



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

У зв'язку з Рішенням Державної регуляторної служби від 28 квітня 2017 р. № 179 Державіаслужба направляє на повторне погодження доопрацьований аналіз регуляторного впливу до проекту наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації».

Також повідомляємо, що Державіаслужбою листом від 08 червня 2017 р. № 1.15-5621-17 надано відповідь щодо відхилення пропозиції до проекту наказу, викладену у листах Всеукраїнської професійної спілки пілотів від 21 березня 2017 р. № 852 та від 02 червня 2017 р. № 876, з відповідним обґрунтуванням.

Враховуючи нагальну потребу прийняття вказаного проекту наказу, просимо погодити його найкоротший термін.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту наказу – на **6** арк.;
2. Копія аналізу регуляторного впливу – на **24** арк.;
3. Копія пояснювальної записки до проекту наказу – на **4** арк.
4. Копія листа Державіаслужби від 08 червня 2017 року № 1.15-5621-17 – на **2** арк.

Голова

О.В. Більчук

010075

UB Державіаслужба України
1.19-5836-17 від 14.06.2017

арк.1



0.31

Державна регуляторна служба України
№ 3487/1/19-17 від 15.06.2017





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних
правил України «Технічні
вимоги та адміністративні
процедури для льотних
екіпажів цивільної авіації»

Відповідно до частин третьої та сьомої статті 11 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» та з метою впровадження в Україні положень правил Європейського Союзу, Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) № 1178/2011, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів у цивільній авіації (з поправками від 30 березня 2012 року № 290/2012 та від 13 березня 2014 року № 245/2014), відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (ЄС) № 216/2008

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» (далі – Авіаційні правила), що додаються.

003736

2. Департаменту льотної експлуатації (Лісняк О.І.) забезпечити в установленому законодавством порядку:

- 1) подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;
- 2) оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті;
- 3) розроблення до 31 грудня 2017 року всіх необхідних процедур, пов'язаних з введенням Авіаційних правил.

3. Установити, що:

1) сертифікати авіаційних навчальних закладів, спеціальні положення щодо підготовки та керівництва, видані, схвалені відповідно до Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17 серпня 2005 року № 601, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 02 вересня 2005 року за № 981/11261, є чинними протягом встановленого в них строку дії, але не пізніше ніж до 31 грудня 2019 року;

2) сертифікати відповідності авіаційних тренажерів, специфікації авіаційних тренажерів, схвалення застосування авіаційних тренажерів, видані відповідно до Правил сертифікації авіаційних тренажерів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 06 серпня 2002 року № 529, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 21 серпня 2002 року за № 687/6975, є чинними протягом встановленого в них строку дії, але не пізніше ніж до 31 грудня 2019 року;

3) медичні сертифікати авіаційного персоналу 1, 2 та 3 класу (тільки бортпровідники), які видані відповідно до Спільних Авіаційних Вимог JAR – FCL 3 «Ліцензування льотного екіпажу (медичне)», затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27 березня 2006 року № 223, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 квітня 2006 року за № 426/12300, та Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 березня 2007 року № 243, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 19 квітня 2007 року за № 393/13660, залишаються чинними протягом встановленого в них строку дії, але не пізніше ніж до 31 грудня 2019 року;

4) посвідчення авіаційного медичного екзаменатора, свідоцтва авіаційного медичного центру, які видані відповідно до Правил надання повноважень авіаційним медичним центрам на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року № 730, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 року за № 2144/22456, та до Правил надання повноважень авіаційного медичного екзаменатора на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року № 731, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 року за № 2145/22457, залишаються чинними протягом встановленого в них строку дії, але не пізніше ніж до 31 грудня 2019 року;

5) розділи 1 – 4, пункти 5.1 – 5.12 розділу 5, пункти 6.12 – 6.13 розділу 6, розділ 9, розділи 11 – 12 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07 грудня 1998 року № 486, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29 грудня 1998 року за № 833/3273 (із змінами), виключити.

4. З 01 січня 2020 року визнати такими, що втратили чинність:

1) наказ Міністерства транспорту України від 06 серпня 2002 року № 529 «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних тренажерів», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 21 серпня 2002 року за № 687/6975 (із змінами);

2) наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17 серпня 2005 року № 601 «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 02 вересня 2005 року за № 981/11261 (із змінами);

3) наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27 березня 2006 року № 223 «Про застосування в цивільній авіації України Спеціальних Авіаційних Вимог JAR – FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 квітня 2006 року за № 426/12300;

4) наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 березня 2007 року № 243 «Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 квітня 2007 року за № 393/13660 (із змінами), в частині, яка стосується медичної сертифікації бортпровідників;

5) наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 грудня 2009 року № 1234 «Про затвердження Положення про екзаменатора з льотної діяльності», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 лютого 2010 року за № 149/17444 (із змінами);

6) наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року № 730 «Про затвердження Правил надання повноважень авіаційним медичним центрам на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 року за № 2144/22456;

7) наказ Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 року № 731 «Про затвердження Правил надання повноважень авіаційного медичного екзаменатора на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2012 року за № 2145/22457.

5. Цей наказ набирає чинності з 01 січня 2018 року, крім:

підчастини В розділу 3 «Спеціальні вимоги для медичних сертифікатів пілотів легких повітряних суден – LAPL» додатка IV PART-MED до Авіаційних правил, яка набирає чинності з 01 січня 2019 року;

підчастини D «Авіаційні медичні експерти (AME), лікарі загальної практики – сімейні лікарі (GMP), лікарі з авіаційної медицини (OHMP)» додатка IV PART – MED до Авіаційних правил, яка набирає чинності з 01 січня 2019 року;

додатка VI PART – ARA до Авіаційних правил, який набирає чинності з 01 січня 2019 року;

додатка VII PART – ORA до Авіаційних правил, який набирає чинності з 01 січня 2019 року.

6. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, followed by a horizontal line.

О.В. Більчук

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

_____ 2017 року № _____

Авіаційні правила України
«Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів
цивільної авіації»

I. Загальні положення

1. Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» (далі – Авіаційні правила) містять такі додатки:

- 1) додаток I «Свідоцтво льотного екіпажу» (PART – FCL);
- 2) додаток II «Умови заміни чинних національних свідоцтв»;
- 3) додаток III «Визнання свідоцтв»;
- 4) додаток IV «Медична сертифікація авіаційного персоналу, авіаційних медичних центрів (АеМС), авіаційних медичних експертів (АМЕ), лікарів загальної практики – сімейних лікарів (GMP) та лікарів з авіаційної медицини (ОНМР) (PART – MED);

5) додаток V «Сертифікація персоналу бортпровідників, який залучається до комерційних перевезень повітряним транспортом» (PART – CC);

6) додаток VI «Уповноважений орган – система управління та керування» (PART – ARA);

7) додаток VII «Організації – система управління та керування» (PART – ORA).

Кожний додаток складається з підчастин, розділів, глав, пунктів та доповнень.

Для реалізації цих Авіаційних правил уповноважений орган з питань цивільної авіації (далі – уповноважений орган) застосовує прийнятні методи відповідності (AMC) та інструктивний матеріал (GM), враховуючи останні ревізії Регламентів Європейської Комісії.

2. Ці Авіаційні правила встановлюють загальні вимоги щодо:

1) умов видання свідоцтв, підтримання їх чинності, внесення змін, обмеження, призупинення дії та анулювання свідоцтв, права та обов'язки власників свідоцтв, умови заміни чинних національних свідоцтв пілотів та національних свідоцтв бортових механіків на свідоцтва пілотів, а також умови визнання свідоцтв інших країн;

2) сертифікації осіб, що відповідають за льотну підготовку або навчання на тренажерах та за оцінку навичок пілота;

3) медичних сертифікатів, що видаються пілотам, умов їх видання, підтримання їх чинності, внесення змін, обмеження, призупинення дії та анулювання медичних сертифікатів, прав та обов'язків власників медичних сертифікатів, а також умов заміни національних медичних сертифікатів на медичні сертифікати, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил;

4) сертифікації авіаційних медичних експертів (далі – АМЕ), а також умов виконання медичними фахівцями загального напрямку обов'язків АМЕ;

5) адміністративних процедур, які має виконувати уповноважений орган та організації з підготовки пілотів (АТО) відповідно до правил, про які йдеться у додатках, зазначених в підпунктах 1 – 7 пункту 1 цього розділу, що відповідають вимогам додатків I – VII цих Авіаційних правил.

3. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в такому значенні:

JAR – спільні авіаційні вимоги, прийняті Авіаційною владою Об'єднаної Європи та схвалені до застосування уповноваженим органом;

екіпаж повітряного судна (ПС) – льотний та кабінний екіпаж;

звіт про кредити – звіт, на основі якого можуть бути визнані попередні досвід та кваліфікації;

звіт про заміну – звіт, на основі якого свідоцтво може бути замінено на свідоцтво відповідно до вимог PART – FCL;

кредит – визнання попереднього досвіду та кваліфікацій;

посвідчення АМЕ та медичний сертифікат пілота, що відповідають вимогам PART – MED, – посвідчення, сертифікат, виданий або визнаний уповноваженим органом відповідно до вимог додатків IV – VII до цих Авіаційних правил;

сертифікат АМЕ та медичний сертифікат пілота, що не відповідають вимогам PART – MED, – сертифікат, виданий або визнаний уповноваженим органом до набрання чинності цими Авіаційними правилами;

свідоцтво PART – FCL – свідоцтво льотного екіпажу, що відповідає вимогам додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил;

свідоцтво пілота легких повітряних суден – свідоцтво LAPL, що відповідає спеціальним вимогам додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил;

свідоцтво, що не відповідає вимогам цих Авіаційних правил, – свідоцтво, видане або визнане уповноваженим органом до набрання чинності цими Авіаційними правилами;

сертифікат або організація, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил, – сертифікат або схвалення, які є виданими або визнаними, або ж організація, що є сертифікованою або визнаною уповноваженим органом відповідно до вимог та процедур додатків I – VII до цих Авіаційних правил;

узгоджене з вимогами PART – FCL свідоцтво – свідоцтво пілота, у тому числі внесені до нього рейтинги, кваліфікаційні відмітки, дозволи, яке було видане або визнане уповноваженим органом та яке відповідає вимогам додатків I – VII до цих Авіаційних правил;

член кабінного екіпажу – член екіпажу, який має відповідну кваліфікацію, не належить до членів льотного екіпажу або до членів технічного екіпажу і є призначеним оператором для виконання обов'язків, пов'язаних із забезпеченням безпеки пасажирів під час комерційних перевезень.

II. Видача свідоцтв та медична сертифікація пілотів

1. Підготовка пілотів ПС має відповідати вимогам, які визначені в додатках I PART – FCL та IV PART – MED до цих Авіаційних правил.

2. Власники свідоцтв пілотів, які були видані уповноваженим органом до набрання чинності цими Авіаційними правилами, незважаючи на повноваження власників свідоцтв можуть виконувати польоти, лише до дати, зазначеної в пункті 1 розділу III цих Авіаційних правил, з урахуванням додаткових вимог щодо перевезення пасажирів або виконання інших комерційних операцій, визначених у підчастинах В та С додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил.

III. Чинні національні свідоцтва пілотів

1. Свідоцтва, видані або визнані згідно з національними правилами до 31 грудня 2017 року, будуть вважатися дійсними згідно з цими Авіаційними правилами. Такі свідоцтва підлягають заміні уповноваженим органом не пізніше 31 січня 2019 року на свідоцтва, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил.

2. Свідоцтва, що не відповідають вимогам цих Авіаційних правил, у тому числі будь-які пов'язані з такими свідоцтвами кваліфікаційні відмітки та

дозволи, видані або визнані уповноваженим органом до моменту застосування цих Авіаційних правил, підлягають заміні на свідоцтва згідно з цими Авіаційними правилами, але тільки за умови, що вони повністю відповідають вимогам цих Авіаційних правил. Заміну свідоцтв здійснює уповноважений орган, що видав свідоцтво.

3. Свідоцтва, що не відповідають вимогам цих Авіаційних правил, підлягають заміні на свідоцтва згідно з вимогами цих Авіаційних правил за умови виконання таких вимог:

1) виконано усі вимоги додатка II «Умови заміни чинних національних свідоцтв» до цих Авіаційних правил; або

2) інформація, зазначена у звіті про заміну, повністю відповідає усім вимогам до відповідного свідоцтва.

4. Звіт про заміну, складений уповноваженим органом, повинен містити:

1) національні вимоги, на основі яких було видано свідоцтво пілота;

2) обсяг прав, які надавались пілотам;

3) посилання на відповідні вимоги додатка I PART – FCL цих Авіаційних правил, до яких може бути надано кредит;

4) будь-які обмеження, що мають бути включені до свідоцтв PART – FCL, та будь-які вимоги, які пілот повинен виконати для зняття цих обмежень.

5. До звіту про заміну додаються копії всіх документів, необхідних для підтвердження вимог, установлених у підпунктах 1 – 5 цього пункту 4. Під час підготовки звіту про заміну уповноважений орган, наскільки це можливо, має дати пілотам змогу продовжувати свою діяльність.

6. Власники кваліфікаційної відмітки інструктора класу ПС (CRI) або посвідчення екзаменатора класу ПС (CRE), що мають право на використання однопілотних ПС складної конструкції з високими льотно-технічними характеристиками, повинні забезпечити заміну цих прав відповідно на сертифікат інструктора типу ПС (TRI) або посвідчення екзаменатора типу ПС (TRE) для однопілотних літаків.

7. Уповноважений орган може дозволити пілоту-студенту використовувати обмежений обсяг прав на виконання польотів без нагляду, доки він не відповідатиме усім вимогам, необхідним для отримання свідоцтва LAPL:

1) застосування прав обмежується територією України або її частиною та одномоторними поршневіми літаками, максимальна злітна маса яких не перевищує 2000 кг, і виключає перевезення пасажирів;

2) такі дозволи видаються на основі індивідуальної оцінки ризиків для безпеки, яку інструктор здійснює після оцінки концепції безпеки, проведеної уповноваженим органом.

8. Організації з підготовки пілотів (АТО):

1) повинні виконувати технічні вимоги та адміністративні процедури, встановлені у додатках VI PART – ARA та VII PART – ORA до цих Авіаційних правил, а також мати відповідний сертифікат, виданий уповноваженим органом;

2) які мають сертифікати, видані уповноваженим органом за національними правилами України, вважаються такими, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил. Діяльність таких організацій повинна бути обмежена раніше дозволеними видами діяльності. Не обмежуючи вимог пункту 2 цього розділу, організації з підготовки пілотів повинні до 31 грудня 2018 року відредагувати свої системи керування, керівництва, тренувальні програми, процедури та інструкції відповідно до вимог додатка VII PART – ORA до цих Авіаційних правил;

3) з 01 січня 2019 року АТО, які дотримуються вимог національних авіаційних правил, або JAR – FCL, і були сертифіковані або визнані в Україні до набрання чинності цими Авіаційними правилами, мають право проводити підготовку пілотів для отримання тільки свідоцтв PPL;

4) повинні отримати від уповноваженого органу не пізніше ніж до 31 січня 2019 року замість сертифікатів, про які йдеться у пункті 1 цього розділу, сертифікати, що відповідають вимогам додатка VI PART – ARA до цих Авіаційних правил.

9. Тренувальне обладнання імітації польоту (FSTD):

1) що використовується для підготовки, тестування та перевірок пілотів, за винятком випробувальних навчальних тренажерів, які використовуються для підготовки пілотів до випробувальних польотів, повинно відповідати технічним вимогам та адміністративним процедурам, визначеним у додатках VI PART – ARA та VII PART – ORA до цих Авіаційних правил, та мати визначений кваліфікаційний рівень;

2) яке має сертифікати FSTD, видані або визнані відповідно до національних авіаційних правил України або вимог JAR – STD, до набрання чинності цими Авіаційними правилами вважається таким, що відповідає вимогам цих Авіаційних правил;

3) повинно отримати в уповноваженого органу до 31 січня 2019 року сертифікати, про які йдеться у підпункті 2 цього пункту, сертифікати FSTD, що відповідають вимогам, установленим у додатку VI PART – ARA до цих Авіаційних правил.

10. Авіаційні медичні центри (АеМС) повинні:

1) повинні відповідати технічним вимогам та адміністративним процедурам, визначеним у додатках VI PART – ARA та VII PART – ORA до цих Авіаційних правил, та пройти сертифікацію;

2) адаптувати до 31 січня 2018 року свої адміністративні процедури до вимог додатка VII PART – ORA до цих Авіаційних правил. Свідоцтва відповідності АеМС, які відповідають авіаційним правилам JAR та були видані або визнані уповноваженим органом до набрання чинності цими

Авіаційними правилами, повинні вважатися такими, що були видані відповідно до вимог цих Авіаційних правил;

3) отримати в уповноваженого органу до 31 січня 2019 року замість свідоцтв відповідності AeMC, зазначених у цьому пункті, сертифікати відповідності AeMC, які повинні відповідати вимогам додатка VII PART – ARA до цих Авіаційних правил.

IV. Чинні національні свідоцтва AeMC, посвідчення АМЕ та медичні сертифікати пілотів

1. Свідоцтва AeMC, посвідчення АМЕ та медичні сертифікати пілотів, які відповідають вимогам JAR, видані або визнані уповноваженим органом до набрання чинності цими Авіаційними правилами, вважаються виданими відповідно до цих Авіаційних правил.

2. Заміна свідоцтв AeMC, посвідчень АМЕ та медичних сертифікатів пілотів та сертифікати, що відповідають вимогам додатка VI PART – ARA до цих Авіаційних правил, має бути здійснена до 31 січня 2019 року.

3. Свідоцтва AeMC, посвідчення АМЕ та медичні сертифікати пілотів, які не відповідають вимогам JAR, видані уповноваженим органом до набрання чинності цими Авіаційними правилами, залишаються чинними до дати наступного продовження їх дії або до 31 січня 2019 року, залежно від того, що станеться раніше.

4. Заміна свідоцтв AeMC, посвідчень АМЕ та медичних сертифікатів пілотів, зазначених у пункті 1 цього розділу, повинна здійснюватися згідно з вимогами додатка IV PART – MED до цих Авіаційних правил.

V. Заміна кваліфікаційних рейтингів з льотних випробувань

1. До свідоцтв пілотів, які до набрання чинності цими Авіаційними правилами мали свідоцтва пілотів-випробувачів національного стандарту та проводили льотні випробування за категоріями 1 та 2 або які проводили підготовку пілотів-випробувачів, повинні бути внесені відповідні рейтинги пілота-випробувача та/або інструктора з підготовки пілотів-випробувачів.

2. Заміна кваліфікаційних рейтингів здійснюється відповідно до звіту про заміну складеного відповідно до пунктів 4 та 5 розділу III цих Авіаційних правил.

VI. Чинні національні свідоцтва бортових механіків

1. Для заміни свідоцтв бортових механіків, виданих відповідно до вимог Додатка 1 до Міжнародної конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі – Чиказька конвенція) «Видача свідоцтва авіаційному персоналу» в свідоцтва PART – FCL цих Авіаційних правил власники звертаються до уповноваженого органу.

2. Заміна свідоцтв бортових механіків на свідоцтва згідно з вимогами PART – FCL цих Авіаційних правил здійснюється відповідно до звіту про заміну, що відповідає вимогам, визначеним у пунктах 4 та 5 розділу III цих Авіаційних правил.

3. Під час звернення до уповноваженого органу щодо отримання свідоцтва транспортного пілота (ATPL) для літаків потрібно враховувати

положення щодо кредитів, зазначених у пункті FCL.510.A (c)(2) додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил.

VII. Умови визнання свідоцтв та сертифікатів, які видані іншими країнами

1. Уповноважений орган може видавати свідоцтва, що відповідають вимогам додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил, та пов'язані з ними медичні сертифікати на підставі чинних свідоцтв та медичних сертифікатів, виданих країнами EASA. Рішення про видачу свідоцтв приймає уповноважений орган за поданням профільної АТО із зазначенням у разі потреби необхідних напрямів та обсягів додаткової підготовки та тестування (наприклад: особливості авіаційного законодавства України, особливості навігації в повітряному просторі України тощо).

2. Заявники, що звернулися за отриманням свідоцтв PART – FCL від інших країн, які вже мають рівноцінне чинне свідоцтво або пов'язаний з ним медичний сертифікат, виданий не країною EASA, але згідно з додатком I Чиказької конвенції, можуть отримати свідоцтва та пов'язані з ними медичні сертифікати відповідно до цих Авіаційних правил на умовах відповідних міжнародних договорів. В інших випадках свідоцтво видається згідно з вимогами додатка III «Визнання свідоцтв» до цих Авіаційних правил.

3. Уповноважений орган визначає обсяг кредитів заявника за рекомендацією сертифікованої в Україні навчальної організації з підготовки пілотів за відповідним напрямом.

4. Власникам свідоцтв транспортного пілота (ATPL), виданого не країною EASA, але отриманого згідно з додатком 1 до Чиказької конвенції, досвід яких відповідає вимогам щодо досвіду для видачі ATPL для

відповідної категорії ПС, як встановлено у підчастині F додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил, може надаватись повний обсяг кредитів, що покриватиме вимоги стосовно проходження курсу підготовки та необхідного льотного досвіду. Обов'язковою вимогою до таких заявників є складання іспиту з теорії, як вимагається для отримання ATPL, та тестування льотних навичок, за умови, що на час проведення тестування льотних навичок кваліфікаційна відмітка про тип ПС є дійсною.

5. Кваліфікаційні відмітки про тип ПС (літак або вертоліт) можуть бути внесені до свідоцтв PART – FCL на підставі підготовки, проведеної в АТО, сертифікованій в Україні, або в АТО, сертифікованій в країні – члені EASA. У разі проходження заявником такої підготовки не в країні – члені EASA дія таких відміток обмежується ПС, зареєстрованими в цій країні. Це обмеження може бути анульовано у разі, якщо пілот виконає вимоги пункту C.1 додатка III «Визнання свідоцтв» до цих Авіаційних правил.

6. Уповноважений орган може визнавати сертифікати іноземних навчальних закладів (АТО) та авіаційних тренажерів (FSTD, FTD, FFS, FNPT, BITD, OTD), які видані країнами – членами EASA. Рішення про визнання таких сертифікатів може бути прийняте без ознайомлення безпосередньо з навчально-технічною базою АТО та тренажерами.

VIII. Кредити за навчання, розпочате до набрання чинності цими Авіаційними правилами

1. Відповідно до процедури видання свідоцтв PART – FCL згідно з додатком I до цих Авіаційних правил, навчання, розпочате до набрання чинності цими Авіаційними правилами, що відповідає вимогам та процедурам уповноваженого органу, здійснюється під законодавчим наглядом

уповноваженого органу та було рекомендоване в Україні до набрання чинності цими Авіаційними правилами, враховується в повному обсязі за умови, що навчання та тестування завершуються до 01 січня 2020 року.

2. За навчання, розпочате до набрання чинності цими Авіаційними правилами згідно з додатком І до Чиказької конвенції, надаються кредити з метою отримання свідоцтв PART – FCL на основі звіту про кредит, підготовленого організацією з підготовки пілотів після консультації з уповноваженим органом.

3. У звіті про кредит описується обсяг підготовки, зазначаються вимоги до свідоцтв PART – FCL, які покриває кредит, та, якщо потрібно, вимоги, які заявникові потрібно задовольнити для того, щоб отримати свідоцтво PART – FCL. До звіту додаються копії всіх документів, необхідних для підтвердження обсягу підготовки, та національних нормативно-правових актів і процедур, згідно з якими було розпочато навчання.

IX. Зарахування досвіду, набутого в період проходження військової служби

1. Для отримання в Україні свідоцтв PART – FCL військовослужбовці, що проходили службу у Державній авіації України, повинні звернутися до уповноваженого органу.

2. За знання, досвід та навички, набуті в період проходження військової служби, надається кредит, що покриває відповідні вимоги додатка І PART – FCL до цих Авіаційних правил, відповідно до елементів звіту про кредити, підготовленого організацією з підготовки пілотів після консультації з уповноваженим органом.

3. Звіт про кредити повинен:

- 1) описувати національні вимоги, на основі яких були видані військові сертифікати, відмітки, дозволи та/або кваліфікації;
- 2) описувати обсяг прав, наданих пілотам;
- 3) визначати вимоги додатка I PART – FCL до цих Авіаційних правил, що покриваються кредитами;
- 4) визначати будь-які обмеження, що мають бути включені до свідоцтва, та вимоги, які пілоти мають задовольнити для зняття цих обмежень;
- 5) включати копії будь-яких документів, необхідних для підтвердження складових звіту, а також копії відповідних національних вимог та процедур.

Х. Придатність бортпровідників за станом здоров'я

1. Бортпровідники, які залучені до виконання функціональних обов'язків на ПС, задіяних в комерційних перевезеннях, повинні відповідати вимогам, установленим у додатку IV PART – MED до цих Авіаційних правил.

2. Медична сертифікація бортпровідників, яка проводиться відповідно до цих Авіаційних правил, вважається чинною, доки:

- 1) не закінчиться строк чинності медичного сертифіката, визначеного уповноваженим органом; або

2) не закінчиться строк чинності медичного сертифіката, передбаченого в пункті MED.C.005 додатка IV PART – MED до цих Авіаційних правил.

3. Строк чинності медичного сертифіката обчислюється з моменту останньої медичної перевірки або оцінювання.

4. До закінчення строку чинності медичного сертифіката будь-які подальші медичні перевірки проводяться згідно з вимогами додатка IV PART – MED до цих Авіаційних правил.

Директор департаменту
льотної експлуатації



О.І. Лісняк

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації»

I. Визначення проблеми

На сьогоднішній день в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які були розроблені на основі законодавства радянського союзу, документів ІКАО та деяких документів Європейського союзу що розроблялися в 1995 – 2000 роках.

За період з 2000 року по сьогодні документи ІКАО та Європейського союзу постійно вдосконалювалися.

Так, Додаток I до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує видачу свідоцтв авіаційному персоналу, був перевиданий 2 рази та на сьогодні містить 172 поправки, а в 2011 році законодавство Європейського союзу, що регламентує діяльність цілої галузі цивільної авіації зазнало значних змін, що спричинило труднощі під час підготовки авіаційного персоналу, його сертифікації та неможливості визнання відповідних свідоцтв, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації України (далі – Державіслужба), іноземними державами.

Ще однією проблемою, яку пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта є питання випробувальних польотів. Слід зазначити, що після анексії АР Крим, в якій був розташований єдиний в країні центр підготовки льотно-випробувального складу, в Україні не лишилося жодного центру з підготовки пілотів-випробувачів, а створення таких центрів законодавством України не врегульовано.

До Державіслужби постійно надходять листи від провідних підприємств-виробників авіаційної техніки таких як Укроборонпром (ДП «Антонов»), ПАТ «Мотор Січ» з проханням якнайскорішого введення нових

авіаційних правил, адже процес навчання, підготовки та постійного вдосконалення професіоналізму пілотів-випробувачів знаходиться під загрозою.

Наявність чіткої і прозорої законодавчої бази в питанні випробувальних польотів дозволить перейти на принципово новий рівень цілої галузі цивільної авіації України, що, в свою чергу, створить надійне підґрунтя для роботи з нашими європейськими партнерами, адже якісна випробувальна робота являється запорукою успішних науково-випробувальних та дослідно-конструкторських робіт зі створення сучасних зразків авіаційної техніки.

Наступним питанням, яке пропонується врегулювати шляхом врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта є спрощення процедури продовження терміну дії свідоцтва авіаційного спеціаліста.

Станом на 2017 рік нараховується понад 5000 власників свідоцтв авіаційних спеціалістів, які щороку повинні персонально звернутися до Державіслужби з метою продовження терміну дії свідоцтва. Така процедура є застарілою, та не використовується в міжнародній практиці.

Як приклад, можна навести процедуру, яку має виконати державний інспектор для продовження терміну дії свідоцтва авіаційного спеціаліста.

Так, для обробки одного пакету документів заявника необхідно:

zareestruvati zayvu na prodovzhenня;

pereviritи vsі neobkhіdnі dokumentи;

zaneсти інформацію до єдиної інформаційної системи Державіслужби

rozdrukuvati dodatkovu chastину свідоцтва;

sformuvati arkhivnu spravу;

peredati dokumentи na pidpis

nadati zayvnikovі pidpisani dokumentи

Загальний час виконання вищезазначеної процедури складає приблизно 20-30 хвилин.

За один робочий день, може налічуватися до 40 заявників, а за 2016 рік управлінням сертифікації персоналу було виконано 4930 таких процедур.

Приблизно 10 листів – це 1 стандартний пакет документів для продовження додаткової частини свідоцтва, а за 1 рік, це дорівнює: 49 300 сторінкам формату А4 або 99 упаковкам офісного паперу формату А4 або 247,5 кг загальної ваги.

З огляду на зазначене, можна дійти висновку, що виконання вказаної процедури враховуючи застарілі норми законодавства України, впливає як на фінансові витрати самих експлуатантів так і на її трудомісткість в цілому, що є економічно та практично необґрунтованим.

Слід також зазначити, що Державіаслужбою були неодноразово проведені обговорення з представниками суб'єктів господарювання (експлуатантами) з приводу розв'язання вказаних проблем альтернативними способами шляхом залучення ринкових механізмів. За результатами таких обговорень Державіаслужба дійшла до висновку, що пасивний характер існуючого державного регулювання, який став однією з причин кризового стану української економіки в 90-х роках, не допустимий.

Отже, при реалізації сучасної державної політики в області цивільної авіації, а саме сертифікації авіаційних спеціалістів, питання державного регулювання в першу чергу потребують особливої уваги з боку органів державної влади і не можуть бути вирішені за рахунок ринкових механізмів.

Принагідно зазначаємо, що прийняття проекту наказу обумовлено необхідністю виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених, зокрема, Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, якою серед пріоритетних сфер, в яких здійснюється адаптація законодавства України, є, зокрема, сфера транспорту, а також приведення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації України у відповідність із вимогами Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) 1178/2011, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів у цивільній авіації (з поправками від 30 березня 2012 року

№ 290/2012 та від 13 березня 2014 року № 245/2014), та Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (ЕС) № 216/2008.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

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

II. Цілі державного регулювання

З метою врегулювання вищезазначених проблем, виконання Україною міжнародних зобов'язань та вдосконалення порядку сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, порядку підготовки та отримання авіаційним персоналом цивільної авіації України кваліфікації для виконання польотів, Державіаслужбою розроблено проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» (далі – проект наказу), який повністю змінить підхід до сертифікації авіаційного персоналу, полегшить роботу індустрії та буде детально регулювати її розвиток та функціонування.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного	Першим альтернативним способом є збереження чинних нормативно-правових актів у сфері підготовки, сертифікації та видачі свідоцтв авіаційного персоналу в

регулювання	Україні. Проте враховуючи те, що державне регулювання діяльності цивільної авіації розроблено на основі застарілих норм законодавства СРСР, а також їх невідповідність вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) 1178/2011 вибір даної альтернативи не сприятиме конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців цивільної авіації та негативно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині рівня підготовки авіаційних фахівців. Крім цього, залишаться понаднормові навантаження на Державіаслужбу та на самих експлуатантів.
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Другим альтернативним способом є прийняття проекту наказу. При цьому будуть створені умови для реалізації принципів регуляторної політики та вдосконалення порядку сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців цивільної авіації та забезпеченню безпеки польотів повітряних суден авіації.

1. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня безпеки польотів та конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців цивільної авіації та забезпечення безпеки польотів повітряних суден авіації	53049,04 грн

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на здоров'я та безпеку громадян шляхом підвищення рівня безпеки та ефективності повітряних перевезень громадян України	Не передбачаються

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	2	-	1	41	44
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	5%	-	2%	93%	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на продуктивність та конкурентоспроможність суб'єктів господарювання	228762,6 грн

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1 Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	Не передбачаються

Альтернатива 2 Обраний спосіб	
Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")	10297,10 грн.

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Оціночно: 3 години - погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки. $(0,5+40+3)*25,30 * 1 = 1100,55$ грн	
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	
5	Витрати на отримання адміністративних послуг	Оціночно: 40 годин	

	(дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	- визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; -розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; 40 * 25,30 * 4 = 4048 грн	
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	5148,55 грн.	
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	2	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	10297,10 грн.	

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування,	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних		

навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур
---	---

Вид витрат	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)	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	

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 (витрати часу персоналу)	Оціночно: 3 години - погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки. $(0,5+40+3)*25,30 * 1 = 1100,55$ грн	Відсутні.	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	

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,	Відсутні.	Відсутні.	Відсутні.	Відсутні.

штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)				
--	--	--	--	--

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)	Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; - розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; $40 * 25,30 * 4 = 4048$ грн	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур		

Вид витрат	Разом за рік (стартовий)	Періоди чні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	

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 дотримання вимог регулювання, проведено розробником у період з «12» травня 2016 р. по «8» липня 2016 р.

Таблиця 1

№ п/п	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1.1	Публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо); інтернет-консультації прямі (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо); запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	341	Запропоновано 147 поправок та доповнень. Ураховано, або частково ураховано 63.
1.2	Консультації з керівним складом навчальних закладів, авіамедичних центрів. Форма консультацій: нарада у Державіаслужбі 12 травня 2016 року.	115	Узгоджено зміст та обсяг змін, які необхідно внести, у зв'язку з введенням в дію Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації». Для виконання регуляції організації

			з підготовки пілотів, авіамедичні центри повинні виконати такі процедури: 1) ознайомлення з текстом нормативної бази: а) визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; б) розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; в) погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки.
1.2.	Інтернет- та телефонні запити до керівного складу навчальних закладів.	46	відпрацювання поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки.

2.4 Оцінка впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва.

Кількість навчальних закладів цивільної авіації, на які поширюється регулювання.

Усього кількість навчальних закладів цивільної авіації та авіамедичних центрів (2016 рік) – 44 од. Два підприємства великого, одне малого та 41 мікро бізнесу. Усі підприємства – юридичні особи. Джерело: данні Державної авіаційної служби України vdz@avia.gov.ua

Кількість зайнятого персоналу у суб'єктах господарювання, на які поширюється регулювання.

Кількість зайнятого персоналу (за 2016 рік) усього 523 особи. Джерело: данні Державної авіаційної служби України vdz@avia.gov.ua

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	2	--	1	41	44
Питома вага групи у загальній кількості,	5	--	2	93	100

відсотків					
-----------	--	--	--	--	--

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого/мікро підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Таблиця 2

№ п/п	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання	У перший рік (стартовий рік упровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за 5 років
2.1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	0.00	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	
2.2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0.00	0.00	0.00
2.3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)	0.00	0.00	0.00
2.4	Процедури обслуговування обладнання (ТО)	0.00	0.00	0.00
2.5	Інші процедури (уточнити):	Відсутні		
2.6	Разом, грн.	0,00		
2.7	Кількість суб'єктів господарювання, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць	44		
2.8	Сумарно,	0.00 грн.		

3.1 Розрахунок вартості одну людино-годину норма робочого часу на 2016 рік становить при 40-годинному робочому тижні 1996 год. (норми

тривалості робочого часу на 2016 рік, лист Мінпраці від 20.07.2015 № 10846/0/14-15/13).

А) для підприємств малого бізнесу (юридичні особи):

Середня з/плата за березень 2016 року – освіта – 4208 грн 47 коп.

Джерело: данні Державного пенсійного фонду

$$4208,47 * 12 : 1996 = 25,30 \text{ грн}$$

Б) для інспекторів Державіаслужби:

Середня з/плата за 2016 рік – 8720 грн. Джерело: данні Державної авіаційної служби України

$$8720 * 12 : 1996 = 52,42 \text{ грн}$$

Таблиця 3

№ п/п	Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	У перший рік (стартовий упровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
3.1	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	Оціночно: 0,5 людино-години. $0,5 * 25,30 * 4 = 50,6$ грн	Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур	
3.2	Процедури організації виконання вимог регулювання	Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; -розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; $40 * 25,30 * 4 =$		

		4048 грн		
3.3	Процедури офіційного звітування	Оціночно: 3 години - погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки. $(0,5+40+3) * 25,30 * 1 = 1100,55$ грн		
3.4	Процедури із забезпечення процесу перевірок	Відсутні.		
3.5	Інші процедури	Відсутні.		
3.6	Разом, грн.	$50,6 + 4048 + 1100,55 + 0,00 + 0,00 = 5199,15$		
3.7	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що мають виконати вимоги регулювання, одиниць	44		
3.8	Сумарно, грн..	$5199,15 * 44 = 228762,6$ грн		

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва.

Державний орган, для якого проводиться розрахунок вартості адміністрування регулювання: Державна авіаційна служба України

Таблиця 4.

Процедури регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта)	Планові витрати часу на процедур у	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідно	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, на яких поширюється відповідна	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік),
--	------------------------------------	---	--	--	---

господарювання малого підприємництва			ї категорії (заробітна плата)		процеду- ра	грн.
4.1	Процедура обліку суб'єкту господарюва ння, що знаходиться у сфері регулювання	3	52,42	1	44	6919,44
4.2	Процедури поточного контролю за суб'єктом господарюва ння, що знаходиться у сфері регулювання	16	52,42	1	44	36903,68
	у т.ч. камеральні	-	-	-	-	-
	у т.ч. виїзні	16	52,42	1	44	36903,68
4.3	Процедури підготовки, затвердженн я та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.4	Процедури реалізації рішень щодо порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.5	Процедури оскарження рішень суб'єктами	Відсутні				

	господарювання (на одиницю)					
4.6	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	4	52,42	1	44	9225,92
4.7	Витрати часу на інші адміністративні процедури	Відсутні				
Разом по органу державного регулювання за рік		23	52,42	1	44	53049,04
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років		Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур				

Створення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу) не передбачено.

Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого/мікро підприємництва на виконання вимог регулювання

Таблиця 5.

		Перший рік регулювання (стартовий)
5.1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого/мікро підприємництва на виконання регулювання	Дані з п.2.8 0.00
5.2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого/мікро підприємництва, необхідних для виконання регулювання та звітування	Дані з п.3.6. 5199,15
5.3	Сумарні витрати малого/мікро підприємництва на виконання запланованого регулювання	Сума 5.1.+ 2.2 5199,15

5.4.	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого/мікро підприємництва	Дані з табл. 4 49432,06
5.5.	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	Сума 5.3 + 5.4 54631,21

5. Розробка корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачена.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

В разі збереження чинного регулювання (Альтернатива 1) Україна як країна, що є учасником міжнародної організації цивільної авіації не зможе в повній мірі виконувати покладені на неї обов'язки що буде прямою загрозою для безпеки польотів та, як наслідок можливими обмеженнями в польотах до інших регіонів світу.

Таким чином оптимальним рішенням, яке дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із міжнародними вимогами, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців та забезпечить високий рівень безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації є прийняття проекту наказу (Альтернатива 2)

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)
Альтернатива 2 Обраний спосіб	4	Цілі прийняття регуляторного акта

		будуть досягнуті повною мірою.
--	--	--------------------------------

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Цілі не досягнуті	Не передбачаються	Цілі прийняття регуляторного акта не досягнуті
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Цілі досягнуті повною мірою	Не передбачаються	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Збереження чинних нормативно-правових актів спричинить значну різницю в застосовних процедурах сертифікації авіаційного персоналу, вплине на позицію України в міжнародному рейтингу та на безпеку польотів цивільної авіації.	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Оптимальне рішення, що дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із	Не передбачаються

	європейськими вимогами, сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців та забезпечить високий рівень безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.	
--	--	--

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта та здійснення заходів з реалізації вимог Додатку 1 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Регламенту комісії (ЄС) № 1178/2011, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів у цивільній авіації згідно з Регламентом (ЄС) № 216/2008 Європейського Парламенту та Ради.

Крім того, серед заходів, які необхідно здійснити органам влади для впровадження цього регуляторного акта є, зокрема, його прийняття, здійснення обліку суб'єктів господарювання, що знаходиться у сфері регулювання та контролю за виконанням вимог, визначених регуляторним актом.

Зазначені вимоги будуть поширюватись на фізичних та юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості провадять діяльність у галузі цивільної авіації України.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що впливають із повноважень Державіаслужби, та відповідних видах відстежень, передбачених законодавством України.

Слід зазначити, що у зв'язку з необхідністю виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених, зокрема, Загальнодержавною

програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, якою серед пріоритетних сфер, в яких здійснюється адаптація законодавства України, є, зокрема, сфера транспорту, швидкими темпами розширюється міжнародне співробітництво в авіаційній галузі, збільшується обсяг авіаційних перевезень.

Упродовж 2016 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній. За статистичними даними за 2016 рік українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3 відсотка та склала 8277,9 тис. чоловік. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2 відсотка та склали 74,3 тис. тонн. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9 відсотка та становили 12929,9 тис. чоловік.

З огляду на зазначене стан безпеки польотів в Україні має відповідати міжнародному рівню, досягнення якого можливе шляхом гармонізації національних правил до стандартів ICAO та вимог Європейської Комісії з безпеки польотів (EASA) і в першу чергу до правил, встановлених у Європейському регіоні ICAO.

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

Відповідний розрахунок наведений у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» аналізу регуляторного впливу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта не застосовується, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів цивільної України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

IX. Найменування показника	Розмір показника
Суб'єкти господарювання, на яких поширюється дія акта	Навчальні заклади з підготовки авіаційного персоналу цивільної авіації України, експлуатанти ПС цивільної авіації України. Усього кількість навчальних закладів цивільної авіації та авіамедичних центрів (2016 рік) – 44 од. Два підприємства великого, одне малого та 41 мікро бізнесу. Усі підприємства – юридичні особи. Кількість зайнятих у суб'єктах господарювання, на які поширюється регулювання. Кількість зайнятих (за 2016 рік) усього 2533 особи.
Рівень інформованості	Рівень інформованості суб'єктів господарювання стосовно положень регуляторного акта є високим за рахунок публічного оприлюднення акта
Розмір надходжень до державного та місцевого бюджетів	Відсутній
Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Розрахунок вартості 1 людино-години норма робочого часу на 2016 рік становить при 40-годинному робочому тижні 1996 год. (Норми тривалості робочого часу на 2016 рік).
Програми підготовки	Внесення змін до діючих програм та розробка нових у відповідності до вимог регуляторного акта
Продовження терміну дії свідоцтва	Продовження терміну дії свідоцтва екзаменаторами, призначеними уповноваженим органом

Альтернативні засоби підтвердження відповідності вимогам регуляторного акта	База даних альтернативних засобів підтвердження відповідності вимогам регуляторного акта
Навчання пілотів випробувачів	Організація навчального центру з підготовки пілотів випробувачів

Х. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта в разі його прийняття

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Державіаслужбою.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься на підставі опитувань, шляхом проведення додаткових консультацій з експлуатантами що залучатимуться для відстеження.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься до дня набрання чинності цим регуляторним актом або набрання чинності більшістю його положеннями.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності або набрання чинності більшістю його положеннями, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим регуляторним актом.

Одержані дані під час здійснення повторного відстеження результативності будуть порівнюватися із значеннями показників, що були одержані в процесі базового відстеження.

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

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися з метою перевірки сталого досягнення регуляторним актом цілей, задекларованих під час його прийняття, після здійснення повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

Установлені кількісні та якісні значення показників результативності акта будуть порівнюватись із значеннями аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук

«_____» _____ 2017 р.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації»

1. Обґрунтування необхідності прийняття акта

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» розроблений з метою приведення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації України, у відповідність із законодавством Європейського Союзу та вимогами Повітряного кодексу України.

2. Мета і шляхи її досягнення

Основною метою прийняття акта є вдосконалення порядку підготовки, сертифікації та отримання авіаційним персоналом цивільної авіації України кваліфікації для польотів відповідно до вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) 1178/2011.

Цілями прийняття акта є:

підвищення конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців цивільної авіації України;

забезпечення високого рівня безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації України.

3. Правові аспекти

У цій сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

- Конституція України;
- Закон України «Про транспорт»;
- Повітряний кодекс України;

- наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 17 серпня 2005 року № 601 «Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 02 вересня 2005 року за № 981/11261 (із змінами);
- наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 27 березня 2006 року № 223 «Про застосування в цивільній авіації України Спеціальних Авіаційних Вимог JAR – FCL 1, 2, 3,4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 квітня 2006 року за № 426/12300;
- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 березня 2007 року № 243 «Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 квітня 2007 року за № 393/13660;
- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 01 грудня 2009 року № 1234 «Про затвердження Положення про екзаменатора з льотної діяльності», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12 лютого 2010 року за № 149/17444 (із змінами);
- наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 грудня 1998 року № 486 «Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 29 грудня 1998 року за № 833/3273 (із змінами);
- стандарти і рекомендована практика Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO).

4. Фінансово-економічне обґрунтування

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

5. Позиція зацікавлених органів

Наказ потребує погодження з Міністерством інфраструктури України, Державною регуляторною службою України, Міністерством освіти і науки України, Міністерством оборони України, Міністерством охорони здоров'я України.

6. Регіональний аспект

Наказ не стосується питань розвитку адміністративно-територіальних одиниць.

6¹. Запобігання дискримінації

Наказ не має положень, які містять ознаки дискримінації.

7. Запобігання корупції

Наказ не містить правил і процедур, які мають ризики вчинення корупційних правопорушень.

8. Громадське обговорення

Проект наказу оприлюднено на офіційному сайті Державіаслужби з метою отримання зауважень та пропозицій від фізичних, юридичних осіб та їх об'єднань.

9. Позиція соціальних партнерів

Наказ не потребує проведення консультацій із представниками всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських організацій роботодавців.

10. Оцінка регуляторного впливу

Прийняття проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні

процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» обумовлено необхідністю приведення нормативно – правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації України, у відповідність до вимог Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) 1178/2011, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів у цивільній авіації (з поправками від 30 березня 2012 року № 290/2012 та від 13 березня 2014 року № 245/2014), та до Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (ЕС) № 216/2008, шляхом вдосконалення сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, порядку підготовки та отримання авіаційним персоналом цивільної авіації України кваліфікації для виконання польотів, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи підготовки авіаційних фахівців цивільної авіації та забезпеченню безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.

10¹. Вплив реалізації акта на ринок праці

Проект акта не має впливу на ринок праці.

11. Прогноз результатів

Прийняття проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» дасть змогу привести нормативно-правову базу цивільної авіації України у сфері сертифікації авіаційного персоналу у відповідність із європейськими вимогами.

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук

« ____ » _____ 2017 р.



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Виконавчому директору Всеукраїнської
професійної спілки пілотів
Капустинському О.А.

Шановний Олексіє Андрійовичу!

Державіаслужбою у зв'язку з Вашими листами від 21 березня 2017 року № 852 та від 02 червня 2017 р. № 876 стосовно врахування пропозиції Всеукраїнської профспілки пілотів до проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» (далі – проект наказу), викладеної у вищезазначених листах, повідомляється.

Пропозиція Всеукраїнської профспілки пілотів стосовно доповнення проекту наказу нормою, відповідно до якої положення Регламенту Європейської комісії від 03 листопада 2011 року (EU) № 1178/2011 та інших акті законодавства ЄС (текст оригіналу) матимуть перевагу у застосуванні, якщо виникли суперечності при застосуванні положень цих Правил, не може бути врахована з огляду на наступне.

Відповідно до статті 19 Закону України «Про міжнародні договори України» чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються у порядку, передбаченому для норм національного законодавства.

Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у

УВ Державіаслужба України
1.15-5621-17 від 08.06.2017

арк.1



010073

відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

Разом з цим, нормативно – правові акти Європейського Союзу і його держав-членів, згода на обов'язковість яких Україною не надана, носять лише рекомендаційний характер.

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

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

Голова Державіаслужби



О.В. Більчук

Повідомлення про оприлюднення
проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження
Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури
для льотних екіпажів цивільної авіації»

Державною авіаційною службою України розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для льотних екіпажів цивільної авіації» (далі – проект наказу), який буде розміщений на офіційному сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) у розділі Регуляторна діяльність => Проекти регуляторних актів.

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу буде розміщено на офіційному сайті Державіаслужби України (www.avia.gov.ua) у розділі Регуляторна діяльність => Аналізи регуляторного впливу.

Пропозиції та зауваження від юридичних та фізичних осіб, їх об'єднань до проекту наказу просимо надсилати протягом 30 календарних днів до Управління сертифікації персоналу Департаменту льотної експлуатації Державної авіаційної служби України за адресою:

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14 –
Державна авіаційна служба України:
тел./факс 351-52-91;
E-mail: trofimov@avia.gov.ua

01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11 –
Державна регуляторна служба України
E-mail: mail@dkrp.gov.ua

В.В. Трофімов

М.В. Лисенко