

0412.18



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

Державіаслужба відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» подає для погодження проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань».

- Додатки:
1. Копія проекту регуляторного акта на 338 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта на 50 арк. в 1 прим.
 3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

О. БІЛЬЧУК

024919

Анна Пророченко 351-52-05

UB Державіаслужба України
1.19-13340-18 від 29.10.2018

арк.1



0.31

Державна регуляторна служба України
№ 14737/0/19-18 від 05.11.2018



ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту наказу Державної авіаційної служби України

«Про затвердження Авіаційних правил України

«Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань»

Мета: полягає у адаптації Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден в цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них (з поправками від 03 липня 2015 року № 2015/1088 та від 16 вересня 2015 року № 2015/1536) шляхом прийняття відповідних авіаційних правил України.

1. Підстава розроблення проекту акта

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань» (далі – проект наказу) розроблено Державною авіаційною службою України відповідно до статті 11, частини третьої статті 42 Повітряного кодексу України та додатку 1 Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір (парафована 2013 р., м. Вільнюс).

2. Обґрунтування необхідності прийняття акта

На сьогоднішній день в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які були розроблені на основі документів Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та деяких документів Європейського Союзу, що розроблялися в 2003 – 2010 роках.

За період з 2003 року по сьогодні документи ICAO та Європейського Союзу постійно вдосконалювалися.

Так, Додаток I до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує видачу свідоцтв авіаційному персоналу, був перевиданий 10 разів та на сьогодні містить 172 поправки, Додаток VIII до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р, що регламентує льотну придатність повітряних суден, був перевиданий 11 разів та на сьогодні містить 105 поправок, Додаток VI до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує стандарти експлуатації цивільних повітряних суден в трьох частинах, був перевиданий більше восьми разів та на сьогодні містить більше дев'яноста поправок. В 2014 році законодавство Європейського союзу, що регламентує діяльність цілої галузі цивільної авіації зазнало значних змін, що спричинило труднощі під час визнання сертифікатів передачі повітряних суден до експлуатації, сертифікатів дозволеної передачі, що видаються схваленими організаціями з технічного обслуговування, підготовки персоналу з технічного обслуговування, його сертифікації та неможливості визнання відповідних свідоцтв, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації України (далі – Державіслужба), іноземними державами.

Крім того, потребують врегулювання наступні питання:

спрощення виконання вимог стандарту Part-66 в частині підтвердження базових знань та практичного досвіду для отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування негерметизованих літаків з поршнеvim двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше (категорія В3);

розширення прав персоналу, який засвідчує технічне обслуговування повітряних суден категорії В2, а саме: підписувати сертифікати передачі повітряного судна в експлуатацію після незначного планового лінійного технічного обслуговування і усунення простих дефектів у межах конкретних робіт встановлених в сертифікаційному повноваженні, що дасть змогу збільшити кількість робочих місць для такого персоналу на лінійних станціях організацій з технічного обслуговування;

визначення вимог для практичної підготовки на тип повітряного судна, а також встановлення вимог щодо розробки організаціями з підготовки до технічного обслуговування Аналізу потреб у підготовці (TNA), який є невід'ємною частиною при розробці нового курсу та надає можливість обґрунтувати, як визначається зміст, послідовність та методика підготовки

запропонованого курсу для досягнення цілей підготовки, а також, тривалість такої підготовки з урахуванням складності повітряного судна (в залежності від максимальної злітної маси повітряних суден регуляторним актом встановлюється мінімальна тривалість курсу підготовки). При проведенні оцінювання з метою схвалення відповідного курсу підготовки TNA може дозволити державному інспектору зрозуміти, як підбиралися завдання, чи розглядаються вони як типові добірки, та що жодне важливе завдання не було виключено. При цьому, державний інспектор не повинен мати підготовку на кожен тип повітряного судна, курс підготовки до технічного обслуговування якого розробляється - достатньо мати підготовку хоча б на один тип повітряного судна подібної конструкції, що дасть змогу мінімізувати витрати на підготовку державних інспекторів та підвищити рівень безпеки польотів;

спрощення для власників та експлуатантів цивільних повітряних суден вимог щодо підтримання льотної придатності повітряних суден;

спрощення вимог щодо підтримання льотної придатності повітряних суден ELA1 та ELA2, що не використовуються в комерційній експлуатації. Зокрема, передбачено можливість виконання перегляду льотної придатності повітряних суден ELA1 та розробки програми технічного обслуговування повітряних суден ELA2, що не використовуються в комерційній експлуатації, не тільки схваленими організаціями з управління підтриманням льотної придатності, а й схваленими організаціями з технічного обслуговування при виконанні щорічного огляду повітряного судна, за наявності відповідного схвалення;

гармонізація авіаційних правил України, а саме: Правил підтримання льотної придатності (Part-M), Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66) та Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147), із вимогами Європейського агентства з безпеки авіації та Ради Європейського Союзу.

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 Регламенту Європейської Комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден в цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них (з поправками від 03 липня 2015 року №2015/1088 та від 16 вересня 2015 року № 2015/1536) відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 20 лютого 2008 року (ЄК) № 216/2008, Робочих домовленостей між Європейським агентством з безпеки авіації та Державною авіаційною службою України (Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Aviation Administration of Ukraine (SAAU)).

Крім того, наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2010 року № 209 «Про затвердження Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145) та затвердження Змін до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 02 серпня 2010 року за № 591/17886 (зі змінами), та накази Міністерства інфраструктури України:

від 10 лютого 2012 року № 85 «Про затвердження Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 (зі змінами);

від 27 липня 2011 року № 237 «Про затвердження Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 986/19724;

від 27 липня 2011 року № 238 «Про затвердження Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725, потребують визнання такими, що втратили чинність, про що підготовлено відповідний проект наказу Мінінфраструктури.

3. Суть проекту акта

Проектом наказу встановлено технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден в цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них.

4. Правові аспекти

В даній сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти:

Повітряний кодекс України;

наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2010 року № 209 «Про затвердження Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145) та затвердження Змін до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 02 серпня 2010 року за № 591/17886 (зі змінами);

наказ Міністерства інфраструктури України від 10 лютого 2012 року № 85 «Про затвердження Правил з підтримання льотної придатності (Part-M)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 28 лютого 2012 року за № 333/20646 (зі змінами);

наказ Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 237 «Про затвердження Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 986/19724;

наказ Міністерства інфраструктури України від 27 липня 2011 року № 238 «Про затвердження Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66)», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 18 серпня 2011 року за № 987/19725;

Регламент Комісії (ЄС) № 1321/2014 від 26 листопада 2014 року (із змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 2015/1088 від 03 липня 2015 року та Регламентом (ЄС) № 2015/1536 від 16 вересня 2015 року), що встановлює вимоги та адміністративні процедури, пов'язані з підтриманням льотної придатності, відповідно до Регламенту (ЄС) № 216/2008.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

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

6. Прогноз впливу

Реалізація акта позитивно вплине на:

1) на загальнодержавному рівні:

позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня безпеки польотів та конкурентоспроможності національної системи підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання;

2) інтереси громадян:

підвищення безпеки польотів та ефективності повітряних перевезень;

3) інтереси суб'єктів господарювання:

підвищення продуктивності та конкурентоспроможності суб'єктів господарювання.

Проект наказу не стосується питання розвитку адміністративно-територіальних одиниць та соціально-трудової сфери.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект наказу буде розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби з метою отримання пропозицій фізичних та юридичних осіб.

Проект наказу потребує проведення консультацій з наступними заінтересованими сторонами: організаціями з технічного обслуговування, організаціями з управління підтриманням льотної придатності, організаціями з підготовки до технічного обслуговування та персоналом з технічного обслуговування повітряних суден.

Проект наказу не належить до нормативно-правових актів, які регулюють сферу наукової та науково-технічної діяльності.

8. Громадське обговорення

Проект наказу буде розміщено на офіційному веб-сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) з метою отримання пропозицій та зауважень фізичних та юридичних осіб.

9. Позиція заінтересованих органів

Проект наказу потребує погодження з Міністерством інфраструктури України, Міністерством освіти і науки України та Державною регуляторною службою України.

10. Правова експертиза

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

11. Запобігання дискримінації

У проекті наказу відсутні положення, які містять ознаки дискримінації. Громадська антидискримінаційна експертиза не проводилась.

12. Запобігання корупції

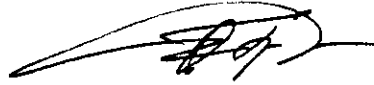
У проекті наказу відсутні правила та процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень. Проект наказу не потребує проведення антикорупційної експертизи.

13. Прогноз результатів

Прийняття проекту наказу дозволить впровадити адміністративні процедури, встановити технічні вимоги, пов'язані з підтриманням льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань, вдосконалити систему нагляду за дотриманням встановлених вимог щодо підтримання льотної придатності та сприятиме адаптації законодавства України

в частині, що стосується діяльності цивільної авіації, до вимог Європейського агентства з безпеки авіації та Ради Європейського Союзу.

Голова Державної авіаційної
служби України



О. БІЛЬЧУК

„_____” _____ 2018 р.

ПРОГНОЗ ВПЛИВУ

реалізації наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України
 «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та
 схвалення організації та персоналу, залучених до виконання цих завдань»
 на ключові інтереси заінтересованих сторін

1. Проектом наказу встановлено технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден в цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них.

2. Вплив на ключові інтереси усіх заінтересованих сторін:

| Заінтересована сторона | Ключовий інтерес | Очікуваний позитивний чи негативний) вплив на ключовий інтерес із зазначенням передбачуваної динаміки змін основних показників (у числовому чи якісному вимірі) | | Пояснення (чому саме реалізація акта призведе до очікуваного впливу) |
|------------------------|---|---|--------------------------------------|---|
| | | короткостроковий вплив (до року) | середньостроковий вплив (після року) | |
| громадяни | підвищення безпеки польотів та ефективності повітряних перевезень | позитивний | позитивний | Завдяки впровадженню дієвих заходів контролю та нагляду за діяльністю організації з технічного обслуговування, організації з управління підтриманням льотної придатності, організації з |

| | | | | |
|--------------------------------|---|-------------------|-------------------|---|
| | | | | <p>підготовки до технічного обслуговування та персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, буде досягнуто підвищення рівня якості та безпеки польотів та ефективності повітряних перевезень.</p> |
| <p>суб'єкти господарювання</p> | <p>підвищення продуктивності та конкурентоспроможності суб'єктів господарювання</p> | <p>позитивний</p> | <p>позитивний</p> | <p>Впровадження наказу удосконалить процеси підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання, а саме: організацій з технічного обслуговування, організацій з управління підтриманням льотної придатності, організацій з підготовки до технічного обслуговування та персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, а також полегшить роботу індустрії та буде детально регулювати її розвиток та функціонування.</p> |

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України "Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій та персоналу, залучених до виконання цих завдань»

I. Визначення проблеми

На сьогоднішній день в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які були розроблені на основі документів ІСАО та деяких документів Європейського союзу, що розроблялися в 2003 – 2010 роках.

За період з 2003 року по сьогодні документи ІСАО та Європейського союзу постійно вдосконалювалися.

Так, Додаток I до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує видачу свідоцтв авіаційному персоналу, був перевиданий 10 разів та на сьогодні містить 172 поправки, Додаток VIII до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує льотну придатність повітряних суден, був перевиданий 11 разів та на сьогодні містить 105 поправок, Додаток VI до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує стандарти експлуатації цивільних повітряних суден в трьох частинах, був перевиданий більше восьми разів та на сьогодні містить більше дев'яноста поправок. В 2014 році законодавство Європейського Союзу, що регламентує діяльність цілої галузі цивільної авіації зазнало значних змін, що спричинило труднощі під час визнання сертифікатів передачі повітряних суден до експлуатації, сертифікатів дозволеної передачі, що видаються схваленими організаціями з технічного обслуговування, підготовки персоналу з технічного обслуговування, його сертифікації та неможливості визнання відповідних свідоцтв, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації України (далі – Державіслужба), іноземними державами.

Наступним питанням, яке пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта є спрощення виконання вимог стандарту Part-66 в частині підтвердження базових знань та практичного досвіду для отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування негерметизованих літаків з поршнеvim двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше (категорія В3).

Наприклад, на теперішній час в Україні існує 144 власника свідоцтв персоналу, який засвідчує технічне обслуговування повітряних суден категорії В1.2, з них 12 осіб мають право видавати сертифікати передачі в експлуатацію негерметизованих літаків з поршнеvim двигуном з максимальною злітною масою 2000 кг і менше, в той час як в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України знаходиться 203 таких літака.

Також, питанням, яке пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта, є розширення прав персоналу, який засвідчує технічне обслуговування повітряних суден категорії В2, а саме: підписувати сертифікати передачі повітряного судна в експлуатацію після незначного планового лінійного технічного обслуговування і усунення простих дефектів у межах конкретних робіт встановлених в сертифікаційному повноваженні, що дасть змогу збільшити кількість робочих місць для такого персоналу на лінійних станціях організацій з технічного обслуговування.

Наприклад, на теперішній час в Україні 895 власників свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії В2, а кількість схвалених організацій з лінійного технічного обслуговування складає 121. В зв'язку з тим, що діючим в Україні стандартом Part-66 права персоналу, який засвідчує технічне обслуговування категорії В2, обмежені видачею сертифікатів передачі до експлуатації тільки після виконання технічного обслуговування авіоніки та електричних систем, кількість персоналу з технічного обслуговування повітряних суден категорії В2 на кожній лінійній станції обмежується 2-3 особами.

Наступним питанням, яке пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта, є визначення вимог для практичної підготовки на тип

повітряного судна, а також встановлення вимог щодо розробки організаціями з підготовки до технічного обслуговування Аналізу потреб у підготовці (TNA), який є невід'ємною частиною при розробці нового курсу та надає можливість обґрунтувати, як визначається зміст, послідовність та методика підготовки запропонованого курсу для досягнення цілей підготовки, а також, тривалість такої підготовки з урахуванням складності повітряного судна (в залежності від максимальної злітної маси повітряних суден регуляторним актом встановлюється мінімальна тривалість курсу підготовки). При проведенні оцінювання з метою схвалення відповідного курсу підготовки TNA може дозволити державному інспектору зрозуміти, як підбиралися завдання, чи розглядаються вони як типові добірки, та що жодне важливе завдання не було виключено. При цьому, державний інспектор не повинен мати підготовку на кожен тип повітряного судна, курс підготовки до технічного обслуговування якого розробляється - достатньо мати підготовку хоча б на один тип повітряного судна подібної конструкції, що дасть змогу мінімізувати витрати на підготовку державних інспекторів та підвищити рівень безпеки польотів.

Наступним питанням, яке пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта, є спрощення для власників та експлуатантів цивільних повітряних суден вимог щодо підтримання льотної придатності повітряних суден.

Станом на березень 2018 року в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України зареєстровано 903 повітряних судна, власники / експлуатанти яких щорічно звертаються до Державіаслужби з метою видачі сертифіката перегляду льотної придатності повітряного судна та схвалення програм технічного обслуговування повітряних суден та змін до них.

Така процедура є застарілою та не використовуються в Європейському Союзі. Регламентом Європейської комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден в цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на

них (з поправками від 03 липня 2015 року №2015/1088 та від 16 вересня 2015 року № 2015/1536), спрощено вимоги щодо підтримання льотної придатності повітряних суден ELA1 та ELA2, що не використовуються в комерційній експлуатації. Зокрема, передбачено можливість виконання перегляду льотної придатності повітряних суден ELA1 та розробки програми технічного обслуговування повітряних суден ELA2, що не використовуються в комерційній експлуатації, не тільки схваленими організаціями з управління підтриманням льотної придатності, а й схваленими організаціями з технічного обслуговування при виконанні щорічного огляду повітряного судна, за наявності відповідного схвалення.

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

Наступним питанням, яке пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта, є гармонізація авіаційних правил України, а саме: Правил підтримання льотної придатності (Part-M), Правил схвалення організацій з технічного обслуговування (Part-145), Правил видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66) та Правил схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147), із Регламентом Європейської комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014 (зі змінами) та Авіаційними правилами України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21).

Крім того, Регламентом Європейської комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014 (зі змінами) було введені зміни в частині уточнення вимог виконання технічного обслуговування, з метою забезпечення високих стандартів виконання технічного обслуговування організаціями з технічного обслуговування, схваленими відповідно до Part-145.

Отже, при реалізації сучасної державної політики в області цивільної авіації, а саме у сфері підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання, 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 (ІСАО), Регламенту Європейської комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014, що встановлює технічні вимоги та адміністративні процедури для забезпечення підтримання льотної придатності повітряних суден в цивільній авіації, включаючи будь-який компонент, що призначений для встановлення на них (з поправками від 03 липня 2015 року №2015/1088 та від 16 вересня 2015 року № 2015/1536), Робочих домовленостей між Європейським агентством з безпеки авіації та Державною авіаційною службою України (Working Arrangement between the European Aviation Safety Agency (EASA) and the State Aviation Administration of Ukraine (SAAU)).

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 підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання, Державіаслужбою розроблено проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання» (далі – проект наказу), який удосконалив процеси підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання, 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 регулювання | <p>Першим альтернативним способом є збереження чинних нормативно-правових актів у сфері підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання.</p> <p>Проте, враховуючи, що державне регулювання діяльності цивільної авіації розроблено на основі застарілих норм законодавства Європейського союзу, а також їх невідповідність вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Регламенту Європейської комісії від 26 листопада 2014 року (ЄС) № 1321/2014 вибір даної альтернативи не сприятиме конкурентоспроможності національної системи підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Альтернатива 2 Обраний спосіб</p> | <p>Другим альтернативним способом є прийняття проекту наказу.</p> <p>При цьому будуть створені умови для реалізації принципів регуляторної політики та вдосконалення порядку підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної системи підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання, та забезпеченню безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.</p> |
|--|---|

2. 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 підтримання льотної придатності повітряних суден, авіаційних виробів, компонентів та обладнання та схвалення організацій та персоналу, що виконують ці завдання | 422 567,88 + 623 790,68 + 58 027,04 = 1 104 385,60 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

1) Організації з управління підтриманням льотної придатності (Part-M, Підчастина G)

| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | 1 | 58 | 26 | 85 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | 1 | 68 | 31 | 100 |

| Вид альтернативи | Вигоди | Витрати |
|--|--|-------------------|
| Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання | Не передбачаються | Не передбачаються |
| Альтернатива 2 Обраний спосіб | Позитивний вплив на продуктивність конкурентоспроможність суб'єктів господарювання | 3 418 048,20 |

| 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") | 40 295,03 |

| 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 (0,5+40+3) * 198,01 * 1 = 8 613,43 | |
| 4 | Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень | Відсутні | |
| 5 | Витрати на отримання державних 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 | Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв; - розробка поправок та змін до діючих керівництв; 40 * 198,01 * 4 = 31 681,60 | |
| 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 | 40 295,03 |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 1 |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень | 40 295,03 |

2) Організації з технічного обслуговування (Part-M, Підчастина F та Part-145)

| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | 6 | 30 | 75 | 49 | 160 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | 4 | 19 | 46 | 31 | 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 | 5 045 690,20 |

| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
|---|----------------------|
| <p>Альтернатива 1</p> <p>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")</p> | Не передбачаються |
| <p>Альтернатива 2</p> <p>Обраний спосіб</p> <p>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")</p> | 1 450 621,08 |

| 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. (0,5+40+3) * 198,01 * 1 = 8 613,43 | |
| 4 | Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів | | |

| | | | |
|----|---|--|--|
| | державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень | Відсутні | |
| 5 | Витрати на отримання державних 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 | Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв; - розробка поправок та змін до діючих керівництв; $40 * 198,01 * 4 = 31\,681,60$ | |
| 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 | 40 295,03 | |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 36 | |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень | 1 450 621,08 | |

3) Організації з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)

| Показник | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | - | 1 | 4 | 12 | 17 |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків | - | 5 | 24 | 71 | 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 | 651 056,80 |

| Сумарні витрати за альтернативами | Сума витрат, гривень |
|--|----------------------|
| Альтернатива 1 Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта") | Не передбачаються |
| Альтернатива 2 Обраний спосіб Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта") | 36 770,66 |

| Порядковий номер | Витрати | За перший рік | За п'ять років |
|------------------|--|---------------|--|
| 1 | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне | Відсутні | Це регулювання є разовим, тому в рамках використання |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень | | 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. $(0,5+40+3)*116,99 * 1 = 5\ 089,06$ | |
| 4 | Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень | Відсутні | |
| 5 | Витрати на отримання державних 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 | Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; - розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; $40 * 198,01 * 4 = 31\ 681,60$ | |

| | | |
|----|---|-----------|
| 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 | 36 770,66 |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць | 1 |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень | 36 770,66 |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

1) Організації з управління підтриманням льотної придатності (Part-M, Підчастина G)

| 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 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних 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 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках | |

| | |
|--|---|
| необхідності у сплаті податків/зборів) | 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), гривень | Оціночно: 3 години - погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв. (0,5+40+3) * 198,01 * 1 = 8 613,43 | 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, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо) | Відсутні | Відсутні | Відсутні | Відсутні |

| 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 державних 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 | Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих; - розробка поправок та змін до діючих керівництв; 40 * 198,01 * 4 = 31 681,60 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур | | |

| Вид витрат | Разом за рік (стартовий) | Періодичні (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 | |

2) Організації з технічного обслуговування (Part-M, Підчастина F та Part-145)

| 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 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних 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), гривень | Оціночно: 3 години - погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв. (0,5+40+3)* 198,01 * 1 = 8 613,43 | 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, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо) | Відсутні | Відсутні | Відсутні | Відсутні |

| 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 державних 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 | Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих; -розробка поправок та змін до діючих керівництв; 40 * 198,01 * 4 = 31 681,60 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур | Відсутні. | Відсутні. |

| Вид витрат | Разом за рік (стартовий) | Періодичні (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 | |

3) Організації з підготовки до технічного обслуговування (Part-147)

| 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 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних 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), гривень | Оціночно: 3 години -погодження у Державіаслужбі поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки. (0,5+40+3)* 116,99 * 1 = 5 089,06 | 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, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо) | Відсутні | Відсутні | Відсутні | Відсутні |

| 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 державних 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 | Оціночно: 40 годин - визначення поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; - розробка поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки; 40 * 198,01 * 4 = 31 681,60 | Відсутні. Це регулювання є разовим, тому в рамках використання методики стандартних витрат розрахунок здійснюється для разового застосування процедур | | |

| Вид витрат | Разом за рік (стартовий) | Періодичні (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 щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для дотримання вимог регулювання, проведено розробником за період з січня 2017 по березень 2018 року.

Таблиця 1

| № п/п | Вид консультації | Кількість учасників консульт ацій, осіб | Основні результати консультацій (опис) |
|-------|--|---|---|
| 1.1 | Публічні консультації прями (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо); інтернет-консультації прями (інтернет-форуми, соціальні мережі тощо); запити (до підприємців, експертів, науковців тощо) | 35 | Запропоновано 12 поправок та доповнень. Ураховано, або частково ураховано 2. |
| 1.2 | Консультації з керівним складом організацій з управління підтриманням льотної придатності, з технічного обслуговування та підготовки до технічного обслуговування. Форма консультацій: нарада у Державіаслужбі | 250 | Узгоджено зміст та обсяг змін, які необхідно внести у зв'язку з введенням в дію Авіаційних правил України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій та персоналу, залучених до виконання цих завдань». Для |

| | | | |
|------|---|-----|--|
| | | | виконання регуляції організації з підготовки до технічного обслуговування 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 організацій з підготовки до технічного обслуговування | 156 | Відпрацювання поправок та змін до діючих керівництв та програм підготовки. |

2.4 Оцінка впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва

1) Організації з управління підтриманням льотної придатності (Part-M, Підчастина G)

Усього кількість організацій з управління підтримання льотної придатності (березень 2018 року) – 85 од. підприємств: одне підприємство середнього бізнесу, 58 малого та 26 мікробізнесу. Одна фізична особа/підприємець та 84 підприємства - юридичні особи. Джерело: дані Державної авіаційної служби України vdz@avia.gov.ua

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

Кількість зайнятого персоналу (за березень 2018 року) усього 1700 осіб. Джерело: дані Державної авіаційної служби України vdz@avia.gov.ua