



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

Повітрофлотський пр-т, 6, м. Київ, 03168, тел.: (044) 234-71-52, факс: (044) 226-20-15
E-mail: kabmin_doc@mil.gov.ua, сайт: www.mil.gov.ua, код згідно ЄДРПОУ 00034022

від 28.07. 2020 р. № 220/185/н

На № _____ від _____ 20__ р.

Державна регуляторна служба України

У Міністерстві оборони України підготовлено проект наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної експлуатації повітряного судна державної авіації України”.

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 12 арк.

2. Пояснювальна записка на 2 арк.

3. Аналіз регуляторного впливу на 12 арк.

4. Повідомлення про оприлюднення на 2 арк.

5. Висновок про проведення гендерно-правової експертизи на 2 арк.

6. Висновок про проведення антидискримінаційної експертизи на 1 арк.

Державний секретар
Міністерства оборони України

Олександр ДУБЛЯН



МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. КИЇВ

№ _____

Про затвердження Порядку
розробки керівництва з льотної
експлуатації повітряного судна
державної авіації України

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою
нормативно-правового регулювання питань розробки та удосконалення
керівництв з льотної експлуатації повітряних суден державної авіації
України **н а к а з у ю**:

1. Затвердити Порядок розробки керівництва з льотної експлуатації
повітряного судна державної авіації України, що додається.
2. Головнокомандувачу Збройних Сил України забезпечити подання
цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в
установленому порядку.
3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України

Андрій ТАРАН

000062 *

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

№

ПОРЯДОК

розробки керівництва з льотної експлуатації
повітряного судна державної авіації України

I. Загальні положення

1. Цей Порядок застосовується для розробки керівництва з льотної експлуатації (далі – КЛЕ) повітряних суден, які призначені для застосування або застосовуються в державній авіації України (далі – ПС):

виробництва України – у повному обсязі;

виробництва колишнього Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СРСР) – у частині внесення змін та доповнень до КЛЕ;

закордонного виробництва – у частині внесення змін та доповнень до КЛЕ, лише у випадку відсутності/припинення авторського нагляду на стадіях виробництва, експлуатації та ремонту ПС.

2. Терміни, які використовуються у цьому Порядку, вживаються у значеннях, наведених у Правилах виконання польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05 січня 2015 року № 2, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 26 січня 2015 року за № 82/26527, та Правилах розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України, затверджених наказом

Міністерства оборони України від 19 травня 2010 року № 256, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 червня 2010 року за № 386/17681.

3. Для кожного типу ПС, які призначені для застосування або застосовуються в державній авіації України, розробляється і видається КЛЕ для двох основних стадій життєвого циклу ПС:

КЛЕ для стадії розробки (КЛЕ-В) – на етапах льотно-конструкторських випробувань (далі – ЛКВ) і державних (сертифікаційних) випробувань (далі – ДВ (СВ));

КЛЕ для стадії експлуатації (КЛЕ-Е).

4. КЛЕ – основний технічний документ, який визначає та регламентує правила льотної експлуатації ПС, у тому числі техніку і особливості пілотування, навігації та бойового застосування, і є складовою частиною експлуатаційної документації ПС даного типу.

5. КЛЕ-В, крім стадії розробки, діє також для початкових етапів на стадіях:

освоєння виробництва ПС – на стадії виробництва (проведення контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка);

освоєння експлуатації ПС – на стадії експлуатації (проведення експлуатаційних випробувань, які передують штатній експлуатації);

освоєння ремонту ПС – на стадії ремонту (проведення контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка).

6. КЛЕ-Е, крім стадії експлуатації, діє також для завершальних етапів на стадіях:

виробництва ПС (проведення пред'явницьких і приймально-здавальних випробувань серійного зразка);

ремонт ПС (проведення льотних випробувань і ознайомлювального польоту серійного зразка після ремонту на авіаремонтному підприємстві).

7. В окремих випадках для ПС розробляється і видається інструкція з розрахунку дальності та тривалості польоту (далі – ІД). ІД розробляється у разі, якщо вона не входить до КЛЕ окремим розділом.

8. Структура КЛЕ для ПС виробництва України та колишнього СРСР визначається діючими державними стандартами.

Структура КЛЕ для ПС закордонного виробництва визначається національними та міжнародними стандартами.

9. Головними організаціями, що відповідають за створення КЛЕ, внесення змін та доповнень до них, є:

підприємства, що мають схвалення як організація розробника (далі – розробник);

Державний науково-дослідний інститут випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки (далі – Інститут) – у частині адаптації КЛЕ до умов та правил експлуатації ПС в державній авіації України.

10. Відповідальним виконавцем робіт зі створення КЛЕ, змін та доповнень до нього на стадіях (етапах) життєвого циклу ПС є:

КЛЕ-В – розробник;

КЛЕ-Е – Інститут.

11. З моменту введення в дію КЛЕ-Е обов'язки утримувача контрольного (еталонного) екземпляра покладаються на Інститут, який відповідає за підтримання точної відповідності затвердженому примірнику, з урахуванням внесених в КЛЕ-Е встановленим порядком змін та доповнень, впродовж усього періоду виробництва, експлуатації та ремонту ПС. Оригінал-макет КЛЕ-Е зберігається в підприємстві (установі) – видавнику КЛЕ-Е.

12. Обов'язки підприємства (установи) – видавника КЛЕ, змін та доповнень до нього, на всіх стадіях (етапах) життєвого циклу для ПС, які

призначені для застосування або застосовуються в державній авіації України, покладаються на розробника.

II. Порядок розробки, погодження і видання КЛЕ

1. На період ЛКВ дослідного зразка ПС КЛЕ-В розробляється розробником ПС, погоджується військовим представництвом Міністерства оборони України (далі – МО України) на підприємстві (установі) розробника ПС та Інститутом, затверджується і видається розробником ПС.

2. Під час передачі дослідного зразка ПС на ДВ (СВ) КЛЕ-В уточнюється розробником ПС за результатами проведення ЛКВ, погоджується військовим представництвом МО України на підприємстві (установі) розробника ПС та Інститутом, затверджується і перевидається розробником ПС в уточненій редакції.

3. Після завершення ДВ (СВ) Інститут в місячний термін розробляє пропозиції щодо коригування КЛЕ-В (на етапи освоєння виробництва, експлуатації та ремонту ПС), з урахуванням усунення недоліків за актом ДВ (СВ), і надає їх на розгляд розробнику ПС, органам управління авіацією Збройних Сил України (далі – ЗС України) та центральних органів виконавчої влади (далі – ЦОВВ). Розробник ПС на підставі пропозицій в місячний термін відпрацьовує КЛЕ-В у скоригованій редакції.

4. Скориговане КЛЕ-В розсилається на погодження до Інституту, органів управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Погодження КЛЕ-В здійснюється протягом одного місяця. Затверджене розробником ПС КЛЕ-В надається для введення в дію до органу управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. КЛЕ-В вводиться в дію в місячний термін. Після введення в дію КЛЕ-В (на етапи освоєння виробництва, експлуатації та ремонту ПС) розробник ПС забезпечує його видання і розсилку. Розрахунок розсилки КЛЕ-В визначає

орган управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Контроль за розсилкою покладається на військове представництво МО України на підприємстві (установі) розробника ПС.

Якщо експлуатація ПС передбачається лише в авіації одного виду ЗС України або ЦОВВ, розгляд, погодження і введення в дію КЛЕ-В (на етапи освоєння виробництва, експлуатації та ремонту ПС) здійснюються органом управління авіацією лише цього виду ЗС України або ЦОВВ.

У випадку, якщо експлуатація ПС передбачається в авіації декількох видів ЗС України або ЦОВВ, розгляд, погодження і введення в дію КЛЕ-В (на етапи освоєння виробництва, експлуатації та ремонту ПС) здійснюються органами управління авіацією відповідних видів ЗС України або ЦОВВ.

5. У разі передачі ПС суб'єктам державної авіації, які експлуатують певні типи ПС, до завершення ДВ (СВ), розробник ПС уточнює КЛЕ-В за результатами виконаного обсягу ДВ (СВ). Погодження і введення в дію КЛЕ-В здійснюються згідно з вимогами пункту 4 розділу II цього Порядку.

6. Переопрацювання КЛЕ-В (на етапи освоєння виробництва, експлуатації та ремонту ПС) в редакцію КЛЕ-Е здійснює Інститут в тримісячний термін після завершення відповідних випробувань, а саме:

контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка – на етапі освоєння виробництва, з урахуванням усунення недоліків і реалізації рекомендацій за актом контрольних (кваліфікаційних) випробувань;

експлуатаційних випробувань, які передують штатній експлуатації ПС – на етапі освоєння експлуатації, з урахуванням усунення недоліків і реалізації рекомендацій за актом експлуатаційних випробувань;

контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка – на етапі освоєння ремонту, з урахуванням усунення недоліків і реалізації рекомендацій за актом контрольних (кваліфікаційних) випробувань.

7. Інститут надсилає проєкт КЛЕ-Е на погодження розробнику ПС і органам (органу) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Організації, що погоджують КЛЕ-Е, надають свої зауваження і пропозиції до Інституту в місячний термін з дня отримання. Погоджене КЛЕ-Е затверджується Інститутом, після чого Інститут представляє затверджене КЛЕ-Е для введення в дію відповідним (відповідному) органам (органу) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. КЛЕ-Е вводиться в дію в місячний строк з дня отримання, після чого Інститут надсилає КЛЕ-Е розробнику ПС для його видання і розсилки. Розрахунок розсилки визначає орган управління авіацією ЗС України та ЦОВВ.

8. За необхідності можливо повне переопрацювання КЛЕ-В в редакцію КЛЕ-Е не виконувати, а видати КЛЕ-Е у формі збірника аркушів заміни до КЛЕ-В, що погоджується з розробником ПС, затверджується Інститутом і вводиться в дію відповідними (відповідним) органами (органом) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ.

9. Необхідність, терміни, умови і обсяг тиражування введеного в дію КЛЕ-Е, а також розрахунок розсилки тиражу визначають відповідні (відповідний) органи (орган) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ за погодженням з розробником ПС. Підготовку КЛЕ-Е для тиражування здійснює Інститут, виготовлення і розсилку тиражу КЛЕ-Е здійснює розробник ПС.

10. На період експлуатації та ремонту ПС після зняття його з виробництва відповідні (відповідний) органи (орган) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ спільно з розробником ПС визначають підприємство (установу) – видавника КЛЕ-Е.

11. За непогодженими питаннями, що виникли під час розробки КЛЕ на всіх стадіях (етапах) життєвого циклу (які не стосуються умов застосування,

експлуатаційних обмежень, льотних характеристик і особливих випадків) остаточні рішення приймає установа, яка затверджує КЛЕ.

III. Порядок розробки, погодження і видання змін та доповнень до КЛЕ

1. Зміни та доповнення до КЛЕ-В розробляє розробник ПС, їх погодження, затвердження і введення в дію здійснюється з дотриманням вимог пунктів 1–5 розділу II цього Порядку.

2. Зміни та доповнення до КЛЕ-Е розробляє:

Інститут – за результатами проведення контрольних (дослідницьких, визначальних, порівняльних тощо) випробувань ПС, у місячний термін після завершення відповідних випробувань;

розробник ПС – за результатами внесення змін до типової конструкції, які не потребують льотної оцінки, одночасно з внесенням змін до технологій виробництва і ремонту ПС;

Інститут або розробник ПС – за результатами узагальнення досвіду експлуатації ПС, у місячний термін після затвердження звіту за результатами узагальнення або отримання відповідних пропозицій.

3. Організація (установа) – розробник змін та доповнень до КЛЕ-Е здійснює погодження їх проектів з головною організацією і відповідними (відповідним) органами (органом) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Термін погодження змін та доповнень до КЛЕ-Е – один місяць з дня отримання. Затвердження змін та доповнень до КЛЕ-Е здійснює організація (установа) – розробник цих змін та доповнень. Введення в дію змін та доповнень до КЛЕ-Е здійснюється згідно з вимогами пунктів 7, 8 розділу II цього Порядку. Введені в дію зміни та доповнення до КЛЕ-Е не рідше одного разу на рік видаються і розсилаються у формі збірника аркушів заміни. Видання, тиражування і розсилка змін та доповнень до КЛЕ-Е здійснюється з дотриманням вимог пунктів 7, 8, 9 розділу II цього Порядку.

4. Дозволяється в окремих випадках (на період проведення випробувань ПС тощо) вносити тимчасові зміни та доповнення до КЛЕ-Е у формі збірника аркушів заміни до КЛЕ-Е, які розробляються і затверджуються розробником ПС. Тимчасові зміни та доповнення до КЛЕ-Е погоджуються військовим представництвом МО України на підприємстві (установі) розробника ПС та Інститутом. Видання тимчасових змін та доповнень до КЛЕ-Е здійснює розробник ПС. Тимчасові зміни та доповнення до КЛЕ-Е діють до оформлення постійних. Впродовж не більше одного року з дня затвердження тимчасових змін та доповнень до КЛЕ-Е організація (установа) – розробник, яка визначена в пункті 2 розділу III цього Порядку, за погодженням з головною організацією забезпечує внесення встановленим порядком постійних змін та доповнень до КЛЕ-Е і доводить до всіх утримувачів КЛЕ-Е повідомлення про скасування тимчасових змін та доповнень до КЛЕ-Е або продовження терміну їх дії.

5. Термінові рекомендації екіпажам, що відпрацьовані під час роботи комісій з розслідування авіаційних подій та інцидентів або за пропозиціями розробника ПС, негайно доводяться ними до відповідних (відповідного) органів (органу) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ, які далі доводять їх до суб'єктів державної авіації, що експлуатують дані типи ПС, та головних організацій у формі вкладишів або у вигляді тексту, який вноситься в КЛЕ від руки, з подальшим оформленням цих рекомендацій шляхом видання тимчасових або постійних змін та доповнень до КЛЕ-Е.

6. Інституту під час виконання всіх видів польотів на серійних зразках ПС у процесі здійснення льотно-випробувальної діяльності дозволяється оперативно уточнювати рекомендації діючих КЛЕ-Е (за необхідності), з наступним внесенням до КЛЕ-Е змін та доповнень встановленим порядком. Оперативне уточнення рекомендацій діючих КЛЕ-Е можливе на стадіях виробництва, експлуатації та ремонту ПС.

7. Розробник ПС забезпечує розсилку всіх видів змін та доповнень до КЛЕ-Е (постійних/тимчасових), що знаходяться на його обліку, всім утримувачам примірників КЛЕ-Е.

IV. Порядок розробки, погодження і видання КЛЕ в особливих випадках

1. Для модернізованих (модифікованих) ПС до діючих КЛЕ вносяться відповідні зміни та доповнення. Внесення таких змін та доповнень до КЛЕ здійснюється згідно з вимогами розділу III цього Порядку.

2. Для ПС, які перебували в цивільній авіації і надходять для використання в державній авіації України (наприклад – ПС транспортної категорії), діючі КЛЕ (зміни та доповнення до них) доробляються (за необхідності), з урахуванням типової конструкції, умов застосування, експлуатаційних обмежень, тощо. Розробка, погодження і видання таких КЛЕ (змін та доповнень до них) здійснюється з дотриманням вимог, вказаних у розділах II, III цього Порядку.

3. Для ПС, які перебували в державній авіації України і надходять для використання в цивільній авіації (наприклад – ПС транспортної категорії), діючі КЛЕ (зміни та доповнення до них) переробляються (за необхідності) в обсязі, що визначається діючими Нормами льотної придатності (Авіаційними правилами) для цієї категорії ПС. Розробка, погодження і видання таких КЛЕ (змін та доповнень до них) здійснюється з дотриманням вимог, вказаних у розділах II, III цього Порядку.

4. Для ПС, які експортуються в інші країни, розробку, затвердження, видання, тиражування і розсилку КЛЕ (змін та доповнень до них) здійснює розробник ПС у порядку, визначеному зовнішньоекономічним контрактом, з урахуванням дотримання додаткових умов (наприклад – щодо оформлення експортної документації).

5. Для ПС закордонного виробництва, за якими не здійснюється авторський нагляд, до діючих КЛЕ вносяться відповідні зміни та доповнення (за необхідності), з урахуванням дотримання додаткових умов (наприклад – щодо автентичності перекладу тексту). Внесення таких змін та доповнень до КЛЕ здійснюється згідно з вимогами розділу III цього Порядку.

V. Порядок створення ІД

1. Матеріали, що розміщуються в ІД (режими польоту і роботи силової установки, види польотної конфігурації, перелік і варіанти підвісок озброєння тощо), повинні відповідати діючому КЛЕ (змінам та доповненням до них). В окремих випадках, за погодженням між головними організаціями, зазначені матеріали включаються в текст основного КЛЕ.

2. До початку проведення контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка ПС з визначенням характеристик дальності та тривалості польоту розробник ПС розробляє проект тимчасової ІД (на підставі наявних розрахункових матеріалів і результатів раніше проведених випробувань), погоджує його з Інститутом і відповідними (відповідним) органами (органом) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Погодження ІД здійснюється в місячний термін з дня отримання, після чого погоджена ІД затверджується розробником ПС і вводиться в дію відповідними (відповідним) органами (органом) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Після введення в дію тимчасова ІД надається розробнику ПС для видання і розсилки. Обсяг тиражування і адреси розсилки ІД визначається органом управління авіацією ЗС України та ЦОВВ.

3. Після проведення контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка ПС з визначенням характеристик дальності та тривалості польоту Інститут в тримісячний термін розробляє проект постійної ІД та надає його на погодження розробнику ПС і відповідним

(відповідному) органам (органу) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Погодження ІД здійснюється в місячний термін з дня отримання, після чого погоджена ІД затверджується Інститутом і вводиться в дію відповідними (відповідним) органами (органом) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ. Після введення в дію постійна ІД надається розробнику ПС для видання і розсилки. Обсяг тиражування і адреси розсилки ІД визначається органом управління авіацією ЗС України та ЦОВВ.

4. Зміни та доповнення до ІД розробляє організація (установа) – розробник проекту основної ІД (тимчасової або постійної), і в місячний термін погоджує їх із зацікавленими сторонами. Погоджені зміни та доповнення до ІД надаються відповідним (відповідному) органам (органу) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ для введення в дію, визначення обсягу тиражування і адрес розсилки. Введені в дію зміни та доповнення до ІД спрямовуються розробнику ПС для видання і розсилки.

5. Зміни та доповнення до ІД для польоту строем, які не перевірені в контрольних (кваліфікаційних) випробувань першого серійного зразка ПС з визначенням характеристик дальності та тривалості польоту, розробляє Інститут на підставі статистичних даних експлуатації, наданих відповідними (відповідним) органами (органом) управління авіацією ЗС України та ЦОВВ.

Начальник Военно-наукового управління
Генерального штабу Збройних Сил України

полковник



Володимир КОВАЛЬ

Stamp: КОМУНІКАЦІЙНИЙ ЦЕНТР
ВІСЬМЬОГО АРМІЙСЬКОГО АЕРОКОМАНДУ
КИЇВ
2023

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
до проєкту наказу Міністерства оборони України
“Про затвердження Порядку розробки керівництва
з льотної експлуатації повітряного судна
державної авіації України”

1. Резюме

Актом планується врегулювати порядок розроблення та удосконалення керівництв з льотної експлуатації повітряних суден державної авіації.

2. Проблема, яка потребує розв'язання

Відсутність нормативного врегулювання порядку розроблення та удосконалення керівництв з льотної експлуатації для повітряних суден, що експлуатуються в державній авіації України, призводить до безсистемності в процедурах створення базових документів, які регламентують льотну експлуатацію типу повітряного судна, і спричиняє виникнення загроз для підтримання льотної придатності.

3. Суть проєкту акта

Питанням, яке пропонується врегулювати шляхом видання акта, є вироблення єдиного підходу (алгоритму) у державній авіації України до процедури розроблення та внесення змін та доповнень до керівництва з льотної експлуатації повітряних суден військового і подвійного призначення виробництва України (у повному обсязі), виробництва колишнього Союзу Радянських Соціалістичних Республік (далі – СРСР) (у частині внесення змін та доповнень), закордонного виробництва (у частині внесення змін та доповнень лише у випадку відсутності/припинення авторського нагляду на стадіях виробництва, експлуатації та ремонту повітряного судна).

4. Вплив на бюджет

Реалізація акта буде здійснюватися за рахунок відповідних призначень у кошторисах відповідних державних органів, у підпорядкуванні яких перебувають суб'єкти державної авіації України.

5. Позиція заінтересованих сторін

Проєкт акта не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю.

Проєкт акта не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Проект акта не виносився на громадське обговорення.

6. Прогноз впливу

Реалізація акта може мати вплив на суб'єкти господарювання (підприємства вітчизняного оборонно-промислового комплексу, що мають схвалення як організація розробника (виробника) повітряних суден), оскільки вони беруть безпосередню участь в процесі створення керівництв з льотної експлуатації повітряних суден, змін та доповнень до них.

Реалізація акта не матиме впливу на 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 суспільні відносини.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект акта підлягає погодженню із Міністерством внутрішніх справ України, Національною гвардією України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Державною прикордонною службою України, Державною регуляторною службою України, Державним концерном "Укроборонпром".

8. Ризики та обмеження

У проекті акта відсутні положення, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації.

9. Підстава розроблення проекту акта

Проект акта розроблено за власною ініціативою відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України.

Державний секретар
Міністерства оборони України



Олександр ДУБЛЯН

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
до проєкту наказу Міністерства оборони України
“Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної експлуатації повітряного судна державної авіації України”

I. Визначення проблеми

На виконання доручення першого заступника Міністра оборони України, Генеральним штабом Збройних Сил України розроблено проєкт наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної експлуатації (далі – КЛЕ) повітряного судна державної авіації України” (далі – проєкт регуляторного акту), який визначить процедуру розроблення КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них..

Необхідність прийняття зазначеного регуляторного акту обумовлена періодичною проблемою внесення змін до КЛЕ. Наприклад, окремим дорученням Міністра оборони України від 11.05.2017 № 6866/з/1 Командуванню Сухопутних військ Збройних Сил України поставлено завдання спільно з підприємством-постачальником вертольотів Ми-2 (АТ “Мотор-Січ”) внести зміни до “Керівництва з льотної експлуатації вертольота Ми-2” щодо особливостей виконання польотів на гранично малих висотах, щодо порядку експлуатації засобів вимушеного покидання вертольота та дій членів екіпажу при вимушеному покиданні повітряного судна, але механізм внесення змін до керівництв з льотної експлуатації (типу повітряного судна) з питань льотної експлуатації повітряного судна в державній авіації відсутній.

На сьогоднішній день в Україні, відповідно до “Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України”, затверджених наказом Міністерства оборони України від 05.07.2016 № 343, визначений порядок внесення змін до розділів керівництва з технічної експлуатації стосовно технічної експлуатації повітряного судна. В той же час процедура створення КЛЕ стосовно льотної експлуатації повітряного судна, внесення змін та доповнень до них, тобто: порядок розробки, погодження, затвердження, введення в дію, видання, тиражування і розсилки КЛЕ, змін та доповнень до них, не визначена.

Отже, питанням, яке пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акту, є вироблення єдиного підходу (алгоритму) у державній авіації України до процедури розроблення та внесення змін та доповнень до КЛЕ повітряних суден військового і подвійного призначення виробництва України (у повному обсязі), виробництва колишнього Союзу Радянських

Соціалістичних Республік (далі – СРСР) (у частині внесення змін та доповнень), закордонного виробництва (у частині внесення змін та доповнень лише у випадку відсутності/припинення авторського нагляду на стадіях виробництва, експлуатації та ремонту), а саме: визначення головних організацій, що відповідають за зміст, організацію і терміни розробки, погодження, оформлення, затвердження, видання та інші процедури, які пов'язані зі створенням КЛЕ повітряного судна та інструкції з розрахунку дальності і тривалості польотів, внесення змін та доповнень до них.

Дія зазначеного регуляторного акту може мати вплив на окремі верстви населення, а саме:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	-
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	-	-

Врегулювання зазначених проблемних питань не може бути здійснено за допомогою діючих актів, оскільки за результатами обстеження існуючої нормативно-правової бази встановлено, що регуляторних актів з порушеного питання в галузі державної авіації України не приймалося, тому визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою діючих регуляторних актів або шляхом внесення змін до них.

II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регуляторного акту є встановлення єдиного порядку розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів під час розроблення, виготовлення, модернізації, ремонту та технічного обслуговування повітряних суден.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Альтернативи розроблено за результатами обговорення питання визначення підходу до процедур встановлення єдиного порядку розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів представниками зацікавлених підрозділів Міністерства оборони України та Генерального штабу Збройних Сил України.

1. Визначення альтернативних способів

Альтернатива	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Залишення без змін існуючої ситуації. Порядок розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них залишається без нормативно-правового врегулювання
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акту. Врегулює в державній авіації України порядок розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них, та встановить: - головні організації, які відповідають за зміст, організацію і терміни розробки КЛЕ; - порядок погодження, затвердження та оформлення КЛЕ; - порядок внесення змін та доповнень до КЛЕ повітряних суден виробництва України, колишнього СРСР та закордонного виробництва (лише у випадку відсутності/припинення авторського нагляду на стадіях виробництва, експлуатації та ремонту)

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Витрати, пов'язані з можливими загрозами обороноздатності держави, аваріями та катастрофами авіаційної техніки внаслідок зниження рівня безпеки польотів (витрати на відновлення, або закупівлю нових зразків авіаційної техніки) по причині неможливості своєчасного внесення необхідних змін та доповнень до КЛЕ та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів (вартість нового літака Ан-178 ≈ 750000000 грн.).
Альтернатива 2	Формує та реалізує державну політику в галузі авіації шляхом створення чітких процедур щодо порядку розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і	Відсутні

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
	тривалості польотів, а також змін та доповнень до них, що суттєво підвищить безпеку польотів повітряних суден	

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	відсутні	Можливі витрати, пов'язані з можливими катастрофами повітряного судна, заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей внаслідок зниження рівня безпеки польотів у державній авіації України
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки, зменшення ризику негативного впливу на здоров'я та життя	відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	3	4	-	-	7
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	42,9	57,1	-	-	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	відсутні	Витрати, пов'язані з можливими аваріями та катастрофами повітряного судна (витрати на ремонт, або придбання нового зразка авіаційної техніки), заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей внаслідок зниження рівня безпеки польотів у державній авіації України по причині відсутності механізму вдосконалення, внесення змін та

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
		доповнень до КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів,
Альтернатива 2 Видання наказу	Нормативно-правове врегулювання процедур щодо порядку розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них	Витрати, пов'язані із проходженням процедур розробки, погодження та видання, розрахунки яких можливо зробити після провадження положення

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва,
які виникають внаслідок дії регуляторного акта
(розрахунок проведено виходячи з мінімальних витрат)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік
1	Витрати пов'язані з розробкою керівництва з льотної експлуатації та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів повітряного судна, грн.	від 201040
2	Витрати, пов'язані з виконанням погодження розробленого, уточненого, скоригованого, переопрацьованого керівництва з льотної експлуатації. Погодження пропозицій, змін та доповнень до керівництва льотної експлуатації, грн.	від 3769,50
3	Витрати на видання керівництва з льотної експлуатації та збірників аркушів заміни, грн.	від 3221,40*
4	Витрати на розроблення пропозицій, уточнень щодо корегування керівництва з льотної експлуатації після проведення льотно-конструкторських, державних та експлуатаційних випробувань. Витрати на переопрацювання та доопрацювання КЛЕ, грн.	від 25130
5	Витрати на розсилку керівництва з льотної експлуатації та збірників аркушів заміни, грн.	від 765,60**
6	РАЗОМ	233926,50 грн.***
7	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено	7

Порядковий номер	Витрати	За перший рік
	регулювання, одиниць	
8	Сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, грн.	1637485,50 ****

*Розрахунок виконувався, виходячи з вартості видання одного примірника КЛЕ 107,38 грн. (ice-print.com.ua.ibooks.ph)

**Розрахунок проводився, виходячи з забезпечення керівництвами з льотної експлуатації однієї авіаційної частини. Вартість пересилки одного екземпляру КЛЕ вагою 1 кг згідно тарифів "УКРПОШТА" в межах України дорівнює 26,40 грн. ([//www.ukrposhta.ua/ua/taryfy-ukrposhta-standart](http://www.ukrposhta.ua/ua/taryfy-ukrposhta-standart))

*** Розрахунок проводився з розрахунку мінімальної оплати праці на годину – 25,13 грн., і може варіюватися в залежності від обсягу змін та уточнень КЛЕ та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, їх складності, а також типу повітряного судна для якого розробляється КЛЕ

**** Кількість суб'єктів господарювання може варіюватись в залежності від виробництва ними повітряних суден для державної авіації України.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	Залишення без змін існуючої ситуації призведе до зниження рівня безпеки польотів в державній авіації України і як слідство – до можливого виникнення аварій та катастроф, що тягне за собою витрату коштів на відшкодування заподіяної шкоди життю та здоров'ю людей та на відновлення авіаційної техніки (вартість літака Ан-178 ≈ 750000000 грн.)
Альтернатива 2	233926,50 грн. на розробку, уточнення та внесення змін до КЛЕ може витратитися одним суб'єктом господарювання, і може варіюватись в залежності від обсягу змін та уточнень, їх складності, а також типу повітряного судна для якого розробляється КЛЕ

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1.	1	Проблема продовжить існувати
Альтернатива 2.	4	Цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть).

Другий спосіб на даний час є оптимальним рішенням, що дозволить забезпечити впорядкування процедури порядку розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів під час розроблення, виготовлення, модернізації, ремонту та експлуатації повітряних суден державної авіації України.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1.	відсутні	Можливе виникнення аварій та катастроф, що тягне за собою витрату коштів на відшкодування заподіяної шкоди життю та здоров'ю людей та на відновлення авіаційної техніки.	Не забезпечує досягнення цілей державного регулювання. Проблема продовжує існувати. Може призвести до: - аварій та катастроф авіаційної техніки внаслідок зниження рівня безпеки польотів по причині неможливості своєчасного внесення необхідних змін та доповнень до КЛЕ та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів; - унеможливлення розширення діапазону застосування повітряних суден та максимального використання їх потенціалу, що призведе до перерозподілу військового потенціалу на користь ворога та нанесення шкоди економічним інтересам держави.
Альтернатива 2. Видання наказу	Прийняття регуляторного акта забезпечить визначення процедури розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них	233926,50 грн. (За розробку, погодження, видання та розсилку КЛЕ одним суб'єктом господарювання) 1637485,50 грн. (Сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання)	Прийняття забезпечить отримання нормативно-правової бази для процедури розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів

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

1. Механізм дії регуляторного акта.

Основним механізмом для розв'язання визначеної проблеми є прийняття наказу Міністерства оборони України "Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної експлуатації повітряного судна державної авіації України" та фактична реалізація його положень.

Реалізація положень наказу сприятиме забезпеченню встановлення єдиного порядку розроблення та удосконалення ЮШ повітряних суден державної авіації України на етапах життєвого циклу авіаційної техніки.

Проект акту передбачає встановлення єдиного порядку розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів під час розроблення, виготовлення, модернізації, ремонту та експлуатації повітряних суден.

2. Організаційні заходи впровадження регуляторного акта вдію.

Для розв'язання проблеми, визначених у розділі I цього аналізу регуляторного впливу, передбачається визначити чіткий механізм впорядкування процедури розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них, а саме:

1) визначення головних організацій, що відповідають за зміст, організацію і терміни розробки, оформлення, видання та інші процедури, які пов'язані зі створенням КЛЕ повітряного судна та інструкції з розрахунку дальності і тривалості польотів, внесення змін та доповнень до них;

2) визначення чіткого порядку та термінів погодження та затвердження КЛЕ, або змін та доповнень.

Міністерству оборони України для впровадження вимог державного регулювання необхідно забезпечити:

1) інформування про вимоги регуляторного акта:

суб'єктів господарювання шляхом оприлюднення регуляторного акта на своєму офіційному веб-сайті;

уповноважені структурні підрозділи Міністерства оборони України, Генерального штабу Збройних Сил України та центральних органів виконавчої влади, які задіяні у процесі розроблення та удосконалення КЛЕ повітряних суден державної авіації України та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також змін та доповнень до них шляхом направлення відповідних листів.

Суб'єктам господарювання для впровадження вимог регулювання необхідно:

1) ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту в мережі Інтернет);

2) організувати виконання вимог регулювання.

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

Реалізація проекту акта передбачає наступні фінансові витрати державних органів.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва

Державні органи, для яких здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

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

(назва державного органу)

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру, (годин)	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата), (грн./год)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
Розробка пропозицій щодо корегування КЛЕ-В (випробувальне)	до 504	25,13*	1	7	до 88658,64**
Погодження скоригованого КЛЕ-В	до 504	25,13*	1	7	до 88658,64**
Переопрацювання КЛЕ-В в КЛЕ-Е (експлуатаційне)	до 1512	25,13*	1	7	до 265975,92**
Погодження змін та доповнень до КЛЕ-Е	до 336	25,13*	20	7	до 1182115,20***
Разом за рік	X	X	X	X	до 1625408,40

- * Розрахунок проводився з розрахунку мінімальної оплати праці на годину – 25,13 грн.,
- ** З розрахунку відпрацювання одного керівництва з льотної експлуатації,
- *** З розрахунку відпрацювання 20 змін та доповнень до КЛЕ.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва (за рік), гривень	
Державний науково-дослідний інститут випробувань і сертифікації озброєння та військової техніки	до 1625408,40 грн.
Разом за рік	до 1625408,40 грн.

У наслідок дії регуляторного акта загальні витрати суб'єктів господарювання складатимуть 1637485,50 гривень. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємництва 1625408,40 гривень.

Отже при запровадженні регуляторного акта буде дотримано баланс інтересів.

Негативних наслідків від прийняття проекту акта не очікується, оскільки проект акта забезпечить вирішення проблемних питань, визначених у розділі 1 цього аналізу.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується. Реалізація проекту наказу не передбачає додаткових фінансових витрат центральних органів виконавчої влади, суб'єктів господарювання та громадян.

Виконання вимог наказу забезпечується в межах кошторисних витрат на утримання Міністерства оборони.

М-Тест не проводився у зв'язку з тим, що дія проекту наказу не поширюється на суб'єкти малого підприємництва.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується у часі, що надасть можливість розв'язати існуючі проблеми та досягти цілей державного регулювання.

Зміна терміну дії акта можлива в разі зміни правових актів, на виконання вимог яких базується проект.

Проект регуляторного акту набирає чинності відповідно до законодавства України після його оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прогнозними значеннями показників результативності регуляторного акта є:

1. Кількість суб'єктів господарювання, па яких поширюється дія акту - 8.
2. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання, стосовно основних положені, регуляторного акта високий, оскільки проект регуляторного акта розміщено па офіційному всб-сайті Міністерства оборони України www.mil.gov.ua у розділі “Регуляторна діяльність”.
3. Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання, пов'язані з виконанням вимог акта за перший рік:
 - витрати на одного суб'єкта господарювання великого та середнього підприємництва;
 - сумарні додаткові витрати суб'єктів господарювання великого та середньоїО підприємництва па виконання регулювання.
4. Кількість типів та модифікацій повітряних суден, для яких розробляється керівництво з льотної експлуатації повітряних суден та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів, а також кількість змін та доповнень до них.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Базове відстеження результативності вищезазначеного регуляторного акта здійснюватиметься через один рік після дня набрання чинності проекту регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через два роки з дня набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз у кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством оборони України статистичним методом – шляхом аналізу динаміки показників вказаних в розділі VIII.

У разі виявлення нерегульованих та проблемних питань шляхом аналізу показників дії цього акта, такі питання будуть врегульовані шляхом внесення відповідних змін до регуляторного акту.

Начальник Воєнно-наукового управління
Генерального штабу Збройних Сил України
полковник



Володимир КОВАЛЬ

Повідомлення
про оприлюднення регуляторного акту

“ 12 ” БЕРЕЗНЯ 2020 р.

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної експлуатації повітряного судна державної авіації України” (далі – Проект наказу).

Проект наказу розроблений Міністерством оборони України з метою врегулювання порядку розроблення та удосконалення керівництв з льотної експлуатації повітряних суден державної авіації та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів та у зв’язку з необхідністю створення нормативно-правової бази з питань з льотної експлуатації повітряних суден державної авіації України.

Впровадження наказу дасть змогу врегулювати порядок розроблення та удосконалення керівництв з льотної експлуатації повітряних суден державної авіації та інструкцій з розрахунку дальності і тривалості польотів.

Проект наказу оприлюднений шляхом розміщення на офіційній сторінці Міністерства оборони України в мережі Інтернет (www.mil.gov.ua у розділі “Регуляторна діяльність”) з метою одержання зауважень та пропозицій.

Зауваження та пропозиції до зазначеного проекту наказу від фізичних та юридичних осіб, їх об’єднань приймаються протягом місяця у письмовому або в електронному вигляді за адресою: м. Київ, вул. Народного ополчення 5а, Воєнно-наукове управління Генерального штабу Збройних Сил України телефон/факс (044) 271-34-37. Адреса електронної пошти: vnu@mil.gov.ua.

Відповідно до частини першої статті 20 Закону України “Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності” зауваження та пропозиції щодо оприлюдненого проекту НПА надаються фізичними та юридичними особами, їх об’єднаннями, крім розробника цього проекту,

спеціально уповноваженому органу виконавчої влади з питань державної регуляторної політики – Державної регуляторної служби України на адресу: вул. Арсенальна, 9/11. Адреса електронної пошти: inform@dkrp.gov.ua.

Зауваження та пропозиції до проекту приймаються Міністерством оборони України протягом місяця з дати оприлюднення.

Начальник Воєнно-наукового управління
Генерального штабу Збройних Сил України
полковник



Володимир КОВАЛЬ

ВИСНОВОК

про проведення гендерно-правової експертизи проекту наказу Міністерства оборони України “Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної експлуатації повітряного судна державної авіації України”

Проект нормативно-правового акта розроблено Міністерством оборони України.

1. Перелік міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та резолюцій міжнародних конференцій, міжнародних організацій, їх органів, використаних під час проведення експертизи

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту нормативно-правового акта застосовувалися: Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, 1966 рік; Конвенція про боротьбу з торгівлею людьми і з експлуатацією проституції третіми особами, 1949 рік; Конвенція про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, 1979 рік; Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод, 1950 рік та протоколи до неї; Європейська соціальна хартія (переглянута), 1996 рік; Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми, 2005 рік; Конвенція про права осіб з інвалідністю, 2006 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 156 про рівне ставлення і рівні можливості для трудящих чоловіків і жінок: трудящі із сімейними обов'язками, 1981 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 100 про рівне винагородження чоловіків і жінок за працю рівної цінності, 1951 рік; Міжнародна конвенція про ліквідацію всіх форм расової дискримінації, 1965 рік; Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, 1966 рік; Рамкова конвенція про захист національних меншин, 1995 рік; Загальна декларація прав людини, 1948 рік; Пекінська декларація, 1995 рік; Резолюція 47/135 Генеральної Асамблеї ООН “Декларація про права осіб, що належать до національних або етнічних, релігійних та мовних меншин”, 1992 рік.

2. Перелік актів законодавства, використаних під час експертизи

Під час проведення гендерно-правової експертизи проекту нормативно-правового акта застосовувалися: Конституція України, Закони України “Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків”, “Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні”, “Про запобігання та протидію домашньому насильству”, “Про протидію торгівлі людьми”.

3. Наявність або відсутність положень проекту нормативно-правового акта, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків

У проекті нормативно-правового акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

4. Проведення аналізу положень проекту нормативно-правового акта, які можуть порушувати принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків

У проекті нормативно-правового акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, у зв'язку з чим пропозиції щодо їх усунення не надаються.

Тимчасово виконуючий обов'язки директора
Департаменту юридичного забезпечення
Міністерства оборони України
полковник

“15” липня 2020 року

Перший заступник
Міністра оборони України

“ ” липня 2020 року



Кирило ГАНКЕВИЧ

Іван РУШАК

ВИСНОВОК
про проведення антидискримінаційної експертизи
проекту наказу Міністерства оборони України
“Про затвердження Порядку розробки керівництва з льотної
експлуатації повітряного судна державної авіації України”

Проект акта розроблено Міністерством оборони України.

1. У проекті акта відсутні положення, які містять ознаки дискримінації.
2. Обґрунтування дискримінаційного характеру проекту акта не надається у зв'язку з відсутністю положень, які містять ознаки дискримінації.
3. Пропозиції щодо усунення у проекті акта положень, які містять ознаки дискримінації не надаються у зв'язку з їх відсутністю.

Тимчасово виконуючий обов'язки директора
Департаменту юридичного забезпечення
Міністерства оборони України
полковник



Кирило ГАНКЕВИЧ

“14” 07 2020 року