

Згідно з оригіналом



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

Повітрофлотський проспект, 6, м. Київ, 03168 Тел.: (044) 234-71-52 Факс: (044) 226-20-15
E-mail: kabmin_doc@mil.gov.ua Код ЄДРПОУ 00034022

11.12.2019 № 220/447/н

Державна регуляторна служба
України

У Міністерстві оборони України підготовлено проект наказу Міністерства оборони України "Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності".

Просимо в порядку, визначеному пунктами 56 – 66 Типової інструкції з діловодства в міністерствах, інших центральних та місцевих органах виконавчої влади, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 17 січня 2018 року № 55, розглянути та погодити проект наказу.

- Додаток: 1. Проект наказу на 21 арк.
2. Пояснювальна записка на 3 арк.
3. Аналіз регуляторного впливу на 5 арк.
4. Повідомлення про оприлюднення на 1 арк.
5. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 2 арк.

Державний секретар
Міністерства оборони України

Олександр ДУБЛЯН

Олег Наумук 0432 596 844

001509 *



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. КИЇВ

№ _____

Про затвердження Порядку
технічного супроводження
експлуатації виробів
авіаційної техніки державної
авіації, їх компонентів та
обладнання, за якими
розробник, виробник не
здійснює супроводження
експлуатації та підтримання
льотної придатності

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою здійснення нормативно-правового регулювання питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден, у частині технічного супроводження експлуатації державних повітряних суден, їх компонентів та обладнання, у разі, коли розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Порядок технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності, що додається.

001082 *

3. 69-2019

3. Генеральному штабу Збройних Сил України забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

Міністр оборони України



Андрій ЗАГОРОДНІОК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

№

ПОРЯДОК

технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності

І. Загальні положення

1. Цей Порядок визначає мету, завдання, зміст, функції учасників та механізм організації технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання (крім авіаційних засобів ураження) (далі – виробів АТ) у разі, коли розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності.

2. Терміни, що вживаються в цьому Порядку, мають такі значення:

біюлетень – технічний документ, який підготовлений розробником або виробником виробів АТ, а в разі відсутності авторського нагляду –

організацією з технічного супроводження експлуатації виробів АТ, й містить відомості, необхідні для внесення змін до конструкції виробу та/чи його експлуатаційних та ремонтних документів, а також спосіб їх внесення, перелік і порядок виконання операцій, не передбачених чинною експлуатаційною чи ремонтною документацією;

організація з технічного супроводження експлуатації виробів АТ – суб'єкт господарської діяльності незалежно від форми власності, який схвалено на виконання ремонту та / або розроблення чи виготовлення АТ за відповідним класом (рейтингом), що очолює процес технічного супроводження експлуатації виробів АТ, координує дії співвиконавців, які здійснюють технічне супроводження її складових частин, та відповідає за технічне супроводження в цілому (далі – організація з технічного супроводження);

технічне супроводження експлуатації виробів АТ – забезпечення експлуатації виробів АТ, що здійснюється суб'єктами авіаційної діяльності у разі відсутності авторського нагляду й полягає в контролі технічного стану виробу, розробленні та виконанні технічних заходів щодо підтримання його справного чи працездатного стану.

Інші терміни в цьому Порядку вживаються у значеннях, наведених в Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах з питань діяльності державної авіації.

3. Заходи з технічного супроводження експлуатації виробів АТ вживаються організаціями з технічного супроводження, науково-дослідними установами, іншими організаціями та суб'єктами державної авіації, які за своїм призначенням здійснюють експлуатацію, утримання та зберігання виробів АТ (далі – експлуатуючі організації).

4. Мета технічного супроводження експлуатації виробів АТ – забезпечення підтримки на визначеному рівні справності, надійності та

ефективності застосування виробів АТ, безпеки польотів, підвищення експлуатаційної та ремонтної технологічності виробів АТ, оперативне усунення виявлених під час експлуатації відмов та пошкоджень виробів АТ, недоліків у конструкції та експлуатаційній документації, а також раціональне витрачання всіх видів ресурсів під час технічного обслуговування, військового ремонту та зберігання виробів АТ.

5. Завданнями технічного супроводження експлуатації АТ є:

розроблення та впровадження заходів з удосконалення системи технічної експлуатації АТ;

аналіз стану виробів АТ, вивчення досвіду її експлуатації, визначення можливості продовження (збільшення) встановлених показників виробів АТ, переведення їх на експлуатацію за технічним станом;

запровадження передового досвіду технічної експлуатації виробів АТ у систему її технічного обслуговування, удосконалення діагностичної бази та системи військового ремонту виробів АТ;

виявлення негативних тенденцій у зміні технічного стану виробів АТ, своєчасне реагування на загрозу безпеці польотів та зниження ефективності застосування виробів АТ;

надання експлуатуючим організаціям кваліфікованої допомоги під час вивчення та освоєння ними нових (модернізованих) зразків АТ.

6. Змістом технічного супроводження експлуатації АТ є:

виконання робіт та послуг з технічного обслуговування, дослідження технічного стану та діагностування, продовження (збільшення) встановлених ресурсних показників виробів АТ, переведення їх на експлуатацію за технічним станом, виконання контрольно-технічних оглядів та відновних робіт під час експлуатації виробів АТ за технічним станом, а також

військового (поточного) ремонту виробів АТ та інших робіт, на виконання яких авіаційний персонал суб'єктів державної авіації, що безпосередньо здійснює технічну експлуатацію виробів АТ, не отримав повноваження;

надання пропозицій щодо розробки бюлетенів, розробка бюлетенів і виконання за ними робіт на виробах АТ за Правилами, викладеними в додатку до цього Порядку;

виконання відновних й інших робіт за відповідними розпорядчими документами уповноваженого органу з льотної придатності;

здійснення заходів, які забезпечують безпеку польотів та ефективність застосування виробів АТ;

використання експлуатуючими організаціями сучасних засобів діагностування, технічного обслуговування та військового (поточного) ремонту виробів АТ, підготовка авіаційного персоналу, що безпосередньо здійснює технічну експлуатацію виробів АТ;

гарантійне та післягарантійне обслуговування виробів АТ;

аналіз надійності, експлуатаційної та ремонтної технологічності, ефективності застосування виробів АТ.

7. Роботи та послуги з технічного супроводження експлуатації виробів АТ (далі – роботи з технічного супроводження експлуатації виробів АТ) виконуються в умовах суб'єктів державної авіації, організацій з технічного супроводження, авіаремонтних підприємств, підприємств (установ), що експлуатують АТ.

Місце виконання робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ визначається можливістю забезпечення необхідним технологічним оснащенням і персоналом для виконання цих робіт та послуг.

8. Фінансування робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ здійснюється відповідно до чинного законодавства.

II. Учасники робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ державної авіації та їх функції

1. Головним Замовником робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ є Міністерство оборони України, яке здійснює свої функції через уповноважений структурний підрозділ з питань регулювання діяльності державної авіації України.

Замовниками робіт для цілей цього Порядку, залежно від бюджетних призначень, є центральні органи виконавчої влади, органи військового управління, органи управління авіацією центральних органів виконавчої влади, Національної гвардії України та Збройних Сил України, а також підпорядковані їм суб'єкти державної авіації, які за своїм призначенням здійснюють експлуатацію, забезпечують утримання та зберігання виробів АТ (далі – Замовники).

2. Виконавцями (співвиконавцями) робіт є організації з технічного супроводження, визначені Головним Замовником (далі – Виконавці).

Головний Замовник здійснює оцінювання науково-технічних та виробничих потужностей підприємств, установ та організацій, які виготовляють або ремонтують вироби АТ, за результатами якого визначає відповідно до встановлених процедур організацію з технічного супроводження за певним типом АТ.

3. Головною організацією з питань технічного супроводження експлуатації виробів АТ є Державний науково-дослідний інститут авіації (далі – Головна організація), який здійснює науково-технічне супроводження цих робіт.

У разі необхідності проведення випробувань під час технічного супроводження експлуатації виробів АТ функції головної організації з

питань випробувань виконує Державний науково-дослідний інститут випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки.

4. Експлуатуючими організаціями є суб'єкти державної авіації, які мають на оснащенні (на озброєнні) повітряні судна, здійснюють їх льотну, технічну експлуатацію, а також усі види забезпечення польотів.

5. Функції учасників робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ:

5.1. Головний Замовник:

здійснює нормативно-правове регулювання діяльності з питань технічного супроводження експлуатації виробів АТ;

встановлює процедуру визначення організацій з технічного супроводження експлуатації виробів АТ;

приймає рішення про продовження (збільшення) встановлених показників або про переведення на експлуатацію за технічним станом виробів АТ визначеного типу;

приймає рішення про розроблення та видання бюлетенів і схвалює бюлетені, що розроблені під час технічного супроводження експлуатації виробів АТ, для використання їх в державній авіації;

видас директиви льотної придатності.

5.2. Замовник:

визначає встановленим порядком виконавця (виконавців) робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ з числа організацій з технічного супроводження;

замовляє, організовує, контролює та приймає роботи з технічного супроводження експлуатації виробів АТ, координує дії учасників робіт;

допускає представників виконавців (співвиконавців) до суб'єктів державної авіації, що експлуатують вироби АТ;

визначає необхідність видання бюлетеня за пропозиціями підприємств авіаційної галузі України;

подає на затвердження рішення про розроблення та видання бюлетенів;

вводить у дію бюлетені, що розроблені під час технічного супроводження експлуатації виробів АТ, та забезпечує виконання робіт за ними, приймає рішення про використання демонтованих під час цих робіт виробів АТ;

затверджує звітні матеріали за результатами виконання робіт, видає в межах компетенції нормативно-технічні документи або надає пропозиції для видання директив льотної придатності;

приймає рішення щодо впровадження прикладних результатів робіт у процес експлуатації виробів АТ та видає відповідні розпорядчі документи;

оцінює науково-технічний рівень та ефективність робіт.

5.3. Виконавці (співвиконавці):

беруть участь у розробленні й погодженні документів, що готуються під час організації та виконання робіт з технічного супроводження експлуатації виробів АТ;

виконують роботи та надають послуги з технічного супроводження експлуатації виробів АТ;

беруть участь в оцінюванні та прогнозуванні технічного стану виробів АТ, розробляють проєкти технічних рішень, інформаційних і методичних документів щодо забезпечення експлуатаційної надійності та ефективності застосування виробів АТ;

досліджують причини відмов виробів АТ;

впроваджують результати прикладних досліджень щодо забезпечення експлуатаційної надійності виробів АТ, безпеки польотів та ефективності застосування виробів АТ;

визначають необхідність виконання цільових оглядів і перевірок, спрямованих на запобігання відмов виробів АТ, надають пропозиції щодо розробки бюлетенів, спрямованих на удосконалення конструкції виробів АТ, підвищення надійності та усунення конструктивних і виробничих недоліків, впровадження імпортозаміщення, змінення експлуатаційної й ремонтної документації;

розробляють бюлетені та виконують за ними роботи;

розробляють пропозиції щодо вдосконалення системи технічної експлуатації виробів АТ і беруть участь у впровадженні перспективних стратегій їх технічного обслуговування;

залучають (за потреби) до робіт співвиконавців, в тому числі від іноземних розробників і виробників АТ на договірних засадах.

5.4. Головна організація:

збирає та аналізує інформацію щодо технічного стану, надійності, ефективності бойового застосування (дій за призначенням) виробів АТ та безпеки польотів, виявляє негативні тенденції та пропонує профілактичні або коригувальні заходи;

розробляє проекти документів, що передбачені для організації робіт з технічного супроводження експлуатації;

проводить прикладні дослідження щодо прогнозування технічного стану, забезпечення експлуатаційної надійності виробів АТ, безпеки польотів та ефективності застосування виробів АТ;

визначає основні шляхи та засоби, які забезпечують виконання робіт;

відпрацьовує звіти, проекти розпорядчих документів або надає пропозиції для видання директив льотної придатності;

організовує та виконує науково-технічну експертизу результатів досліджень та робіт.

5.5. Експлуатуючі організації:

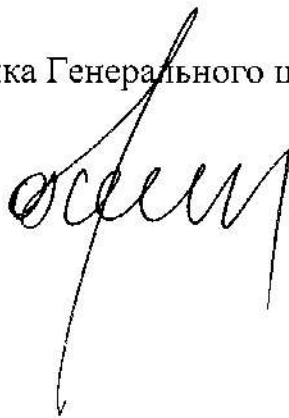
виконують підготовчі роботи на výroбах АТ в межах отриманих повноважень;

перевіряють у представників Виконавців знання змісту, обсягу, технології робіт і заходів безпеки;

надають доступ представникам Виконавців до відомостей, що становлять державну таємницю, відповідно до вимог законодавства в сфері охорони державної таємниці;

розробляють, у разі потреби, звітні матеріали (протоколи, акти тощо) і надають їх до Головної організації та Виконавцю.

Перший заступника начальника Генерального штабу
Збройних Сил України
генерал-лейтенант



Сергій КОРНІЙЧУК

Додаток
до Порядку технічного
супроводження експлуатації виробів
авіаційної техніки державної авіації,
їх компонентів та обладнання, за
якими розробник, виробник не
здійснює супроводження
експлуатації та підтримання льотної
придатності
(пункт 6 розділу I)

ПРАВИЛА

розробки бюлетенів та виконання робіт за ними на виробах
авіаційної техніки державної авіації, їх компонентах та обладнанні,
за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації
та підтримання льотної придатності

I. Загальні положення

1. Ці Правила визначають порядок розробки, погодження, затвердження, введення в дію бюлетенів та виконання за ними робіт на виробах АТ.

2. Роботи на виробах АТ, яка знаходиться в експлуатації (ремонті, на складах), спрямовані на удосконалення конструкції, підвищення надійності та усунення конструктивних та виробничих недоліків, впровадження заходів імпортозаміщення, виконуються за бюлетенями, введеними в дію згідно з цими Правилами.

Введений в дію бюлетень є директивним документом для виконання

відповідно до нього робіт на výroбах АТ, виготовлення та постачання необхідного майна.

3. Бюлетені на вироби АТ, за якими не здійснюється авторський нагляд, розробляє та видає визначена організація з технічного супроводження за відповідним типом АТ – підприємство-розробник бюлетеня.

4. Замовниками робіт для цілей цих Правил є головні інженери авіації центральних органів виконавчої влади, Національної Гвардії України та видів Збройних Сил України.

5. Наукове та методичне забезпечення розробки бюлетенів для виробів АТ, за якими не здійснюється авторський нагляд, покладається на Державний науково-дослідний інститут авіації та Державний науково-дослідний інститут випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки відповідно до їх компетенції.

6. Порядок фінансування розробки бюлетенів та виконання робіт за ними здійснюється відповідно до законів України про здійснення публічних закупівель і державне оборонне замовлення.

Участь Головної організації на всіх етапах робіт з розробки бюлетенів в інтересах авіації Збройних Сил України здійснюється на безоплатній основі, а в інтересах інших суб'єктів державної авіації – на договірних засадах з Замовником.

7. При необхідності виконання льотних перевірок, у процесі виконання робіт за бюлетенями в експлуатуючих організаціях Замовника, відповідні польоти виконуються екіпажем Виконавця або допущеним до таких робіт екіпажем Замовника.

II. Розроблення бюлетенів

1. Підставою для початку робіт з розроблення бюлетеня є рішення (далі – Рішення). Проект Рішення відпрацьовується за пропозицією Замовника Державним науково-дослідним інститутом авіації, погоджується визначеними установами, підприємствами та затверджується Головним Замовником.

Рішення повинно складатися з розділів, які розташовуються в такому порядку:

титульний аркуш;

шифр бюлетеня, строк його розроблення та випуску;

Виконавець, який буде розробляти, випускати бюлетень та/чи виконувати за ним роботи;

співвиконавців робіт за бюлетенем (за потреби);

порядок організації робіт, постачання складових частин, комплектувальних виробів тощо;

місце виконання робіт, їх строки, зміст тощо.

підписний аркуш.

2. Бюлетені розробляються та випускаються з такими позначеннями:

БА – бюлетені, направлені на усунення конструктивних і виробничих недоліків, що викликали припинення експлуатації виробу;

БД – бюлетені, направлені на усунення конструктивних і виробничих недоліків, що не призводять до припинення експлуатації виробу;

БУ – бюлетені, направлені на удосконалення (поліпшення) конструкції і підвищення надійності виробу;

БЕ – бюлетені, які змінюють експлуатаційну документацію виробу (за

винятком керівництв (інструкцій) з льотної експлуатації та інструкцій з розрахунку дальності та тривалості польоту), ресурси, строки служби, терміни зберігання виробів АТ;

БР – бюлетені, які змінюють ремонтну документацію виробу.

3. Якщо заходи, передбачені бюлетенями БА, БД або БУ, потребують змін тексту відповідної експлуатаційної або ремонтної документації на виріб АТ, то бюлетені БЕ або БР повинні бути розроблені і введені в дію одночасно з бюлетенями БА, БД або БУ за одним Рішенням, або відповідні дані мають бути включені до розділу “Експлуатаційні та ремонтні документи” бюлетенів із шифрами БА, БД або БУ.

4. Технологію робіт, що викладають у бюлетенях БА, БД або БУ, розробляють відповідно до умов роботи експлуатуючої організації або авіаремонтного підприємства і попередньо перевіряють на підприємстві-розробнику бюлетеня на виробі АТ з урахуванням наявних модифікацій типу АТ.

У разі відсутності на підприємстві-розробнику бюлетеня виробу АТ, необхідного для відпрацювання технології робіт, Замовник надає підприємству-розробнику бюлетеня відповідний виріб АТ згідно з діючими нормативно-правовими актами.

5. Допоміжні роботи, пов'язані з виконанням робіт за бюлетенями в експлуатуючій організації (підготовка виробів, демонтаж, монтаж тощо), виконує експлуатуюча організація або підприємство-розробник бюлетеня (за узгодженням), що зазначається у бюлетені.

6. Бюлетені БА, БД або БУ повинні складатись з розділів, які розташовуються в такому порядку:

титульний аркуш;
вступна частина;
вимоги до заходів безпеки під час виконання робіт;
порядок проведення робіт;
контроль працездатності виробів (якості робіт, що проводяться);
трудомісткість робіт, які виконуються;
комплект складових частин (комплектувальних виробів), пристосувань, інструменту, матеріалів і документації, які необхідні для проведення робіт за бюлетенями;

вказівки стосовно подальшого використання складових частин або комплектувальних виробів, що знімаються;

зміни характеристик виробів;

зміни комплектації запасних частин, інструментів та пристосувань;

експлуатаційні та ремонтні документи;

додатки.

Залежно від особливостей виробу АТ та робіт, що на ньому проводяться, окремі розділи дозволяється виключати, а також додавати нові.

7. Бюлетені БЕ або БР повинні складатись з розділів, які розташовуються в такому порядку:

титульний аркуш;

вступна частина;

перелік номерів сторінок документа, які замінюються;

зміст змін;

номери виробів, на які розповсюджуються зміни;

додатки у вигляді аркушів сторінок, які замінюються у відповідному документі.

8. Контроль якості робіт під час розроблення бюлетеня здійснюється

відповідно до схвалених процедур підприємства-розробника бюлетеня із залученням представництва замовника, визначеного у Рішенні.

III. Погодження, затвердження та видання бюлетеня

1. Організації та підприємства, з якими бюлетень повинен бути погоджений, визначаються під час підготовки Рішення.

Розробник складової частини або комплектувального виробу при розробленні бюлетеня на них повинен погодити бюлетень з організацією з технічного супроводження основного виробу АТ, до складу якого належить ця складова частина або комплектувальний виріб, та проінформувати їх про модифікації (доброби), що виконані.

Бюлетень повинен бути погоджений з представництвом замовника на підприємстві-розробнику бюлетеня, і затверджений керівником цього підприємства.

За вимогою Головного Замовника у разі розробки протягом року більш ніж десяти бюлетенів на виріб, підприємство-розробник бюлетенів оформлює та видає перелік (збірник) всіх бюлетенів, що видані за рік.

2. Технологічність робіт, які передбаченні бюлетенем, повинна бути перевірена на серійних výroбах АТ одночасно розробкою бюлетеня. Тільки після отримання позитивних результатів підприємство-розробник бюлетеня подає його на погодження та введення в дію.

При цьому результати перевірки оформлюють спільним актом підприємства-розробника бюлетеня та представництвом замовника при ньому. Перевірка здійснюється у підприємства-розробника бюлетеня. В окремих випадках перевірка може бути проведена в експлуатуючій організації, про що зазначається у Рішенні.

3. Після погодження підприємство-розробник бюлетеня подає оригінал

бюлетеня та копію з необхідними матеріалами Головній організації для проведення науково-технічної експертизи.

4. Усі отримані від підприємства-розробника бюлетеня документи та висновки про результати науково-технічної експертизи Головна організація подає Замовнику для введення бюлетеня в дію.

5. Замовник вводить у дію бюлетень шляхом його підписання і подає оригінал та копію бюлетеня Головному Замовнику для схвалення та реєстрації.

6. Головний Замовник схвалює бюлетень для використання в державній авіації, реєструє його, надає розрахунок розсилки та повертає оригінал бюлетеня підприємству-розробнику бюлетеня для зберігання та розмноження. Копія бюлетеня зберігається у Головного Замовника.

Після цього бюлетень може застосовуватись у межах державної авіації України.

7. Бюлетені разом з пов'язаними з ними документами (що стосується) підлягають закладанню до страхового фонду документації України.

IV. Нумерація бюлетенів

1. Підприємство-розробник бюлетеня проставляє на титульному аркуші у правому нижньому куті номер бюлетеня у форматі ААААААААА-Б-В-ГГГ-ДД, не заповнюючи при цьому четверту групу цифр (ГГГ).

2. Номер бюлетеня повинен складатися з таких даних:

перша група цифр (ААААААААА), що складається з дев'яти цифр і літер, — умовний індекс основного виробу (комплектувальних виробів), який

визначений в коді предмета постачання за Військовим класифікатором озброєння, військової техніки та майна Міністерства оборони України;

друга група (Б), що складається з однієї цифри, – остання цифра року введення бюлетеня в дію;

третья група (В), що складається з однієї цифри, – основний виріб або вид його обладнання, у склад якого входить виріб, на якому виконується доробка на основному виробі авіаційної техніки;

четверта група (ГГГ), що складається з трьох цифр, – порядковий номер бюлетеня, який надається Головним Замовником при його реєстрації;

п'ята група (ДД), що складається з двох цифр, – шифр бюлетеня.

Цифра у третій групі позначає нижченаведене:

0 – роботу за бюлетенем виконують на основному виробі (літак, вертоліт, двигун, допоміжна силова установка, головний редуктор, повітряний гвинт);

1 – комплектувальний виріб входить до складу системи озброєння;

2 – комплектувальний виріб входить до складу авіаційного обладнання;

3 – комплектувальний виріб входить до складу радіоелектронного обладнання.

Цифри у п'ятій групі позначають нижченаведене:

01 – бюлетень шифру БА;

02 – бюлетень шифру БД;

03 – бюлетень шифру БУ;

04 – бюлетень шифру БЕ;

05 – бюлетень шифру БР.

V. Зберігання та розсилка бюлетенів

1. Оригінал бюлетеня зберігається на підприємстві-розробнику

бюлетеня до зняття типу АТ з експлуатації.

2. Підприємство-розробник бюлетеня розсилає необхідну кількість облікованих копій згідно з розрахунком розсилки.

VI. Порядок виконання робіт

1. Виконання робіт за бюлетенями здійснюється на підставі договорів або державних контрактів відповідно до Законів України про публічні закупівлі та про державне оборонне замовлення.

2. Строки виконання робіт та виробу АТ, на яких виконуються роботи, встановлюються Замовником.

3. Підприємство-розробник бюлетеня, відповідальне за проведення робіт, комплектує бригади-виконавці із своїх представників, за потреби залучає підприємства-співвиконавці, якщо інше не викладено в бюлетені. В окремих випадках під час проведення та контролю найбільш складних робіт до бригади-виконавця в експлуатуючій частині можуть бути включені представники відділу технічного контролю (служби якості). Керівник бригади-виконавця призначається наказом по підприємству-розробнику бюлетеня за узгодженням з визначеним представництвом замовника.

4. Керівнику бригади-виконавця повинне бути видане підписане керівником підприємства-розробника бюлетеня і представництвом замовника доручення на право виконання робіт в експлуатуючій організації.

VII. Контроль якості та облік робіт, що виконуються

1. Контроль якості робіт, що виконуються, здійснюють:

уповноважена особа експлуатуючої організації, керівник бригади-виконавця – під час проведення робіт в експлуатуючій організації;

відділ технічного контролю (служба якості) та представництво замовника – під час проведення робіт на підприємстві-розробнику бюлетеня.

Після виконання повного обсягу робіт, передбачених у бюлетені, робиться запис у формулярі (паспорті) про виконання бюлетеня та видається сертифікат передачі до експлуатації повітряного судна (сертифікат дозволеної передачі Форма 1 EMAR (EMAR Form 1)).

Записи у формулярі (паспорті) завіряються підписами керівника бригади-виконавця та уповноваженої особи експлуатуючої організації.

Сертифікат підписує (видає) уповноважена особа, яка засвідчує виконання робіт за бюлетенем. Оригінал сертифіката передається експлуатуючій організації.

2. Облік виконаних бюлетенів ведуть експлуатуючі організації, підприємства-розробники бюлетенів та представництва замовника на підприємствах-розробниках бюлетенів.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності”

1. Резюме

Мета: видання наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності” дозволить забезпечити чіткий розподіл функцій між замовником, головною організацією та виконавцем (співвиконавцем) робіт під час технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

2. Проблема, яка потребує розв’язання

Уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України. Воно регулює питання державної авіації в частині підтримання льотної придатності державних повітряних суден та здійснює нормативно-правове регулювання зазначених питань.

У такому разі, коли розробник, виробник не виконує своїх обов’язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, Міністерство оборони України вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності державних повітряних суден, зокрема шляхом прийняття відповідальності за виконання вищезазначених функцій.

Одним із шляхів виконання цього завдання є створення системи технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації.

Видання наказу обумовлене необхідністю в нормативному врегулюванні порядку виконання підприємствами України та експлуатантами державних повітряних суден робіт із забезпечення підтримання на визначеному рівні справності, надійності та ефективності застосування авіаційної техніки державної авіації, а також безпеки польотів, у разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов’язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної

техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, а Міністерство оборони України прийняло відповідальність за виконання зазначених функцій.

3. Суть проєкту акта

Проєктом наказу затверджується Порядок технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

4. Вплив на бюджет

Реалізація цього наказу здійснюватиметься за рахунок коштів, передбачених у державному бюджеті для потреб Міністерства оборони України, Міністерства внутрішніх справ України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій та Державної прикордонної служби України у межах видатків на відповідний рік.

5. Позиція заінтересованих сторін

Консультації із заінтересованими сторонами не проводились, оскільки реалізація наказу не матиме впливу на інтереси окремих верств (груп) населення, об'єднаних спільними інтересами суб'єктів господарювання тощо.

Консультації з уповноваженими представниками всеукраїнських асоціацій органів місцевого самоврядування чи відповідних органів місцевого самоврядування та територіальних громад не проводились.

Консультації з уповноваженими представниками всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців, всеукраїнських громадських організацій інвалідів, їх спілок не проводились.

Проєкт наказу не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності, у зв'язку з чим на розгляд Наукового комітету Національної ради з питань розвитку науки і технологій не направлявся.

6. Прогноз впливу

Наказ не матиме впливу на:

ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави;

розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад;

ринок праці, рівень зайнятості населення;

громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я

населення або його окремих груп;

екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами;

інші сфери суспільних відносин.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект наказу потребує погодження з Міністерством фінансів України, Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Державною прикордонною службою України, Національною поліцією України та Державною регуляторною службою України.

8. Ризики та обмеження

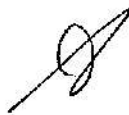
Проект наказу не містить положень, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, обмежень чи привілеїв за ознакою статі, а також положень, що дискримінують рівні умови для реалізації рівних прав та рівних можливостей жінок і чоловіків.

У проекті наказу відсутні положення, які містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації, стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації акта.

9. Підстава розроблення проекту акта

Проект наказу Міністерства оборони України "Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності" розроблено на виконання вимог статті 7 Повітряного кодексу України, відповідно до якої Міністерство оборони України регулює питання державної авіації в частині підтримання льотної придатності державних повітряних суден.

Державний секретар
Міністерства оборони України



Олександр ДУБЛЯН

" " 2019 року

Одеск Научук 0432 596 844



Проект наказу МОУ "Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації"

Проект наказу Міністерства оборони України

«Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності»

Проект регуляторного акта розроблено відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою здійснення нормативно-правового регулювання питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден, у частині технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання.

Постанови, розпорядження Кабінету Міністрів

Міжнародні стандарти протимінної діяльності IMAS

Регуляторна діяльність

Громадське обговорення проектів законодавчих та нормативно-правових актів

Юридична консультація

Накази Міністерства оборони України



Пропозиції та зауваження до проекту регуляторного акта та аналізу його регуляторного впливу просимо надавати в письмовій формі на адресу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України:

поштою за адресою: 21007, м. Вінниця, вул. Стрілецька, 105, військова частина А0215;

факсом (+38 0432) 61-66-19;

електронною поштою за адресою: uqi.kps@ps.mil.gov.ua.

Пропозиції та зауваження також можливо надсилати на адресу Державної регуляторної служби України: м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11 або на електронну адресу: info@dkrp.gov.ua.

України ремонтують мости на Донбасі
1 годину ранку

ID: 49723

ДОДАТКОВІ ФАЙЛИ

- Наказ
- Аналіз регуляторного впливу

Повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта

Проект наказу Міністерства оборони України

“Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності”

Розробник – Міністерство оборони України

Проект регуляторного акта розроблено відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою здійснення нормативно-правового регулювання питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден, у частині технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання.

Проект регуляторного акта передбачає затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

Порядок технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності визначає мету, завдання, зміст, функції учасників та механізм організації технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, у разі, коли розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, а Міністерство оборони України узяло відповідальність на себе за виконання вищезазначених функцій.

Проект наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності” та аналіз його регуляторного впливу буде розміщено на веб-сайті Міністерства оборони України (www.mil.gov.ua) у розділі “регуляторна діяльність”.

Строк приймання пропозицій та зауважень до проекту регуляторного акта становить один місяць з дня оприлюднення проекту регуляторного акта та аналізу регуляторного впливу.

Пропозиції та зауваження до проекту регуляторного акта та аналізу його регуляторного впливу просимо надавати в письмовій формі на адресу Командування Повітряних Сил Збройних Сил України:

поштою за адресою: 21007, м. Вінниця, вул. Стрілецька, 105, військова частина А0215;

факсом (+38 0432) 61-66-19;

електронною поштою за адресою: ugi.kps@ps.mil.gov.ua.

Пропозиції та зауваження також можливо надсилати на адресу Державної регуляторної служби України: м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11 або на електронну адресу: info@dkrp.gov.ua.

Командувач Повітряних Сил
Збройних Сил України
генерал-полковник



С.ДРОЗДОВ

АНАЛІЗ

регуляторного впливу до проекту наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності”

1. Визначення та аналіз проблеми, яку передбачається розв’язати шляхом державного регулювання

Відповідно до Повітряного кодексу України уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України, на яке покладено нормативно-правове регулювання питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден.

У разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов’язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, Міністерство оборони України вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності державних повітряних суден, зокрема шляхом прийняття відповідальності за виконання зазначених вище функцій.

Одним із шляхів виконання цього завдання є створення системи технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації.

Видання наказу обумовлене необхідністю нормативного врегулювання порядку виконання підприємствами України та експлуатантами державних повітряних суден робіт із забезпечення підтримання на визначеному рівні справності, надійності та ефективності застосування авіаційної техніки державної авіації, а також безпеки польотів, у разі коли розробник, виробник не виконує своїх обов’язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, а Міністерство оборони України прийняло відповідальність за виконання вищезазначених функцій.

Відповідно до частини другої статті 7 Повітряного кодексу України визначена проблема підлягає державному регулюванню з боку Міністерства оборони України, у зв’язку з чим не може бути розв’язана за допомогою ринкових механізмів.

Наказ визначає обов’язкові для виконання вимоги до суб’єктів господарювання під час виконання ними функцій з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності, має міжвідомчий характер та ознаки регуляторного акта.

Порушена проблема має вплив на суб’єкти господарювання, яким в

установленому порядку надано повноваження (ліцензію) на провадження господарської діяльності у сфері виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки.

За результатами обстеження існуючої нормативно-правової бази встановлено, що на даний час у цій сфері регулювання час наказ Міністра оборони України від 20 червня 2011 року № 339 “Про затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації військової авіаційної техніки Збройних Сил України, за якою не здійснюється авторський нагляд”, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 13 липня 2011 року за № 863/19601, який застосовується тільки для військової авіаційної техніки Збройних Сил України.

У зв'язку із зазначеним визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів або шляхом внесення змін до них.

2. Визначення цілей державного регулювання

Метою видання наказу є визначення порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання.

Вимоги наказу поширюються на уповноважені органи управління центральних органів виконавчої влади, які забезпечують експлуатацію державних повітряних суден, підприємства авіаційної галузі України, їх об'єднання, профільні науково-дослідні та науково-випробувальні установи України в частині, що їх стосується.

3. Визначення та оцінка всіх прийнятних альтернативних способів досягнення цілей, аргументи щодо переваги обраного способу

Альтернативними способами досягнення цілей щодо нормативно-правового врегулювання питання технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації можуть бути:

досягнення домовленостей між замовниками робіт з технічного супроводження експлуатації авіаційної техніки, які мають право приймати такі послуги та контролювати їх якість, та представниками суб'єктів господарювання, які надають ці послуги (за домовленістю сторін). Цей спосіб містить ризики вчинення корупційних порушень та може призвести до зниження якості та кількості наданих послуг з підтримання льотної придатності державних повітряних суден та забезпечення безпеки польотів;

прийняття рішення щодо якості та кількості наданих послуг одноосібно замовниками робіт. Цей спосіб містить ризики адміністративного впливу на діяльність відповідних суб'єктів господарювання та ризики вчинення корупційних правопорушень.

Для забезпечення застосування зазначених способів необхідно врегулювати питання правових відносин між замовниками робіт та виконавцями послуг з технічного супроводження експлуатації виробів

авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

Аргументами щодо переваги обраного способу, тобто нормативно-правового врегулювання порядку та правил взаємодії замовників робіт та суб'єктів господарювання під час організації технічного супроводження експлуатації авіаційної техніки державної авіації, є:

вилучення ризиків корупційних порушень під час організації робіт з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації шляхом залучення організацій з наукового і методичного супроводження цих робіт та суб'єктів господарювання;

забезпечення прозорості в роботі замовників робіт з технічного супроводження експлуатації, організацій з наукового і методичного супроводження цих робіт та суб'єктів господарювання, які надають послуги з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки;

підвищення ефективності контролю за технічним супроводженням експлуатації виробів авіаційної техніки під час надання цих послуг суб'єктами господарювання;

забезпечення якісного та кількісного надання послуг з підтримання льотної придатності державних повітряних суден суб'єктами господарювання, що надають послуги з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки;

виключення будь-якого адміністративного впливу на суб'єктів господарювання під час надання послуг з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки;

забезпечення рівних умов у питаннях надання послуг із підтримання льотної придатності державних повітряних суден для всього кола суб'єктів господарювання, що надають послуги у цій сфері діяльності.

4. Механізм розв'язання проблеми

Проектом цього регуляторного акта передбачено затвердження Порядку технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації, їх компонентів та обладнання, за якими розробник, виробник не здійснює супроводження експлуатації та підтримання льотної придатності.

Розв'язання проблеми пропонується здійснити шляхом застосування у цьому Порядку чітких і зрозумілих правил отримання послуг з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації.

Зокрема, у Порядку визначено:

права й обов'язки замовника, головної організації та виконавця робіт, які виконують певні функції під час організації робіт з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки;

порядок прийняття рішень та надання послуг з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки.

5. Можливість досягнення поставлених цілей

Питання щодо впровадження та застосування цього регуляторного акта стосується тільки суб'єктів державної авіації України та визначеного кола суб'єктів господарювання – підприємств авіаційної галузі України, яким в установленому порядку надапо повноваження (ліцензію) на провадження господарської діяльності у сфері виготовлення, ремонту або модернізації авіаційної техніки та які за результатами проведеної Міністерством оборони України процедури закупівлі визначено згідно із законодавством переможцями конкурсних торгів та з якими укладено відповідні договори.

У разі прийняття регуляторного акта не вбачається перешкод для забезпечення всіх можливостей щодо досягнення визначених цілей.

6. Очікувані результати

Прийняття проекту акта дозволить забезпечити всі сфери інтересів, зокрема держави та суб'єктів господарювання. Проект акта не стосується сфери інтересів громадян.

Вигоди	Витрати
Сфера інтересів держави	
Забезпечення належної якості надання послуг з підтримання льотної придатності державних повітряних суден суб'єктами господарювання.	У обсязі, необхідному для створення змін та доповнень до експлуатаційної чи ремонтної документації для типу авіаційної техніки, технічне супроводження експлуатації якої виконується в інтересах держави.
Сфера інтересів суб'єктів господарювання	
Забезпечення рівних умов у питаннях надання послуг із підтримання льотної придатності державних повітряних суден. Можливість провадження механізму технічного супроводження експлуатації, встановленого для виробів авіаційної техніки державної авіації, у разі необхідності розширення номенклатури послуг з підтримання льотної придатності державних повітряних суден, які надають суб'єкти господарювання.	У обсязі, необхідному для створення змін та доповнень до експлуатаційної чи ремонтної документації для типу авіаційної техніки, технічне супроводження експлуатації якої виконується в інтересах держави.
Сфера інтересів громадян	
Відсутні.	Не передбачено.

7. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії цього регуляторного акта запропоновано встановити на необмежений термін, оскільки дія норм Повітряного кодексу України, на виконання яких розроблений регуляторний акт, за часом не обмежена.

8. Визначення показників результативності регуляторного акта

Реалізація регуляторного акта в разі його прийняття матиме позитивний вплив, що буде характеризуватися створенням рівних умов у питаннях підтримання льотної придатності державних повітряних суден, виключенням будь-якого адміністративного впливу на суб'єктів господарювання та корупційних чинників під час надання послуг.

9. Заходи, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта в разі його прийняття

Після прийняття проекту регуляторного акта відстеження його результативності буде здійснювати Міністерство оборони України.

Строки відстеження:

базове відстеження – до набрання чинності наказу;

повторне відстеження – через рік після набрання наказом чинності;

періодичне – раз на 3 роки з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього наказу.

Під час відстеження результативності акта будуть відстежуватися питання взаємодії між суб'єктами державної авіації України та підприємствами авіаційної галузі України, що надають послуги з технічного супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки державної авіації та виконання її серійного ремонту.

Командувач Повітряних Сил
Збройних Сил України
генерал-полковник



С.ДРОЗДОВ