



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державіаслужба відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» та за результатами консультацій з фахівцями відділу методичного забезпечення реалізації регуляторної політики повторно подає для погодження проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації» (далі – проект постанови), доопрацьований відповідно до рішення Державної регуляторної служби України від 19.04.2019 № 164.

- Додатки: 1. Копія проекту регуляторного акта на 28 арк. в 1 прим.;
2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта на 21 арк. в 1 прим.;
3. Копія повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

026610



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПОСТАНОВА

від _____ 2018 року № ____
м. Київ

**Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення
авіаційної безпеки цивільної авіації**

З метою забезпечення ефективного виконання вимог частини п'ятої статті 85 Повітряного кодексу України, Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації і Європейської конференції цивільної авіації

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Затвердити Державну програму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації, що додається.
2. Міністерствам, іншим центральним органам виконавчої влади забезпечити приведення власних нормативно-правових актів у відповідність із цією постановою.

Прем'єр-міністр України

В. ГРОЙСМАН

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів
України
від _____ № _____

ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА
контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації

Розділ I. Загальні положення

1. Програма розроблена на підставі вимог Повітряного кодексу України, Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII (далі – Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації), Додатка 17 «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р., Дос. 8973 «Керівництво з авіаційної безпеки» та Дос. 30 (Частина II) Європейської конференції цивільної авіації (далі – ЄКЦА) «Політика ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки» з метою:

забезпечення ефективного виконання вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;

оцінки стану забезпечення авіаційної безпеки та визначення рівня відповідності заходів авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності вимогам Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;

виявлення напрямків із забезпечення авіаційної безпеки, які потребують коригуючих дій, в тому числі внесення змін до Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, інших нормативно-правових документів з питань авіаційної безпеки або засобів їх реалізації.

2. Програма створює механізм державного нагляду за виконанням Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та забезпечення авіаційної безпеки аеропортами, експлуатантами, включаючи іноземних експлуатантів, які виконують польоти до/з аеропортів України, іншими суб'єктами авіаційної діяльності, які забезпечують заходи авіаційної безпеки відповідно до вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

3. Програма визначає порядок, методи та процедури здійснення контролю якості заходів авіаційної безпеки з боку державних інспекторів, осіб, уповноважених на проведення перевірок уповноваженого органу з питань

цивільної авіації, інспекторів контролю якості авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, а також вимоги щодо їхньої кваліфікації, підготовки та атестації.

4. Програма є обов'язковою для виконання всіма державними органами, які задіяні у забезпеченні виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, а також суб'єктами авіаційної діяльності незалежно від форм власності і відомчої підпорядкованості.

5. Для визначення рівня захищеності цивільної авіації від актів незаконного втручання, підготовки персоналу, оперативного та ефективного усунення виявлених недоліків та вжиття додаткових заходів захисту, що відповідають характеру і рівню загрози цивільній авіації, уповноваженим органом з питань цивільної авіації проводяться перевірки на відповідність вимогам Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації:

- 1) експлуатантів, у тому числі іноземних;
- 2) аеропортів, аеродромів, злітно-посадкових майданчиків;
- 3) провайдерів аеронавігаційного обслуговування;
- 4) служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності;
- 5) навчальних закладів, що забезпечують підготовку персоналу з авіаційної безпеки;
- 6) суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють контроль з метою безпеки вантажу і пошти;
- 7) інших суб'єктів авіаційної діяльності, що здійснюють діяльність у контрольованій зоні аеропортів/ аеродромів.

6. Контроль якості авіаційної безпеки іноземних експлуатантів, що виконують авіарейси до/з аеропортів України, здійснюється за такими напрямками:

- 1) ознайомлення з програмою авіаційної безпеки експлуатанта, іншими документами з питань авіаційної безпеки (за запитом) для визначення їх відповідності вимогам Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки (під час надання дозволів на виконання міжнародних регулярних польотів та внутрішніх комерційних перевезень в межах України з прильотом/вильотом до/з аеропортів України);
- 2) контроль за дотриманням вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації під час виконання іноземними експлуатантами авіарейсів до/з аеропортів та в межах України.

7. Терміни, що використовуються у цій Програмі, вживаються у такому значенні:

анулювання сертифіката – офіційна процедура Державіаслужби, що визнає сертифікат суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності недійсним;

атестація – процедура перевірки Державіаслужбою державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, з метою оцінки їх професійної підготовки та можливості виконувати встановлені кваліфікаційні вимоги згідно з авіаційними правилами України;

аудит – перевірка дотримання суб'єктом авіаційної діяльності усіх вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки;

випробування – перевірка відповідності параметрів та характеристик технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання вимогам державних стандартів та інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки;

державний інспектор – кваліфікований працівник Державіаслужби, якому надані повноваження з перевірки діяльності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності і який має посвідчення встановленого зразка;

інспектор контролю якості авіаційної безпеки – кваліфікований працівник суб'єкта авіаційної діяльності, якому надані повноваження з перевірки стану авіаційної безпеки;

інспекційна перевірка – перевірка дотримання експлуатантом, аеропортом або іншим суб'єктом авіаційної діяльності, який здійснює діяльність, пов'язану із забезпеченням авіаційної безпеки, відповідних вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки;

огляд стану авіаційної безпеки – оцінка потреб системи забезпечення авіаційної безпеки, що включає виявлення вразливих місць в системі авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності, які можуть бути використані для вчинення акту незаконного втручання, з метою надання рекомендацій щодо покращення стану авіаційної безпеки;

особа, уповноважена на проведення перевірок, – кваліфікований та належним чином атестований працівник Державіаслужби або суб'єкта авіаційної діяльності, якому надані повноваження з перевірки діяльності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності;

ситуаційний експеримент – негласна або гласна перевірка одного із заходів забезпечення авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності, при якій імітується спроба скоєння акту незаконного втручання;

тест-об'єкт – предмети, що використовуються для проведення ситуаційних експериментів;

Інші терміни, що використовуються у цій Програмі, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації.

8. У цій Програмі використовуються такі скорочення:

АБ – авіаційна безпека;

АНВ – акт незаконного втручання;

ДПАБЦА – Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації;

ЄКЦА – Європейська конференція цивільної авіації;

ПС – повітряне судно;

САБ – служба авіаційної безпеки;

ЦА – цивільна авіація;

ІСАО – Міжнародна організація цивільної авіації.

Розділ II. Засади контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації

1. До функцій Державіаслужби у сфері здійснення контролю якості АБ суб'єктів авіаційної діяльності належить:

здійснення усіх видів перевірок з метою забезпечення виконання вимог ДПАБЦА, визначення рівня відповідності стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності встановленим вимогам ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, виявлення недоліків та забезпечення їхнього своєчасного усунення, а також надання суб'єктам авіаційної діяльності рекомендацій щодо покращення стану АБ;

розробка та внесення змін до плану контролю якості забезпечення АБ суб'єктів авіаційної діяльності;

організація відповідної підготовки державних інспекторів;

атестація державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок;

ведення обліку та персональних справ державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок;

визначення державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, для проведення заходів контролю якості АБ.

2. Державіаслужба має право вимагати та контролювати своєчасне усунення суб'єктом авіаційної діяльності виявлених недоліків у встановлені законодавством терміни.

3. У системі добровільних сповіщень щодо подій з безпеки у сфері ЦА суб'єкти авіаційної діяльності запроваджують та забезпечують належне функціонування системи добровільних сповіщень з питань АБ, а також здійснюють збір та аналіз отриманої інформації.

4. Підрозділи центральних органів виконавчої влади, які задіяні у забезпеченні виконання ДПАБЦА, розробляють плани та проводять перевірки забезпечення АБ в частині, що стосується, відповідно до власних нормативно-правових актів.

5. До штатної структури суб'єкта авіаційної діяльності, зокрема аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування, а також суб'єкта авіаційної діяльності, який здійснює контроль з метою безпеки вантажу і пошти, вводиться посада інспектора контролю якості АБ, який здійснює контроль якості АБ відповідно до розробленої програми контролю якості АБ суб'єкта авіаційної діяльності та цієї Програми.

6. Штатна чисельність інспекторів контролю якості АБ визначається керівником суб'єкта авіаційної діяльності з урахуванням специфіки функціонування суб'єкта авіаційної діяльності, обсягу повітряних перевезень або авіаційних робіт.

7. Керівники інших суб'єктів авіаційної діяльності, зазначених у пункті 5 розділу I цієї Програми, призначають посадову особу, відповідальну за організацію та здійснення контролю якості АБ в суб'єкті авіаційної діяльності.

8. Вказана особа повинна пройти підготовку у навчальному закладі (центрі) з АБ, у тому числі іноземному, що має сертифікат, виданий або визнаний Державіаслужбою, за відповідним курсом згідно з вимогами Програми підготовки персоналу з АБ, яка розробляється Державіаслужбою та затверджується в установленому порядку.

9. З метою якісної розробки, своєчасного впровадження, внесення змін та виконання вимог програми контролю якості АБ керівнику суб'єкта авіаційної діяльності необхідно:

забезпечити відповідну підготовку інспектора контролю якості АБ для проведення заходів контролю якості АБ;

виділити необхідні матеріальні ресурси (оргтехніка, засоби зв'язку, кошти для відповідної підготовки та відряджень, тест-об'єкти, нормативно-правові акти тощо) для впровадження заходів контролю якості АБ;

планувати, проводити та коригувати заходи щодо контролю якості АБ для перевірки відповідності заходів АБ, які впроваджені суб'єктом авіаційної діяльності, вимогам ДПАБЦА, власній програмі АБ та програмі контролю якості АБ;

впровадити процес аналізу та звітності стосовно виявлених недоліків стану забезпечення АБ суб'єктом авіаційної діяльності;

своєчасно виконувати коригуючі дії у разі виявлення недоліків стану забезпечення АБ;

вносити зміни, у разі необхідності, до програми АБ суб'єкта авіаційної діяльності з метою приведення процедур забезпечення АБ у відповідність до вимог ДПАБЦА, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ;

складати та подавати до Державіаслужби звіти про усунення недоліків за результатами перевірок, які були виявлені державними інспекторами або особами, уповноваженими на проведення перевірок, звіти щодо проведення ситуаційних експериментів, щоквартальні та щорічні звіти за результатами контролю якості АБ.

10. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності, які визначені у пункті 5 розділу I цієї Програми та забезпечують АБ відповідно до ДПАБЦА, відповідають за розробку, впровадження та виконання власних програм контролю якості АБ відповідно до вимог цієї Програми.

11. У програмі контролю якості АБ суб'єкта авіаційної діяльності визначаються заходи контролю якості АБ, порядок та періодичність їх проведення, організаційна структура і розподіл обов'язків щодо контролю якості АБ, вимоги до кваліфікації, підбору та стажування інспектора контролю якості АБ, контролю усунення виявлених недоліків, обліку недоліків та аналізу тенденцій щодо забезпечення АБ, а також інша інформація згідно з цією Програмою.

12. Інспектор контролю якості АБ повинен бути незалежним від будь-якого комерційного, оперативного або експлуатаційного впливу керівників підрозділів суб'єкта авіаційної діяльності та підпорядковуватись безпосередньо заступнику керівника суб'єкта авіаційної діяльності з авіаційної безпеки.

13. Вимоги до кваліфікації, підготовки, стажування, а також завдання, обов'язки та відповідальність інспектора контролю якості АБ суб'єкта авіаційної діяльності визначаються у програмі контролю якості АБ суб'єкта авіаційної діяльності, яка розробляється відповідно до вимог цієї Програми.

14. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема аеропортів, експлуатантів, провайдера аеронавігаційного обслуговування, а також суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють контроль з метою безпеки вантажу і пошти, щоквартально до п'ятого числа місяця, що настає за звітним періодом, подають до Державіаслужби звіти про результати контролю якості АБ, виявлені недоліки, вжиті заходи щодо їхнього усунення, а також аналіз тенденцій з АБ.

15. У разі виявлення недоліків, які можуть мати безпосередній вплив на стан АБ, керівник суб'єкта авіаційної діяльності негайно інформує про такі недоліки Державіаслужбу, а також забезпечує запровадження та виконання компенсаційних заходів з метою мінімізації ризиків скоєння АНВ.

Розділ III. Персонал, який здійснює контроль якості АБ від імені Державіаслужби

1. Контроль якості забезпечення АБ здійснюється державними інспекторами та особами, уповноваженими на проведення перевірок.

Державіаслужба може залучати до проведення перевірок, ситуаційних експериментів, випробувань, оглядів та спостережень досвідчених працівників суб'єктів авіаційної діяльності. Зазначені особи повинні мати відповідний практичний досвід у сфері забезпечення АБ, підготовку та навички, а також бути атестованими Державіаслужбою відповідно до вимог цієї Програми.

Під час проведення ситуаційних експериментів Державіаслужбою в якості дійових осіб для безпосередньої імітації спроби здійснення АНВ можуть залучатися працівники правоохоронних органів.

2. Державний інспектор та особа, уповноважена на проведення перевірки, повинен:

- розуміти сучасні вимоги у сфері АБ, особливості їх реалізації, а також заходи контролю якості АБ;

- мати практичні знання заходів та технологій забезпечення АБ;

- знати процедури, техніки та принципи здійснення заходів контролю якості АБ;

- мати практичні знання заходів АБ, які перевіряються;

- розуміти ролі та повноваження державного інспектора.

3. Процедура підбору та підготовки державних інспекторів, а також осіб, уповноважених на проведення перевірок, включає такі етапи:

відбір державних інспекторів, а також осіб, уповноважених на проведення перевірок, на підставі критеріїв відповідності;

проходження попередньої підготовки на робочому місці;

проходження підготовки за відповідним курсом у навчальних закладах (центрах) з АБ, в тому числі іноземних, що мають сертифікат, виданий або визнаний уповноваженим органом з питань ЦА;

проходження стажування під час перевірок стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності, САБ суб'єктів авіаційної діяльності, а також ситуаційних експериментів, випробувань, оглядів, спостережень;

атестація комісією уповноваженого органу з питань ЦА;

подальше вдосконалення підготовки.

4. Кандидат у державні інспектори, а також особа, уповноважена на проведення перевірок (далі - кандидат) повинні відповідати таким критеріям:

бути громадянином України;

мати базову або повну вищу освіту відповідного професійного спрямування за освітньо-кваліфікаційним рівнем бакалавра або магістра;

практичний досвід роботи у сфері забезпечення АБ не менше двох років;

володіти державною мовою, а також однією з офіційних мов Ради Європи та робочих мов ІКАО;

знати вимоги міжнародних нормативних документів ІКАО та ЄКЦА, а також нормативно-правових актів України, якими регламентується захист ЦА від АНВ;

володіти необхідними знаннями щодо процедур забезпечення заходів АБ суб'єктами авіаційної діяльності;

володіти організаторськими здібностями;

5. Державні інспектори, яким надається право перебування без супроводження у контрольованій зоні аеропорту під час проведення перевірок, повинні пройти перевірку у порядку, визначеному Програмою підготовки з АБ персоналу, а саме:

за попереднім місцем роботи чи навчання;

за місцем проживання;

у правоохоронних органах;

за станом здоров'я;

у пунктах наркологічного контролю.

6. Зібрана інформація зберігається та використовується відповідно до вимог Закону України «Про захист персональних даних».

7. Особа, яку прийнято на роботу на посаду державного інспектора, а також особа, уповноважена на проведення перевірок, проходить попередню підготовку та стажування на робочому місці під керівництвом досвідченого державного інспектора.

8. З метою практичного ознайомлення з процедурами здійснення контролю якості стажист бере участь у здійсненні заходів з нагляду за станом АБ суб'єкта авіаційної діяльності у складі комісії в якості спостерігача.

9. Керівник стажування призначається керівником структурного підрозділу з АБ Державіаслужби із числа найбільш підготовлених та досвідчених державних інспекторів.

10. План стажування складається керівником стажування та затверджується керівником структурного підрозділу з АБ Державіаслужби.

11. План стажування складається з урахуванням стажу роботи стажиста у сфері АБ, у разі необхідності, оціночних показників під час проходження підготовки у навчальному центрі з АБ та специфіки функціонування структурного підрозділу.

12. Під час проходження стажування стажист повинен взяти участь не менше ніж у 3 перевірках стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності (відповідно до специфіки функціонування структурного підрозділу).

13. За результатами проходження стажування стажист повинен володіти знаннями та навичками щодо основних напрямів перевірок суб'єктів авіаційної діяльності із забезпечення АБ, методів та процедур проведення перевірок, ситуаційних експериментів, випробувань, оглядів та спостережень, а також складання звітів за результатами виконаної роботи.

14. Після виконання плану стажування, керівник стажування складає звіт, у якому оцінює здатність стажиста до самостійної роботи та подає його на затвердження керівнику структурного підрозділу з АБ Державіаслужби.

Розділ IV. Порядок атестації державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок

1. Атестація державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок Державіаслужби, здійснюється комісією Державіаслужби, яку очолює керівник структурного підрозділу з АБ.

2. З метою атестації державного інспектора або особи, уповноваженої на проведення перевірок, яка є працівником Державіаслужби, безпосередній керівник надає керівнику структурного підрозділу з АБ Державіаслужби подання та відповідні документи.

3. З метою атестації особи, уповноваженої на проведення перевірок, яка є працівником суб'єкта авіаційної діяльності, керівник відповідного суб'єкта авіаційної діяльності надає керівнику структурного підрозділу з АБ Державіаслужби подання та відповідні документи.

4. Форма подання та перелік документів, що додаються до подання на атестацію державного інспектора та особи, уповноваженої на проведення перевірок, наведено у додатку 1 до цієї Програми.

5. Документація, яка подається на розгляд до Державіаслужби, підписується уповноваженими посадовими особами, має відповідати вимогам цієї Програми, та викладається державною мовою.

6. До розгляду приймаються оригінали документів та їх копії, засвідчені у встановленому порядку. Документація, яка має підчистки, рукописні або машинні виправлення не розглядається.

7. Комісія Державіаслужби у строк до 14 календарних днів розглядає подання, перевіряє достовірність поданих документів і у разі позитивних результатів розгляду включає кандидата до графіка атестації державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, а також інформує про це кандидата та керівника суб'єкта авіаційної діяльності, якщо кандидат не є працівником Державіаслужби.

8. Атестація проводиться протягом 1 робочого дня за формою перевірки (екзамен, співбесіда, тест), яка здійснюється згідно із затвердженим порядком, комісією Державіаслужби.

9. За результатами атестації складається протокол, який затверджується керівником Державіаслужби.

10. У разі прийняття позитивного рішення та після затвердження протоколу керівником Державіаслужби щодо атестації державного інспектора або особи, уповноваженої на проведення перевірок, ця інформація доводиться до відома кандидата та керівника суб'єкта авіаційної діяльності, якщо кандидат не є працівником Державіаслужби.

11. Результати проходження стажування та атестації вносяться до особової справи державного інспектора або особи, уповноваженої на проведення перевірок.

12. Підвищення кваліфікації державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, здійснюється за такими напрямками:
участь у міжнародних заходах;

проходження внутрішнього навчання, навчання у навчальному закладі з АБ за програмами підготовки інших категорій персоналу, який забезпечує АБ;

навчання на робочому місці (один раз на місяць протягом 4-6 годин у групах з іншими державними інспекторами та самостійно).

13. Особа, уповноважена на проведення перевірок, повинна здійснити/взяти участь щонайменше в одному заході контролю якості АБ протягом року після атестації.

14. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, підлягають повторній атестації у разі неналежного виконання покладених на них завдань.

Повторна атестація державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, проводиться відповідно до вимог розділу IV цієї Програми.

Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок мають правил етичної поведінки та вимог законодавства у сфері запобігання корупції.

1. З метою забезпечення виконання вимог ДПАБЦА, визначення рівня відповідності стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності встановленим вимогам ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, виявлення недоліків та забезпечення їхнього своєчасного усунення, а також надання суб'єктам авіаційної діяльності рекомендацій щодо покращення стану АБ, Державіаслужба проводить:

планові перевірки стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності;
позапланові перевірки стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності;
ситуаційні експерименти;
випробування;
огляди стану АБ;
спостереження.

2. Під час проведення перевірок суб'єктів авіаційної діяльності державними інспекторами, особами, уповноваженими на проведення перевірок, розгляду підлягають звіти внутрішніх перевірок стану забезпечення АБ, виявлені недоліки та результати усунення цих недоліків.

3. Кількісний склад комісії для проведення перевірок суб'єктів авіаційної діяльності визначається керівником структурного підрозділу з АБ Державіаслужби залежно від виду та обсягу перевірки.

4. З метою забезпечення стандартизованого підходу, послідовності, а також можливості узагальнення та зіставлення результатів, відпрацювання рекомендацій, статистичного аналізу тенденцій з АБ, усі заходи контролю якості АБ суб'єктів авіаційної діяльності здійснюються за універсальною методикою, що розробляється та затверджується Державіаслужбою.

Розділ VI. Планові та позапланові перевірки стану авіаційної безпеки

1. Планові перевірки стану АБ (далі – планові перевірки) проводяться з метою:

детального вивчення стану забезпечення АБ суб'єкта авіаційної діяльності відповідно до вимог ДПАБЦА;

встановлення відповідності системи забезпечення АБ суб'єкта авіаційної діяльності діючим стандартам, правилам та процедурам, а також безперервності її функціонування;

2. Планові перевірки поділяються на сертифікаційні та міжсертифікаційні.

3. Сертифікаційні перевірки здійснюються Державіаслужбою в рамках сертифікації суб'єктів або об'єктів авіаційної діяльності з метою перевірки відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності вимогам авіаційних правил України, інших нормативно-правових актів у сфері АБ за результатами яких видається відповідний сертифікат на певний вид діяльності, в тому числі сертифікат САБ суб'єкта авіаційної діяльності.

4. Порядок проведення сертифікаційних перевірок визначається правилами сертифікації САБ, суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності.

5. Після видачі відповідного сертифіката Державіаслужбою здійснюється нагляд щодо дотримання сертифікаційних та інших вимог нормативно-правових актів у сфері АБ шляхом проведення міжсертифікаційних перевірок.

6. Міжсертифікаційні перевірки поділяються на аудити та інспекційні перевірки.

7. Аудити та інспекційні перевірки стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності проводяться з метою:

підтвердження належного виконання суб'єктом авіаційної діяльності вимог ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ;

оцінки стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності та ефективності запроваджених заходів АБ;

визначення рівня відповідності стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності, виявлення недоліків щодо виконання вимог ДПАБЦ та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, а також забезпечення їхнього своєчасного усунення;

виявлення напрямків у системі АБ суб'єкта авіаційної діяльності, які потребують покращення, та надання рекомендацій для покращення стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності.

8. З метою підтвердження того, що заходи АБ здійснюються відповідно до встановлених вимог і на постійній основі аудити та інспекційні перевірки проводяться шляхом систематичного збору інформації із використанням таких методів:

розгляд та перевірка документів з АБ суб'єкта авіаційної діяльності;

спостереження за здійсненням заходів АБ;

проведення співбесід із відповідними працівниками суб'єкта авіаційної діяльності;

перевірка конкретних заходів АБ на відповідність встановленим вимогам.

9. У разі отримання інформації щодо неналежного стану АБ, в тому числі отриману через систему добровільних сповіщень, порушення та недотримання вимог ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, а також на вмотивований запит правоохоронного органу Державіаслужбою можуть здійснюватися позапланові перевірки стану АБ суб'єктів авіаційної діяльності шляхом проведення інспекційних перевірок.

10. Позапланові перевірки здійснюються без попереднього повідомлення.

11. Під час проведення позапланових перевірок також можуть здійснюватися гласні та негласні ситуаційні експерименти.

12. Позапланові перевірки здійснюються державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, у складі комісії.

1. Аудит є максимально вичерпною перевіркою стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності і здійснюється протягом тривалого періоду часу від кількох днів до одного місяця.

2. Метою аудиту є встановлення того, що суб'єкт авіаційної діяльності належним чином організував систему забезпечення АБ, запроваджені заходи та процедури АБ відповідають встановленим вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ та здійснюються на постійній основі.

3. Аудит може охоплювати перевірку:

заходів АБ, що запроваджуються та здійснюються суб'єктами авіаційної діяльності в конкретному аеропорту;

заходів АБ, що запроваджуються та здійснюються аеропортом, в окремому терміналі аеропорту, експлуатантом, провайдером аеронавігаційного обслуговування чи іншим суб'єктом авіаційної діяльності;

заходів АБ, які визначені в окремому розділі ДПАБЦА.

4. Основні етапи проведення аудиту:

повідомлення суб'єкта авіаційної діяльності про проведення аудиту та направлення, у разі необхідності, опитувальника з переліком питань, на які необхідно надати відповідь до початку аудиту;

підготовка до аудиту, що включає розгляд документів та наданих в опитувальнику відповідей, у разі необхідності;

брифінг та бесіди з керівним складом суб'єкта авіаційної діяльності, представниками відповідних служб та підрозділів суб'єкта авіаційної діяльності;

безпосереднє проведення аудиту;

підведення підсумків, ознайомлення керівника суб'єкта авіаційної діяльності з попередніми результатами аудиту, зокрема, з основними виявленими недоліками;

підготовка акту за результати аудиту;

контроль за здійсненням, у разі необхідності, суб'єктом авіаційної діяльності коригуючих дій.

5. Про проведення аудиту суб'єкти авіаційної діяльності повідомляються не пізніше ніж за 2 місяці до його проведення.

6. Під час аудиту ситуаційні експерименти не здійснюються.

7. Аудит здійснюється державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, у складі комісії.

8. З метою перевірки якості роботи технічних засобів захисту ЦА від АНВ під час аудиту може здійснюватися випробування (тестування) зазначених засобів шляхом перевірки їхніх окремих параметрів або характеристик.

Розділ VIII. Інспекційна перевірка

1. З метою перевірки окремих заходів АБ аеропорту, експлуатанта або іншого суб'єкта авіаційної діяльності щодо забезпечення АБ Державіаслужбою здійснюються інспекційні перевірки.

2. Інспекційні перевірки можуть здійснюватися без попереднього інформування суб'єкта авіаційної діяльності щодо проведення перевірки, а також можуть включати гласні та негласні ситуаційні експерименти.

3. Основні етапи проведення інспекційної перевірки:

підготовка до перевірки;

безпосереднє проведення інспекційної перевірки;

підведення підсумків, ознайомлення керівника суб'єкта авіаційної діяльності з попередніми результатами інспекційної перевірки, зокрема, з основними виявленими недоліками;

підготовка звіту за результати перевірки;

контроль за здійсненням, у разі необхідності, суб'єктом авіаційної діяльності коригуючих дій.

4. Інспекційні перевірки здійснюються державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, у складі комісії.

5. З метою оцінки виконання вимог щодо забезпечення АБ, захисту авіаційного персоналу, ПС та майна експлуатантів від АНВ, оцінки поточного стану рівня та характеру загроз і ризиків АБ, впровадження додаткових заходів АБ Державіаслужба здійснює інспекційні перевірки стану АБ українських експлуатантів під час виконання авіаційних перевезень та робіт за межами України.

Розділ IX. Ситуаційні експерименти

1. Ситуаційні експерименти проводяться з метою оцінки запроваджених заходів АБ і ефективності їхнього здійснення та є імітацією спроби скоєння АНВ.

2. Ситуаційний експеримент проводиться для того, щоб підтвердити чи є конкретний захід АБ ефективним в конкретному місці та в конкретний час.

3. Ситуаційні експерименти можуть бути як гласні, так і негласні та проводяться з метою перевірки ефективності здійснення заходів АБ, зокрема щодо:

контролю доступу до зони обмеженого доступу, що охороняється;

захист ПС, а також огляд/ догляд ПС з метою безпеки;

догляд пасажирів і ручної поклажі;

догляд осіб, які не є пасажирами, а також їхніх особистих речей;

догляд вантажу і пошти;

контроль з метою безпеки бортприпасів, бортового харчування та аеропортових запасів;

захист пасажирів, зареєстрованого багажу, вантажу та пошти, які пройшли догляд, від несанкціонованого доступу;

захист неконтрольованих зон аеропорту.

4. На підставі проведеної оцінки загрози та ризиків, Державіаслужбою можуть проводитись ситуаційні експерименти з метою перевірки ефективності забезпечення суб'єктами авіаційної діяльності

захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем від кіберзагроз, в тому числі обладнання для здійснення догляду.

5. Основні етапи проведення ситуаційного експерименту:

- підготовка;
- безпосереднє проведення ситуаційного експерименту;
- підведення підсумків, ознайомлення керівника суб'єкта авіаційної діяльності з попередніми результатами ситуаційного експерименту;
- заповнення протоколу та написання звіту за результати ситуаційного експерименту;
- контроль за здійсненням, у разі необхідності, суб'єктом авіаційної діяльності коригуючих дій.

6. Під час підготовки до проведення ситуаційних експериментів, необхідно враховувати наступні обставини:

- різні дні тижня, включаючи вихідні дні;
- різний час доби;
- різні аеропорти, експлуатанти, суб'єкти авіаційної діяльності;
- різні зони проведення перевірок;
- різні заходи АБ суб'єктів авіаційної діяльності.

7. Проведення ситуаційних експериментів здійснюється державними інспекторами та/ або особами, уповноваженими на проведення перевірок, на підставі плану проведення ситуаційних експериментів, затвердженого Державіаслужбою, відповідного припису керівника структурного підрозділу з АБ Державіаслужби та з відома особи, відповідальної за організацію заходів АБ суб'єкта авіаційної діяльності.

8. За згодою керівника Державіаслужби до складу комісії з проведення ситуаційного експерименту в якості дійових осіб для безпосередньої імітації спроби вчинення АНВ можуть залучатися працівники правоохоронних органів. Перед проведенням ситуаційного експерименту зазначені особи повинні пройти відповідний інструктаж з АБ.

9. У плані проведення ситуаційних експериментів зазначається:

- дата проведення;
- суб'єкт авіаційної діяльності, у якому проводяться ситуаційні експерименти;
- організаційні заходи;
- види ситуаційних експериментів та порядок їх проведення;
- склад комісії для проведення ситуаційних експериментів;
- перелік тест-об'єктів, що мають використовуватись під час ситуаційного експерименту, їх відповідність безпечному використанню;
- порядок підведення підсумків.

10. У разі залучення до проведення ситуаційних експериментів працівників правоохоронних органів, плани проведення ситуаційних експериментів погоджуються керівництвом цих органів.

11. У приписі для проведення ситуаційного експерименту зазначається:

ПШ дійової особи, якій доручено виконувати дії згідно з планом проведення ситуаційного експерименту;
 вид ситуаційного експерименту;
 місце проведення ситуаційного експерименту;
 порядок проведення ситуаційного експериментів;
 тест-об'єкти, що мають використовуватись під час ситуаційного експерименту;
 термін дії припису.

12. Ситуаційний експеримент може здійснюватися шляхом:

використання підроблених, прострочених документів або документів іншої особи на право входу та перебування у контрольованій зоні та зоні обмеженого доступу, що охороняється, аеропорту/ аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування або іншого суб'єкта авіаційної діяльності;

використання підроблених, недійсних перепусток на транспортний засіб для проїзду автотранспорту в контрольовану зону і зону обмеженого доступу, що охороняється, суб'єкта авіаційної діяльності;

використання імітаторів вибухового пристрою, вогнепальної, холодної зброї, засобів підриву для перевірки якості роботи і професійної підготовки операторів технічних засобів догляду та персоналу САБ, який здійснює догляд транспортних засобів;

використання умовно залишених речей в операційних зонах (у тому числі критичних частинах зони обмеженого доступу, що охороняється) та залах очікування пасажирських терміналів з метою оцінки реагування на можливе джерело загрози безпеці;

використання приватного автотранспортного засобу, залишеного без нагляду у визначеній зоні аеродрому (аеропорту);

використання усної та письмової інформації, що містить окремі елементи загрози з метою оцінки своєчасності дій та часу проходження сповіщення про умовну небезпеку.

На підставі проведеної оцінки загроз та ризиків АБ Державіаслужбою можуть проводитися ситуаційні експерименти шляхом використання інших способів імітації спроби скоєння АНВ відповідно до результатів проведеної оцінки та з урахуванням характеру загрози.

13. Основні принципи проведення ситуаційних експериментів:

різноманітність і ротація процедур перевірок, які охоплюють всі обставини та діяльність суб'єктів авіаційної діяльності;

анонімність осіб, які проводять ситуаційні експерименти, залучення сторонніх осіб, які не є державними інспекторами та особами, уповноваженими на проведення перевірок;

елемент несподіванки – персонал суб'єкта авіаційної діяльності не повинен бути інформований про місце, час, засоби та осіб, які беруть участь у ситуаційних експериментах, за винятком тих осіб, які мають знати окремі деталі з метою організації ситуаційного експерименту.

14. Під час проведення ситуаційних експериментів повинні бути виконані наступні умови щодо використання тест-об'єктів:

тест-об'єкти повинні бути надійно захищені, замкнені у надійному і безпечному місці, що забезпечує захист від будь-яких можливих втручань;

тест-об'єкти повинні знаходитися під наглядом і використовуватися тільки учасниками ситуаційного експерименту;

по завершенню ситуаційного експерименту всі тест-об'єкти повинні бути зібрані і знаходитися у державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірки, у тому числі й ті, які були виявлені, ідентифіковані та вилучені персоналом САБ та/або посадовими особами правоохоронних органів в ході ситуаційного експерименту;

використання тест-об'єктів не повинно бути здійснено таким чином, щоб заподіяти шкоду або викликати занепокоєння у пасажирів, які знаходяться у зоні ситуаційного експерименту;

за можливості тест-об'єкти повинні бути відповідним чином приховані протягом всього процесу.

15. Забороняється здійснювати ситуаційні експерименти без повідомлення особи, відповідальної за організацію заходів АБ суб'єкта авіаційної діяльності.

16. Не допускається проводити ситуаційні експерименти випробування на об'єктах, що охороняються озброєною охороною та методами, що можуть порушити технічну укріпленість та цілісність об'єкту, який знаходиться під охороною.

17. Під час проведення ситуаційного експерименту державний інспектор та/або особа, уповноважена на проведення перевірки має забезпечити його проведення в рамках чинного законодавства.

18. Тест-об'єкти, призначені для проведення ситуаційного експерименту, повинні бути деактивовані (при використанні стрілецької зброї та боєприпасів, імітаторів вибухових пристроїв), у разі використання імітаторів саморобних вибухових пристроїв – не мати вибухових речовин.

З метою уникнення паніки та неконтрольованого використання, зразки повинні надійно зберігатися або переноситися в закритому вигляді.

19. Каталог тест-об'єктів, які призначені для проведення ситуаційних експериментів державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, затверджується Державіаслужбою.

20. Каталог тест-об'єктів, які призначені для проведення ситуаційних експериментів інспекторами контролю якості АБ у суб'єктах авіаційної діяльності, затверджується наказом керівника суб'єкта авіаційної діяльності.

Розділ Х. Огляд стану авіаційної безпеки

1. Огляд стану АБ (далі - огляд) проводиться з метою оцінки потреб системи АБ суб'єкта авіаційної діяльності, виявлення вразливих місць в системі забезпечення АБ, які можуть бути використані для здійснення АНВ, та надання рекомендацій щодо покращення стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності з урахуванням виявлених вразливих місць, а також рівня та характеру загроз.

Огляд також проводиться стосовно іноземних аеропортів в рамках процесу визнання Державіаслужбою еквівалентності заходів АБ національним вимогам у сфері АБ.

2. Огляди можуть проводитися у вигляді цільової та загальної оцінки стану заходів АБ суб'єкта авіаційної діяльності.

3. Огляд проводиться у разі наявності загрози та з метою підвищення рівня безпеки для нейтралізації різних ризиків, яким можуть піддаватися конкретні суб'єкти авіаційної діяльності.

4. Огляд може продовжуватися від декількох годин до декількох тижнів та включати гласні або негласні ситуаційні експерименти.

5. У разі виявлення за результатами огляду вразливих місць в системі забезпечення АБ, з метою зниження ризиків здійснення АНВ Державіаслужба надає суб'єктам авіаційної діяльності рекомендації щодо вжиття додаткових заходів АБ відповідно до рівня та характеру загроз, навіть якщо запроваджені заходи АБ відповідають вимогам ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ.

6. Огляд здійснюються державними інспекторами та/ або особами, уповноваженими на проведення перевірок, у складі комісії.

Розділ XI. Спостереження

1. Спостереження проводиться з метою контролю процесу підготовки навчально-тренувальними центрами слухачів, визначення рівня підготовки персоналу, перевірки відповідності організації та проведення навчального процесу затвердженим програмам підготовки у сфері АБ.

2. Спостереження здійснюється державними інспекторами та/ або особами, уповноваженими на проведення перевірок, в процесі планових або позапланових перевірок, шляхом безпосередньої реєстрації дій сертифікованих інструкторів суб'єктів авіаційної діяльності під час здійснення навчального процесу щодо підготовки персоналу у сфері АБ.

3. Спостереження може продовжуватися від декількох годин до декількох діб та має включати:

гласне або негласне візуальне спостереження за діями та процесами;
фіксацію дій та процесів прихованою фото/ відео зйомкою.

Розділ XII. Випробування

1. З метою нагляду за технічними засобами захисту ЦА від АНВ під час їхньої експлуатації, контролю якості їхньої роботи та налаштування Державіаслужба здійснює під час планових або позапланових перевірок випробування технічних засобів захисту ЦА від АНВ.

2. Випробування технічних засобів захисту ЦА від АНВ, зокрема обладнання для здійснення догляду, здійснюються державними інспекторами та/ або особами, уповноваженими на проведення перевірок, шляхом перевірки відповідності параметрів та характеристик технічних засобів

вимогам державних стандартів та інших нормативно-правових актів у сфері АБ.

3. Для випробування технічних засобів захисту ЦА від АНВ, зокрема обладнання для здійснення догляду, використовуються стандартні тестові набори.

Розділ XIII. Планування заходів контролю якості АБ

1. Для проведення заходів контролю якості АБ на регулярній основі Державіаслужбою розробляється план контролю якості забезпечення АБ суб'єктами авіаційної діяльності на рік (далі – річний план).

2. Під час складання річного плану враховуються наступні фактори:

оцінка загроз та ризиків АБ ЦА;

допустимі ризики;

ймовірність вчинення АНВ та наявність експлуатантів, які виконують рейси підвищеного ризику;

масштаби діяльності суб'єктів авіаційної діяльності;

частота та об'єм польотів ПС;

обсяг пасажирських, вантажних та поштових перевезень, операцій з бортхарчуванням;

результати попередніх заходів контролю якості АБ, проведених Державіаслужбою, ІСАО, ЄКЦА та іншими міжнародними організаціями;

висновки за результатами аналізу внутрішніх заходів контролю якості суб'єктів авіаційної діяльності.

3. Заходи контролю якості забезпечення АБ проводяться на території базування суб'єкта авіаційної діяльності та в усіх його структурних підрозділах, безпосередньо пов'язаних із забезпеченням заходів АБ, а також за місцем тимчасового базування ПС суб'єкта авіаційної діяльності під час виконання авіаційних перевезень і робіт за угодою із замовником на виконання авіаційних перевезень і робіт, в тому числі за межами України.

4. У річному плані визначаються:

суб'єкти авіаційної діяльності, які підлягають перевірці;

терміни перевірок;

види заходів контролю якості АБ;

У разі необхідності Державіаслужбою можуть вноситись зміни та доповнення до річного плану.

5. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності на підставі розроблених програм контролю якості АБ своїх підприємств організують розроблення планів на рік та регулярне проведення перевірок стану забезпечення АБ.

План контролю якості забезпечення АБ на рік суб'єкта авіаційної діяльності відпрацьовується відповідності до вимог пунктів 2 – 4 розділу XIII цієї Програми.

6. Аеропорти з пасажиропотоком більше 1 мільйона пасажирів на рік підлягають аудиту, під час якого перевіряються всі вимоги ДПАБЦА та

заходи АБ, що запроваджуються та здійснюються суб'єктами авіаційної діяльності в конкретному аеропорту, щонайменше раз на 4 роки.

7. Кожний суб'єкт авіаційної діяльності, який забезпечує захист ЦА від АНВ відповідно до ДПАБЦА, підлягає плановій перевірці щодо забезпечення АБ раз на рік.

Розділ XIV. Оформлення результатів перевірок

1. За результатами аудитів, інспекційних перевірок складаються звіти перевірок із зазначенням категорій відповідності, викладенням виявлених недоліків, пропозиціями та терміном їх усунення, а також, у разі необхідності, рекомендаціями щодо покращення стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності.

2. За результатами ситуаційного експерименту комісією складається окремий звіт на підставі протоколів проведення ситуаційного експерименту, які є невід'ємною частиною звіту.

Представники правоохоронних органів, які взяли участь у здійсненні ситуаційного експерименту в якості дійових осіб, за результатами виконання плану проведення ситуаційного експерименту беруть участь у заповненні протоколів, які додаються до звіту. У протоколах викладається інформація про фактичні дії, здійснені дійовими особами та дії відповідних працівників суб'єкта авіаційної діяльності, що перевірявся.

3. За результатами огляду складається звіт, в якому зазначаються рекомендації щодо покращення стану АБ.

4. Діяльність суб'єкта авіаційної діяльності щодо забезпечення виконання встановлених вимог АБ оцінюється за такими категоріями відповідності (далі – категорії), а саме:

I категорія: повністю відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів з АБ;

II категорія: відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів з АБ, але є рекомендації щодо покращення стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності;

III категорія: не відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів з АБ, мають місце незначні недоліки, які потребують виконання суб'єктом авіаційної діяльності коригуючих дій протягом встановленого терміну їх усунення;

IV категорія: не відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів з АБ, мають місце серйозні недоліки, які потребують негайного усунення суб'єктом авіаційної діяльності шляхом вжиття негайних коригуючих дій.

Під час перевірки використовуються такі категорії оцінки, а саме:

не підтверджено (НП): тобто цей захід (процедура) не перевірявся або не спостерігався (у зв'язку з браком часу або з інших причин);

не впроваджено (НВ): тобто цей захід (процедура) у даному суб'єкті авіаційної діяльності не впроваджено або він не застосовується.

5. Голова комісії на підставі звітів державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, які проводили перевірку стану АБ суб'єкта авіаційної діяльності, складає протягом 3 робочих днів після завершення перевірки попередній звіт перевірки стану АБ. Після його детального аналізу складається остаточний звіт перевірки стану АБ (далі – звіт перевірки), який затверджується керівником Державіаслужби у встановленому порядку.

6. Копія остаточного звіту перевірки після його затвердження керівником Державіаслужби надсилається керівнику суб'єкта авіаційної діяльності.

7. Звіт перевірки за результатами контролю якості заходів АБ суб'єкта авіаційної діяльності повинен містити наступну інформацію:

вид заходу контролю якості забезпечення АБ;

назва суб'єкта авіаційної діяльності, що перевірявся;

дата проведення заходу;

склад комісії (групи) або особа, яка здійснювала перевірку;

перелік процедур та заходів, що перевірялися;

результати та висновки, зокрема виявлені недоліки з посиланням на відповідні пункти ДПАБЦА або інших нормативно-правових актів у сфері АБ;

категорії відповідності;

коментарі, включаючи усі спостереження, співбесіди (час проведення, посада, прізвище та ініціали особи з якою проведено співбесіду), перелік розглянутих документів, ситуаційні експерименти (у разі проведення);

коригуючі дії, які рекомендуються (у разі виявлення недоліків) та терміни їх виконання;

висновок, щодо здатності суб'єкта авіаційної діяльності забезпечити стандартизований рівень АБ відповідно до вимог ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, а також щодо його відповідності, як утримувача сертифіката, вимогам, які встановлені авіаційними правилами України або іншими нормативно-правовими актами у сфері АБ.

8. До звіту перевірки додаються чек-листи, а також можуть додаватися фото та відео матеріали, аудіозаписи, копії документів з питань АБ, які отримані під час перевірки.

9. Структурний підрозділ з АБ Державіаслужби готує щоквартальні та щорічні звіти щодо стану забезпечення АБ, виконання заходів контролю якості АБ, виявлені недоліки та заходи щодо їх усунення.

Звіти повинні містити наступну інформацію:

стан виконання річного плану;

кількість та типи проведених заходів контролю якості АБ за звітний період;

огляд недоліків, виявлених під час здійснення заходів контролю якості АБ суб'єктів авіаційної діяльності, зокрема: недоліків, які мають системний характер, можуть безпосередньо впливати на рівень захисту суб'єктів

авіаційної діяльності від АНВ, а також недоліків, виявлених повторно та інших;

аналіз тенденцій у сфері АБ;

поточний стан коригуючих дій суб'єктів авіаційної діяльності за результатами здійснених заходів контролю якості АБ;

зміни, які необхідно внести або вже внесені у Програму;

аналіз стану фінансових та людських ресурсів для виконання ДПАБЦА.

10. Керівники аеропортів/ аеродромів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування та експлуатантів, крім експлуатантів авіації загального призначення, що використовують ПС злітною вагою менше 5700 кілограмів, подають до Державіаслужби звіти про стан забезпечення АБ.

11. За фактами порушень, невиконання або неналежного виконання вимог ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ суб'єктами авіаційної діяльності проводяться службові розслідування.

Розділ XV. Коригуючі дії суб'єктів авіаційної діяльності

1. Зміст та терміни виконання коригуючих дій суб'єктів авіаційної діяльності залежать від категорій відповідності та недоліків, які були встановлені під час заходів контролю якості АБ.

2. Суб'єкт авіаційної діяльності повинен усунути всі недоліки, які містяться в звіті перевірки, та надати до Державіаслужби в установлені терміни звіт про усунення недоліків та документи, що підтверджують факт їх усунення.

3. З метою перевірки усунення виявлених недоліків Державіаслужбою можуть проводитись позапланові перевірки.

4. У разі виявлення під час перевірки серйозних недоліків (IV категорія) голова комісії (державний інспектор, особа, уповноважена на проведення перевірок) повинен зобов'язати керівника суб'єкта авіаційної діяльності негайно виконати коригуючі дії з метою усунення зазначених недоліків.

5. Інформація стосовно виявлення під час перевірки серйозних недоліків (IV категорія) негайно доповідається керівнику структурного підрозділу з АБ Державіаслужби.

6. У разі виявлення під час перевірки незначних недоліків (III категорія) голова комісії (державний інспектор, особа, уповноважена на проведення перевірок) інформує керівника суб'єкта авіаційної діяльності стосовно необхідності виконання коригуючих дій.

7. Суб'єкт авіаційної діяльності повинен протягом трьох робочих днів після отримання копії звіту перевірки надати до Державіаслужби на погодження план-графік усунення незначних недоліків та протягом встановленого терміну усунути недоліки, а також надати до Державіаслужби письмовий звіт про їх усунення.

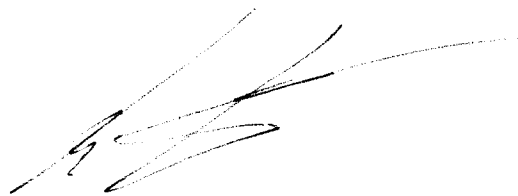
Розділ XVI. Заходи правозастосовного характеру у сфері забезпечення АБ

1. Система контролю якості АБ передбачає заходи щодо виявлення недоліків та оперативного й ефективного прийняття відповідних коригуючих дій щодо усунення виявлених недоліків.

2. Якщо перевірки реалізації суб'єктом авіаційної діяльності вимог ДПАБЦА свідчать, що наявний суб'єкт авіаційної діяльності не в змозі усунути виявлені недоліки у визначені терміни та забезпечити стандартизований рівень АБ відповідно до чинного законодавства, державний інспектор (особа, уповноважена на проведення перевірок) повинен оперативно інформувати про це керівника суб'єкта авіаційної діяльності та керівника структурного підрозділу з АБ Державіаслужби.

3. Державіаслужба за порушення суб'єктом авіаційної діяльності вимог чинного законодавства України та нормативно-правових актів щодо забезпечення АБ може припинити дію або анулювати сертифікат, виданий суб'єкту авіаційної діяльності.

4. Юридичні та фізичні особи; діяльність яких пов'язана із забезпеченням АБ ЦА, несуть відповідальність згідно з законодавством.



Додаток 1
до Державної програми контролю
якості забезпечення авіаційної
безпеки цивільної авіації,
затвердженої
постановою Кабінету Міністрів
України від __ 2018 року №__

Керівнику структурного підрозділу з
авіаційної безпеки Державіаслужби

ПОДАННЯ

щодо атестації державного інспектора/особи, уповноваженої на проведення
перевірок

від « ____ » _____ 20__ року № _____

Прошу атестувати _____ ,

(прізвище, ім'я, по батькові)

який/яка обіймає посаду _____

(повна назва посади)

в _____

(назва суб'єкта авіаційної діяльності)

Керівник _____

(посада)

(підпис)

(ініціали та прізвище)

Примітка:

1. Подання оформляється на бланку з відповідними реквізитами суб'єкта авіаційної діяльності (структурного підрозділу Державіаслужби).

2. До подання додаються такі документи:

копія паспорта громадянина України;

особова справа державного інспектора або особи, уповноваженої на проведення перевірок;

автобіографія;

копія диплома про освіту;

витяг з трудової книжки із зазначенням посад, які кандидат обіймав/та обіймає у сфері авіаційної безпеки;

копії сертифікатів та/або свідоцтв про підготовку за відповідними курсами з авіаційної безпеки, що підтверджують кваліфікацію, знання та навички кандидата;

звіт за результатами стажування кандидата;

відомості про володіння державною мовою, а також однією із офіційних мов ради Європи та робочих мов ІКАО;

інформація щодо перевірки у правоохоронних органах;

дві фотокартки розміром 3 x 4 см.

Додаток 2
до Державної програми контролю
якості забезпечення авіаційної
безпеки цивільної авіації,
затвердженої
постановою Кабінету Міністрів
України від __ 2018 року №__

ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова Державіаслужби

(прізвище та ініціали)

« __ » _____ 20__ року

ПРОТОКОЛ

комісії Державіаслужби щодо атестації державного інспектора/особи,
уповноваженої на проведення перевірок

від « __ » _____ 20__ року № __

Комісією Державіаслужби ЦА у складі:

Керівник _____

(прізвище, ініціали, посада)

члени комісії

(прізвище, ініціали, посада)

(прізвище, ініціали, посада)

(прізвище, ініціали, посада)

(прізвище, ініціали, посада)

Прийнято рішення щодо атестації _____

державного інспектора/особи, уповноваженої на проведення перевірок

(прізвище, ініціали)

який/ яка обіймає посаду _____

(назва посади)

в _____

(назва суб'єкта авіаційної діяльності)

Голова комісії

Члени комісії

**Картка атестації
державного інспектора/ особи, уповноваженої на проведення перевірок**

№ картки

Дата заповнення

Фото

3 x 4

Прізвище, ім'я, по батькові			
Назва суб'єкта авіаційної діяльності			
Посада			
Освіта загальна, вища (назва навчального закладу, рік закінчення, спеціальність та кваліфікація)			
Інформація щодо проходження стажування (кількість та види перевірок)			
Стаж роботи у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації			
Попереднє місце роботи та посада			
Пройдення підготовки з АБ	Назва курсу (програми) підготовки	Навчальний центр	Дата
Домашня адреса, контактний телефон, електронна пошта			
Інформація щодо володіння іноземними мовами			
Додаткова інформація			
Дата проведення атестації			
Висновок			

Керівник структурного підрозділу з АБ
уповноваженого органу з питань ЦА

(підпис)_____
(П.І.Б.)

Ознайомлений: _____

(посада)

(підпис)_____
(П.І.Б.)

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації»

I. Визначення проблеми

Відповідно до вимог статті 5, 11, частини п'ятої статті 85 Повітряного кодексу України захист цивільної авіації від актів незаконного втручання забезпечується шляхом впровадження комплексу організаційних і практичних заходів, а також залучення людських та матеріальних ресурсів. З цією метою, а також відповідно до вимог Додатку 17 «Безпека. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Керівництва з авіаційної безпеки (ICAO, DOC 8973), Політики Європейської конференції цивільної авіації у галузі безпеки цивільної авіації (DOC 30) Державіаслужба розробляє, впроваджує та забезпечує виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації (далі – Державна програма).

Забезпечення заходів авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності здійснюється відповідно до Державної програми.

Результативність реалізації вимог Державної програми досягається шляхом впровадження вимог Державної програми контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації.

В поданій нижче таблиці визначені групи, які підпадають під дію цього регуляторного акта.

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	-
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

Останнім часом збільшились випадки виявлення у пасажирів, їх ручній поклажі, багажі заборонених до перевезення на борту повітряного судна предметів, зокрема зброї (вогнепальної, холодної, травматичної). Так, у 2017

році при проведенні контролю на безпеку було виявлено 133 одиниці зброї (вогнепальної, холодної, травматичної). У 2018 році кількість виявленої зброї досягла 150 одиниць. Таке зростання свідчить про збільшення ймовірності вчинення акту незаконного втручання.

Також, з дати прийняття Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.04.2007 року № 329, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 10.05.2007 року за № 493/13760) суттєво змінилися вимоги керівних документів ІКАО, ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки, Повітряного кодексу України та Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації (затверджена Законом України від 21.03.2017 р. № 1965-VIII). Так з 2004 року вже вийшло 3 нових видання Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 5 нових видань Керівництва з авіаційної безпеки (ІКАО, DOC 8973), 6 нових видань DOC 30 Політика Європейської конференції цивільної авіації, частина II.

Відповідно до вказаних міжнародних керівних документів забезпечення авіаційної безпеки, а також планування заходів контролю якості авіаційної безпеки здійснюється на основі оцінки загроз та ризиків, що не враховується діючим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.04.2007 року № 329.

Згідно з § 29 Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950, постанови Кабінету Міністрів України видаються з питань затвердження положення, статуту, порядку, регламенту, правил, методики та в інших випадках, коли суспільні відносини потребують нормативно-правового врегулювання.

Положення діючих Повітряного кодексу України та Державної програми визначають, що уповноважений орган з питань цивільної авіації спільно із іншими державними органами, задіяними у забезпеченні виконання Державної програми, розробляє і виконує саме Державну програму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

Міжнародні керівні документи також вимагають розроблення Національної програми контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації відповідно до Національної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

З урахуванням викладеного, впровадження проекту регуляторного акта є актуальним для цивільної авіації України, оскільки чинне регулювання не враховує вказаних вимог міжнародних керівних документів та національних законодавчих актів України, та не дозволяє здійснювати ефективний нагляд за виконанням сучасних вимог щодо забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності на європейському рівні, що впливає на економічний розвиток авіаційного ринку України.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання із забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності є:

зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації;

забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків;

підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів;

підвищення іміджу України у сфері забезпечення авіаційної безпеки.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Альтернативи розроблено за результатами проведення робочих зустрічей з представниками інших ЦОВВ та суб'єктів авіаційної діяльності.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Залишення існуючого порядку контролю якості авіаційної безпеки (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.04.2007 року № 329, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10.05.2007 року за № 493/13760) Державіаслужбою без змін.
Альтернатива 2	Удосконалення правової основи діяльності Державіаслужби та суб'єктів авіаційної діяльності щодо здійснення заходів контролю якості авіаційної безпеки з метою виконання сучасних вимог щодо забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей
2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	збільшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, не забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків, зменшення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів, втрата іміджу України у сфері авіаційної безпеки

Альтернатива 2	зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків, підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів, підвищення іміджу України у сфері авіаційної безпеки	Відсутні
----------------	--	----------

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	26	80	11	-	117
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	22%	69%	9%	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	<p>збільшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, не забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків, зменшення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів, втрата іміджу України у сфері авіаційної безпеки; 78 703, 86 грн. витрати суб'єкта за рік при чинному регулюванні; 123 022,3 грн. витрати суб'єкта за п'ять років при чинному регулюванні</p>

Альтернатива 2	Зменшення або уникнення витрат, пов'язаних з актами незаконного втручання та відшкодуванням компенсацій громадянам, викликаних результатами їх вчинення, зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків, підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів, підвищення іміджу України у сфері авіаційної безпеки	222 703,86 за перший рік для одного суб'єкта 843 022,3 за п'ять років для одного суб'єкта
----------------	---	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
<p align="center">Альтернатива 1</p> <p>Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")</p>	<p>8 342 609,16 (106*78 703, 86 грн.) за перший рік ;</p> <p>13 040 363,8 (106*123 022,3 грн.) за п'ять років</p>
<p align="center">Альтернатива 2</p> <p>Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці "Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта")</p>	<p>23 606 609,16 за перший рік</p> <p>89 360 363,8 за п'ять років</p>

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають в наслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу (введення штатної посади інспектора контролю якості авіаційної безпеки), гривень	144 000 грн. (12000 грн.*12 міс.)	720 000 грн. (144 000*5р.)
2	Витрати на забезпечення навчання інспектора контролю якості авіаційної безпеки (1 раз на три роки), гривень	3500 грн. (1 особа* 3500 грн.)	7000 грн. (3500 грн.*2), за 5 років навчання провести необхідно 2 рази
3	Витрати на забезпечення матеріальними ресурсами (комп'ютер, телефон, тест-об'єкт тощо) інспектора контролю якості авіаційної безпеки, гривень	65 000 грн. (10000 грн. + 5000 грн. + 50000 грн.)	65 000 грн. (10000 грн. + 5000 грн. + 50000 грн.)
4	Витрати на складання Плану заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	1005,2 грн. (5дн.*8год*25,13грн.)	5026 грн. (1005,2 грн.*5р.)
5	Витрати на проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	2010,4 грн. (1д.*8год.*25,13грн.*10заходів)	10052 грн. (2010,4 грн.*5р.)

6	Витрати на оформлення Звітів за результатами заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	251,3 грн. (1год.*25,13грн.*10звітів)	1259,5 грн. (251,3грн.*5р.)
7	Витрати, пов'язані із контролем усунення недоліків, виявлених за результатами здійснення заходів контролю якості, та оформлення звітів, гривень	502,6 грн. (2год.*25,13грн.*10звітів)	2513 грн. (502,6 грн.*5р.)
8	Витрати, пов'язані із внесенням змін до програми авіаційної безпеки	5026 грн. (5осіб*5днів*8год.*25,13грн.)	25 130 грн. (2026 грн.*5р.)
9	Витрати, пов'язані із підготовкою звіту про усунення недоліків за результатами перевірок державних інспекторів	201,4 (1день*8год.*25,13грн.)	1007 грн. (201,4грн.*5р.)
10	Витрати, пов'язані із підготовкою звіту щодо проведення ситуаційного експерименту	201,4 (1день*8год.*25,13грн.)	1007 грн. (201,4грн.*5р.)
11	Витрати, пов'язані із підготовкою щоквартального звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	804,16 (1день*8год.*25,13грн.*4звіти)	4020,8 грн. (804,16грн.*5р.)
12	Витрати, пов'язані із підготовкою щорічного звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	201,4 (1день*8год.*25,13грн.)	1007 грн. (201,4грн.*5р.)
13	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 +	222 703,86	843 022,3

	7+8+9+10+11+12), гривень		
14	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	106	106
15	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 13 x рядок 14), гривень	23 606 609,16	89 360 363,8

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу (введення штатної посади інспектора контролю якості авіаційної безпеки, гривень	144 000 грн. (12000 грн.*12 міс.)	144 000 грн. (12000 грн.*12 міс.)	720 000 грн. (144 000*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на забезпечення навчання інспектора контролю якості авіаційної безпеки (1 раз на три роки), гривень	3500 грн. (1 особа* 3500 грн.)	3500 грн. (1 особа* 3500 грн.)	7000 грн. (3500 грн.*2), за 5 років навчання провести необхідно 2 рази

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на забезпечення матеріальними ресурсами (комп'ютер, телефон, тест-об'єкт тощо) інспектора контролю якості авіаційної безпеки, гривень	65 000 грн. (10000 грн. + 5000 грн. + 50000 грн.)	Відсутні	65 000 грн. (10000 грн. + 5000 грн. + 50000 грн.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на складання Плану заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	1005,2 грн. (5дн.*8год*25,13грн.)	1005,2 грн. (5дн.*8год*25,13грн.)	5026 грн. (1005,2 грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	2010,4 грн. (1д.*8год.*25,13грн.* 10заходів)	2010,4 грн. (1д.*8год.*25,13грн.* 10заходів)	10052 грн. (2010,4 грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оформлення Звітів за результатами заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	251,3 грн. (1год.*25,13грн.* 10звітів)	251,3 грн. (1год.*25,13грн.* 10звітів)	10052 грн. (2010,4 грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із контролем усунення недоліків, виявлених за результатами здійснення заходів контролю якості, та оформлення звітів, гривень	502,6 грн. (2год.*25,13грн.*10звітів)	502,6 грн. (2год.*25,13грн.*10звітів)	2513 грн. (502,6 грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із внесенням змін до програми авіаційної безпеки	5026 грн. (5осіб*5днів*8год.*25,13грн.)	5026 грн. (5осіб*5днів*8год.*25,13грн.)	25 130 грн. (2026 грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою звіту про усунення недоліків за результатами перевірок державних інспекторів	201,4 грн. (1день*8год.*25,13грн.)	201,4 грн. (1день*8год.*25,13грн.)	1007 грн. (201,4грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою звіту щодо проведення ситуаційного експерименту	201,4 грн. (1день*8год.*25,13грн.)	201,4 грн. (1день*8год.*25,13грн.)	1007 грн. (201,4грн.*5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою щоквартального звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	804,16 (1день*8год.*25,13грн.*4звіти)	804,16 (1день*8год.*25,13грн.*4звіти)	4020,8 грн. (804,16грн.*5р)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою щорічного звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	201,4 грн. (1день*8год.*25,13грн.)	201,4 грн. (1день*8год.*25,13грн.)	1007 грн. (201,4грн.*5р.)

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 бала
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	1	проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	3	цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть)

Рейтинг результативності і	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	збільшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, не забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків, зменшення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів, втрата іміджу України у сфері авіаційної безпеки	проблема продовжує існувати

<p>Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта</p>	<p>зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності щодо можливих загроз та ризиків, підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів, підвищення іміджу України у сфері авіаційної безпеки</p>	<p>Відсутні</p>	<p>ця альтернатива дає змогу майже в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання, вирішити усі важливі аспекти існуючої проблеми</p>
--	---	-----------------	---

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

Розв'язання проблеми результативності заходів контролю якості авіаційної безпеки у суб'єктах авіаційної діяльності можливо шляхом:

удосконалення порядку організації контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації шляхом введення до штатної структури суб'єкта авіаційної діяльності, зокрема аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування, а також суб'єкта авіаційної діяльності, який здійснює контроль з метою безпеки ватажу та пошти, посади інспектора контролю якості авіаційної безпеки;

впровадження сучасних процедур підбору та підготовки державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок;

впровадження стандартизованих процедур щодо проведення в суб'єктах авіаційної діяльності аудитів, інспекційних перевірок, випробувань, оглядів стану авіаційної безпеки;

забезпечення управління системою авіаційної безпеки згідно із стандартами і рекомендованою практикою ІКАО, ЄКЦА та вимогами Європейського Союзу;

встановлення єдиних вимог у сфері контролю якості авіаційної безпеки до державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок.

З метою реалізації проекту регуляторного акта суб'єктам авіаційної діяльності необхідно:

- 1) ввести до штатної структури посаду інспектора контролю якості авіаційної безпеки;
- 2) забезпечити відповідну підготовку інспектора контролю якості авіаційної безпеки;
- 3) виділити матеріальні ресурси для впровадження заходів контролю якості авіаційної безпеки;
- 4) забезпечити проведення заходів щодо контролю якості авіаційної безпеки та корегуючих дій у разі виявлення недоліків стану забезпечення авіаційної безпеки;
- 5) забезпечити складання та подання до Державіаслужби звітів за результатами контролю якості авіаційної безпеки.

Удосконалення порядку організації контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації дасть змогу попередити скоєння актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації та попередити прямі та опосередковані фінансові та економічні збитки. Так, за оцінкою ІКАО фінансові та економічні збитки від декількох нещодавно проведених терористичних атак склали 4,47 млрд. доларів США, що призвело до двохтижневої перерви у діяльності експлуатантів аеродромів та експлуатантів повітряних суден, відновлення інфраструктури та інших збитків. Акти незаконного втручання 11 вересня 2001 року за оцінками ІКАО призвели до сукупних втрат у розмірі 2 трлн доларів США. Також

можливі і інші наслідки від низької якості здійснення заходів авіаційної безпеки, включаючи втрату довіри суспільства та вплив на туристичний сектор економіки та інше. Тому прийняття регуляторного акта є актуальним також для збереження матеріальних активів, фінансових ресурсів, та уникнення можливих збитків у разі спроби скоєння або скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації.

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

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Державна авіаційна служба України

Процедури регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва)		Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, на яких поширюється відповідна процедура	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), грн.
1	Підготовка наказу на проведення перевірки	2 роб. дні або 16 год.	402,08 грн. (16год.* 25,13 грн.)	1	106	42 620,48 грн. (402,08* 106)
2	Процедури поточного контролю за суб'єктом господарювання, що знаходиться	3роб. дні або 24 год.	1206,24 грн. (24год.* 25,13 грн.* 2 особи) + 3000 грн. (Зроб.	1	106	445 861,44 грн.

	у сфері регулювання		дн.*60 грн. +720грн. (проживання))+600грн. (проїзд))*2 особи			
	у т.ч. камеральні	Зроб. дні або 24 год.	1206,24 грн. (24год.* 25,13 грн.* 2 особи)	1	106	127 861,44 грн.
	у т.ч. виїзні	Зроб. дні або 24 год.	3000 грн. (Зроб. дн.*60 грн. +720грн. (проживання))+600 грн. (проїзд))*2 особи	1	106	318 000 грн.
3	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	Зроб. дні або 24 год.	1206,24 грн. (24год.* 25,13 грн.* 2 особи)	1	106	127 861,44 грн.
4	Процедури підготовки, затвердження та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	1роб. день або 8 год.	201,04 грн. (8год.* 25,13 грн.)	1	106	21 310,24 грн.
5	Процедура розробки плану контролю якості авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності	5роб. днів або 8 год.	4021 грн. (40год.* 25,13 грн.* 4 особи)	1	-	4021 грн.
	Підготовка державних	5роб. днів або	5026 грн. (40год.*	-	-	8526 грн.

	інспекторів у навчальних центрах	8 год. + 3500 грн. (вартість навчання)	25,13 грн.* 5 особи) + 3500 грн. (вартість навчання)			
6	Процедура підготовки державних інспекторів на робочому місці	4 год. в 1 міс.	24124,8 грн. (4год.* 25,13 грн.*12міс* 20 осіб)	1	-	24124,8 грн.
	Процедура стажування державних інспекторів або осіб, уповноважених на перевірку	20 роб. днів або 160 год.	8041 грн. (160год.* 25,13 грн.* 2 осіб)	-	-	8041 грн.
7	Процедура атестації державних інспекторів або осіб, уповноважених на перевірку	1 роб. день або 8 год.	5026 грн. (8год.* 25,13 грн.*5атестацій* 5 осіб)	1	-	5026 грн.
	Витрати працівників правоохоронних органів при участі у ситуаційних експериментах	1 роб. день або 8 год.	1005,2 грн. (8год.* 25,13 грн.*5експериментів* 1 особа)	-	-	1005,2 грн.
	Разом по органу державного регулювання за рік	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	688 397,6 грн.
	Сумарно по органу державного регулювання за 5 років	3 441 988 грн.				

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта не обмежується у часі. Проект регуляторного акта набирає чинності відповідно до законодавства України з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Прийняття проекту акта забезпечить:

здійснення Державіаслужбою нагляду та контролю за діяльністю суб'єктів авіаційної діяльності у сфері авіаційної безпеки;

виконання повноважень відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, на рівні міжнародних стандартів.

Показники результативності регуляторного акта:

Найменування показника	Розмір показника
Суб'єкти на яких поширюватиметься дія акта	Юридичні і фізичні особи, що є суб'єктами авіаційної діяльності (117)
Розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктами на виконання вимог акта	Розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктами на виконання вимог акта (843 022,3 грн.)
Рівень інформованості суб'єктів	Проект регуляторного акта розміщено на офіційних веб-сайтах Державіаслужби та Мінінфраструктури. Високий
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не зміниться
Збільшення конкурентноздатності українських аеропортів на міжнародному ринку авіаперевезень	Кількість рейсів та пасажирів, в тому числі транзитних та трансферних

Кількість проведених перевірок щодо виконання суб'єктами авіаційної діяльності вимог авіаційної безпеки	Кількість перевірок залишається незмінною, але буде залежати від оцінки загроз та ризиків.
Кількість оформлених протоколів про правопорушення в галузі цивільної авіації щодо не виконання вимог авіаційної безпеки	Кількість протоколів буде залежати від кількості правопорушень в галузі цивільної авіації щодо не виконання вимог авіаційної безпеки

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

Відстеження результативності застосування даного регуляторного акта здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься після набрання чинності регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через рік з дня набрання ним чинності.

Періодичне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результатів цього акта.

Проведення відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

« ____ » _____ 2019 р.

Аналіз регуляторної діяльності

https://avia.gov.ua/proekti-regulyatornih-aktiv-na-2019-rik-2/analiz-regulyatornoyi-diyalnosti/

Сторінка | Новий вкладок | Дізнайся — Andy Mak

ДЕРЖАВНА АвіАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

Планування регуляторної діяльності

Повідомлення про оприлюднення

Аналіз регуляторної діяльності

Проекти регуляторних актів

Аналіз регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України

Квітень 15, 2019

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден»

Квітень 12, 2019

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України

ПУСК

Аналіз регуляторної діяльності

https://avia.gov.ua/proekti-regulyatornih-aktiv-na-2019-rik-2/analiz-regulyatornoyi-diyalnosti/

Сторінка | Новий вкладок | Дізнайся — Andy Mak

Повідомлення про оприлюднення

Аналіз регуляторної діяльності

Проекти регуляторних актів

Звіти про відстеження результативності регуляторних актів

Моніторинг реалізації державної регуляторної політики

Перелік регуляторних актів

Плани графіки проведення заходів з відстеження результативності прийнятих регуляторних актів

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден»

Квітень 12, 2019

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

Березень 18, 2019

Аналіз регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації»

Березень 18, 2019

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них»

Оприлюднено доопрацьований аналіз регуляторного впливу

05.04.2019

Листопад 27, 2019

ПУСК

Аналіз регуляторної діяльності

Березень 18, 2019

Аналіз регуляторного впливу проекту постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації"

- Аналіз регуляторного впливу
- Доопрацьований АРВ 30.05.19

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації»

1. Визначення проблеми

Відомими до даної статті 5, 11, частини 1 статті 85 Конституції України мають цивільної авіації від величезного значення забезпечується надійним наданням послуг авіаційних і авіаційних компаній, а також залучення людських та матеріальних ресурсів. З цією метою, в тому числі, до статті 17 «Безпека». З огляду цивільної авіації в