

Голові

Державної авіаційної служби України

Олександр БІЛЬЧУКУ

Шановний Олександр Васильовичу!

_____, спільно з _____, _____, _____, опрацювали проєкт **Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для отримання дозволу на виконання польотів повітряних суден аматорської конструкції»** (далі – проєкт).

За результатами опрацювання та метою впровадження ефективної системи підтримання льотної придатності повітряних суден, які не мають схвалення типової конструкції уповноваженого органу з питань цивільної авіації та Договірної держави, надаємо наступні зауваження.

1. Назва проєкту суперечить вимогам пункту 6 розділу I Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» (Part-21), затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 26.04.2019 №529, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22 травня 2019 року за № 543/33514 (в редакції наказу 158) (далі АПУ-21), а саме:

«6. Дозвіл на виконання польотів, що видається для цілей, визначених у підпункті 21. А.701(а)(15), може видаватися для повітряного судна, яке підпадає під одну із зазначених категорій:

(а) історичні повітряні судна, які відповідають таким критеріям:

повітряне судно нескладної конструкції, для якого:

первісну конструкцію було визначено до 01 січня 1955 року;

виробництво було зупинено до 01 січня 1975 року, або

повітряне судно, яке має певну історичну цінність, пов'язану з:

участю у визначній історичній події, або

визначним кроком у розвитку авіації, або

визначною роллю в збройних силах;

(b) повітряне судно, щонайменше 51 % якого побудовано аматором або некомерційною асоціацією аматорів для їхніх власних потреб без будь-якої комерційної мети;

(c) повітряне судно, яке було в експлуатації в збройних силах і типова конструкція якого не має аналога, схваленого компетентним органом для експлуатації в цивільній авіації;

(d) точні копії повітряних суден, які відповідають критеріям, наведеним у підпункті (а) або (с), та у яких конструкція подібна до оригіналу.»

Тобто вимоги для видачі Дозволу на виконання польотів для повітряного судна аматорської конструкції вже встановлені та прийняті в Україні.

2. Проект описує тільки вимоги до повітряного судна аматорської конструкції, а інші категорії зазначені в пункті 6 розділу I АПУ-21 не враховані в проекті.

3. Проект не відповідає вимогам глави Р АПУ-21, а саме:

«21.A.701. Сфера застосування

(а) Дозволи на виконання польотів згідно з цією главою видаються для повітряних суден, які не відповідають або для яких не доведено відповідність застосовним вимогам льотної придатності, але які придатні для виконання безпечного польоту з дотриманням визначених умов з такими цілями:

- 1) дослідно-конструкторських робіт;
- 2) доведення відповідності правилам або вимогам для сертифікації;
- 3) тренування екіпажу організацій розробника або організацій виробника;
- 4) виробничі льотні випробування нових виготовлених повітряних суден;
- 5) перельоти повітряного судна між виробничими потужностями під час виробництва;
- 6) польоти повітряного судна для прийняття замовником;
- 7) доставка або постачання повітряного судна на експорт;
- 8) польоти повітряного судна для прийняття компетентним органом;
- 9) дослідження ринку, включаючи тренування екіпажу замовника;
- 10) участь у виставках та авіашоу;
- 11) перельоти повітряного судна до місця проведення технічного обслуговування, або місця перегляду льотної придатності, або місця зберігання;
- 12) польоти повітряного судна з вагою, що перевищує його максимальну сертифіковану злітну вагу, для польоту понад нормальну дальність над водою або над земною поверхнею там, де відсутні придатні для посадки засоби чи відповідне паливо;
- 13) встановлення рекорду, повітряні змагання у швидкості або подібні змагання;
- 14) польоти повітряного судна, яке відповідає застосовним вимогам льотної придатності, до того як визначено відповідність вимогам захисту довкілля;
- 15) для некомерційної льотної діяльності на окремих повітряних суднах нескладної конструкції або типах, для яких не може бути видано сертифіката льотної придатності або обмеженого сертифіката льотної придатності;
- 16) польоти повітряного судна з метою усунення несправностей або перевірки функціонування однієї або кількох систем, компонентів або обладнання після технічного обслуговування.

(б) Ця глава визначає процедури для видання дозволів на виконання польотів та схвалення відповідних умов виконання польотів і встановлює права та обов'язки заявників на отримання та утримувачів цих дозволів і схвалення умов виконання польоту.»

Тобто вимоги описані в проекті вже введені та прийняті в Україні.

4. Відповідно до положень статті 39 Повітряного кодексу України: Уповноважений орган з питань цивільної авіації несе відповідальність за контроль підтримання льотної придатності та льотної експлуатації повітряних суден зареєстрованих в Державному реєстрі цивільних повітряних суден

України, тобто для здійснення контролю за підтримання льотної придатності, зокрема, уповноважений орган з питань цивільної авіації має контролювати насамперед конфігурацію конструкції повітряного судна та зміни до неї. Але в проекті відсутні вимоги до документу, який описує первісну конфігурацію конструкції повітряного судна, яке не має схвалення типової конструкції та відповідно така конструкція не може бути в системі нагляду так як не зрозуміло що допущено до експлуатації в цивільній авіації України та як вносити зміни до конструкції, яка не чим не описана та не закріплена, це значно знижує рівень безпеки польотів.

5. Необхідно ввести документ, який описує первісну конфігурацію конструкції екземпляра повітряного судна, умови, обмеження експлуатації такого повітряного судна, відповідно до частин другої та п'ятої статті 44, статті 39, 42 Повітряного кодексу України, пункту 6 розділу I АПУ-21, АПУ-47.

Та зважаючи на те що відповідно до положень частини п'ятої Повітряного кодексу України:

«5. Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів, здійснюється установою, визначеною уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за участю розробника зазначених повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій.», але на теперішній час в Україні відсутні такі установи, тому відповідальність за сертифікацію таких повітряних суден має взяти на себе уповноважений орган з питань цивільної авіації.

За результатами такого процесу сертифікації таких повітряних суден, уповноважений орган з питань цивільної авіації видає документ, який описує первісну конфігурацію конструкції екземпляра повітряного судна, умови, обмеження експлуатації такого повітряного судна

6. Даний проект розроблений відповідно до положень Повітряного кодексу України, але відповідно до положень частини третьої статті 11 Повітряного кодексу України:

«3. Авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської асоціації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), Європейського агентства з безпеки польотів, інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу в галузі цивільної авіації.», але вимоги до видачі Дозволів на виконання польотів для повітряних суден вже розроблені та імplementовані шляхом прийняття європейсько регламенту Part-21 в Україні, це АПУ-21.

Тобто вимоги описані в проекті вже введені та прийняті в Україні.

7. Проект суперечить частини другої статті 44 Повітряного кодексу України.

Водночас прийняті АПУ-21 повністю відповідають положенням частини другої статті 44 Повітряного кодексу України в частині видачі Дозволів на виконання польотів:

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

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

На імпортоване в Україну повітряне судно, типова конструкція якого сертифікована уповноваженим органом держави-розробника і максимальна злітна маса якого не перевищує 5700 кілограмів для літаків та 3180 кілограмів для гелікоптерів, а також на планер, мотопланер або аеростат з максимальним проектним об'ємом підйомного газу або гарячого повітря не більше ніж 3400 метрів кубічних для теплових аеростатів, 1050 метрів кубічних - для газових аеростатів, 300 метрів кубічних - для прив'язних газових аеростатів, дозвіл на виконання польотів видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації без схвалення його типової конструкції в разі подання зазначеному органу необхідної інформації про умови експлуатації повітряного судна та їх схвалення уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

та

абзац другий частини п'ятої статті 44:

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

Тобто вимоги описані в проєкті вже введені та прийняті в Україні.

8. В проєкті посилання на пункти вже введених АПУ-21 та посилання на АМС, що суперечить нормо-проектуванню прийнятому в Україні, тобто не можна розробити нормативно-правовий акт на підставі розпорядчого документу.

9. Авіаційні правила України встановлюють вимоги, а не описують прийнятні методи забезпечення відповідності вимогам АПУ-21, які вже теж прийняті розпорядчим наказом Державної авіаційної служби України.

10. Проєкт розроблений на підставі вже введених АПУ-21, тобто вимоги проєкту дублюються і стає не зрозумілим навіщо вводити проєкт, який дублює та просто повторює вже введені вимоги через АПУ-21, що суперечить Повітряного кодексу України та авіаційним правилам України.

11. Викладення тексту проєкту не відповідає нормо-проектуванню прийнятому в Україні, наприклад у тесті є посилання на відділи та посади державних інспекторів, що є елементами розпорядчого документу.

12. Відсутня градація допустимої комерційної допомоги при збирання повітряного судна.

13. Проєкт встановлює вимоги до процесу надання державного та реєстраційного знаків повітряному судно, що суперечить вимогам Авіаційних

правил України, Частина 47 «Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 05 лютого 2019 року № 153, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12 березня 2019 року за № 240/33211 (далі – АПУ-47). Вимоги вже прийняті.

14. Проект встановлює вимоги до процесу реєстрації повітряного судна, що суперечить АПУ-47. Вимоги вже прийняті.

15. Проект не відповідає вимогам АПУ-47 в частині реєстрації повітряного судна, яке не має сертифікату типу або еквівалентного документу. Тобто такі повітряні судна не можуть бути зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України. Також суперечить Дос 9760, що є частиною системи ІСАО.

16. По тексту проекту переплутані між собою заявник, аматор, власник, пілот тощо.

17. В проекті відсутні вимоги до кваліфікації пілота.

18. Термін проведення міжінспекційних перевірок два роки, що не відповідає положенням АПУ-21.

19. Проект встановлює ще додаткові вимоги до підтримання льотної придатності, що суперечить Авіаційним правилам України «Підтримання льотної придатності повітряних суден та авіаційних виробів, компонентів і обладнання та схвалення організацій і персоналу, залучених до виконання цих завдань», затверджені наказом Державіаслужби від 06.03.2019 № 286 зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 28.03.2019 за № 316/33287 (зі змінами) (далі – АПУ-286).

20. Текст проекту викладений в стилі процедури, не як вимоги.

21. Додатки дублюють вже прийняті форми Додатками до АПУ-21.

22. Відсутні норми льотної придатності та мінімальні критерії, яким має відповідати таке повітряне судно при розробці, збиранню, випробуваннях тощо.

23. Проект частково копіює Процедуру PR PtF.A-003 «Допуск повітряних суден аматорської конструкції до експлуатації в цивільній авіації України - видача дозволу на виконання польотів», розміщену за посиланням:

<https://avia.gov.ua/wp-content/uploads/2021/12/PR-PtF.A-003-Dopusk-PS-AK-do-ekspluatatsiyi-v-tsivilnij-aviatsiyi-Ukrayini-vidacha-dozvolu-na-vikonannya-polotiv.pdf>.

Дана процедура не може нести вимоги, тільки рекомендації.

Також дана процедура була розроблена на вимоги вже введених АПУ-21.

24. В проекті відсутні вимоги до виробника кіт-наборів, що суперечить всьому авіаційному законодавству в Україні. Тобто організація, що виробляє кіт-набори для збирання повітряних суден, зовсім не оцінена уповноваженим органом з питань цивільної авіації та зовсім відсутні вимоги для такого організації. Постає питання безпеки конструкції та безпеки польотів. Хто ж відповідальним наприклад за конструктивну помилку, або помилку при виготовленні частин для збирання. Також питання по комплектуючим частинам наприклад повітряним гвинтам та авіаційним двигунам до їх походження та дефектації.

25. В проекті відсутні вимоги до відповідальності заявки, власника, персоналу, який використовується як комерційна допомога.

26. В проєкті відсутні вимоги до персоналу, який використовується як комерційна допомога, наприклад наявність ліцензії авіаційного персоналу технічного обслуговування тощо.

Враховуючи вищенаведене, проєкт, який наданий Громадсько радою при Державіаслужбі не відповідає положенням європейського авіаційного законодавства, яке вже імплементоване в авіаційне законодавство України (АПУ-21 та АПУ-286, АПУ-47), положенням Повітряного кодексу України.

Звертаємо увагу, що Україна визначила подальший шлях розвитку, як європейська держава, тому проєкт має чітко вписуватися у вже створену систему європейського авіаційного законодавства.

З огляду на це проєкт в такій редакції не може бути підтриманий.

Пропонуємо доопрацювати проєкт в частині документу, який описує первісну конфігурацію конструкції екземпляра повітряного судна, умови, обмеження експлуатації такого повітряного судна, відповідно положень статей 39, 44, 42 Повітряного кодексу України, пункту 6 розділу I АПУ-21, АПУ-47 та розповсюдити цей проєкт на повітряні судна зазначені в пункті 6 розділу I АПУ-21.