

## 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 надано 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
<b>Сфера інтересів держави</b>	
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.
<b>Сфера інтересів суб'єктів господарювання</b>	
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.
<b>Сфера інтересів громадян</b>	
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