



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна

тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45

www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України розробило проект наказу «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України» (далі – проект наказу) з метою належного здійснення оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації України.

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо погодити проект наказу у найкоротший строк.

- Додатки: 1. Копія проекту наказу на 46 арк. в 1 прим.
2. Копія аналізу регуляторного впливу проекту наказу на 13 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

383708

Тамара Копитова 351 41 59



№3679/09/14-19 від 22.11.2019

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України»
18 Листопада 2019, 11:28

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України» (далі – наказ) розроблено відповідно до Повітряного кодексу України, Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII та Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» з метою належного здійснення оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації України.

Суть наказу полягає у запровадженні Державною авіаційною службою України, експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування системи управління ризиками авіаційної безпеки цивільної авіації для забезпечення стандартизованого рівня захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, а також запровадження і здійснення заходів авіаційної безпеки, які відповідають характеру та рівню загрози.

Прийняття наказу дозволить визначити порядок та встановити єдині вимоги щодо здійснення оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці Державною авіаційною службою України та суб'єктами авіаційної діяльності, а також забезпечити стандартизований рівень авіаційної безпеки цивільної авіації відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO та ЄКЦА.

Зауваження та пропозиції до наказу від фізичних та юридичних осіб слід надсилати на адресу: Директорат авіаційного транспорту Мінінфраструктури, 01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14; kopytova@mtu.gov.ua.

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/31322.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України

Відповідно до статті 87 Повітряного кодексу України, пунктів 186 – 188 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460 (зі змінами), та з метою належного здійснення оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації України **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Інструкцію з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України, що додається.

2. Директорату авіаційного транспорту забезпечити:

подання цього наказу в установленому законодавством порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

3. Визнати такими, що втратили чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05 червня 2006 року № 399 «Про затвердження Інструкції про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 червня 2006 року за № 718/12592, та наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 11 травня 2007 року № 390/ДСК «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25 травня 2007 року за № 542/13809 (зі змінами).

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
інфраструктури України

_____ 2019 року № _____

ІНСТРУКЦІЯ
з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України

I. Загальні положення

1. Ця Інструкція з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (далі – Інструкція) розроблена відповідно до вимог Повітряного кодексу України, Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII (далі – Програма), Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» та Док. 30, частина II «Політика Європейської конференції цивільної авіації у сфері авіаційної безпеки».

2. Вимоги цієї Інструкції поширюються на експлуатантів аеродромів/аеропортів, експлуатантів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування.

3. На підставі цієї Інструкції експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування розробляють інструкції для своїх підприємств і проводять оцінку рівня загрози та ризиків. Ці інструкції погоджуються із органами внутрішніх справ та Службою безпеки України.

4. Терміни, що використовуються у цій Інструкції, вживаються у таких значеннях:

залишковий ризик – ризик, що залишився після прийняття заходів авіаційної безпеки для зменшення його рівня, з урахуванням ймовірності загрози та можливих наслідків;

інсайдер - працівник суб'єкта авіаційної діяльності, який забезпечує або має відношення до забезпечення авіаційної безпеки, володіє знаннями або має доступ до інформації з авіаційної безпеки та може бути використаний зловмисниками для підготовки чи безпосереднього скоєння акту незаконного втручання;

конфліктні зони - повітряний простір над районами, в яких відбувається або може виникнути збройний конфлікт між воєнізованими сторонами, включаючи також повітряний простір над районами, де такі сторони знаходяться у стані підвищеної бойової готовності або напруженості, що може поставити під загрозу повітряні судна цивільної авіації;

культура забезпечення авіаційної безпеки - це організаційна культура, яка сприяє досягненню оптимальних результатів у сфері забезпечення авіаційної безпеки та включає сукупність норм, переконань, принципів, соціальних установок і припущень, які є невід'ємною частиною щоденної діяльності підрозділів та працівників суб'єкта авіаційної діяльності;

ризик - залишкова ймовірність виникнення події зі значними наслідками після врахування пом'якшуючих заходів;

управління ризиком – системний підхід до визначення оптимального порядку дій при невизначених умовах з метою прийняття рішень, які

прийнятним способом враховують пов'язані з ризиком витрати та вигоди для виконання завдання.

Інші терміни, що використовуються у цій Інструкції, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Програмі, додатках до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та інших нормативно-правових актах України з питань авіаційної безпеки.

5. У цій Інструкції використовуються такі скорочення:

АБ – авіаційна безпека;

АНВ – акт незаконного втручання;

ВР – вибухова речовина;

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

ОрПР – організація повітряного руху;

ПС – повітряне судно;

КПС – командир повітряного судна;

ПЗРК – переносні зенітно-ракетні комплекси;

СВП – саморобний вибуховий пристрій;

СУАБ – система управління авіаційною безпекою;

ЦА – цивільна авіація.

II. Мета та основні завдання Інструкції

1. Основною метою цієї Інструкції є запровадження уповноваженим органом з питань ЦА, експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування системного підходу до управління ризиками АБ ЦА для забезпечення захисту ЦА від АНВ, а також запровадження і здійснення заходів АБ, які відповідають характеру та рівню загрози.

2. Основними завданнями цієї Інструкції є:

запровадження та здійснення на постійній основі уповноваженим органом з питань ЦА, а також експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами

та провайдерами аеронавігаційного обслуговування системного підходу до оцінки рівня загрози та ризиків на території і в повітряному просторі України, а також ПС українських експлуатантів під час здійснення польотів за межами України;

визначення людських та матеріальних ресурсів для належного здійснення оцінки рівня загрози та ризиків, розроблення та запровадження відповідних превентивних заходів АБ для зниження ризиків скоєння АНВ до допустимих рівнів;

міжвідомча взаємодія державних органів, задіяних у забезпеченні виконання Програми, з метою своєчасного отримання уповноваженим органом з питань ЦА та суб'єктами авіаційної діяльності інформації про діяльність міжнародних і внутрішніх терористичних угруповань для здійснення оцінки рівня загрози та ризиків за критеріями загрози (вірогідність та наслідки втрат людських та матеріальних ресурсів в результаті АНВ);

запровадження стандартизованої методики оцінки рівня загрози та ризиків;

запровадження суб'єктами авіаційної діяльності та забезпечення функціонування культури забезпечення АБ.

III. Характер загрози ЦА

1. Характер загрози ЦА є складовою частиною оцінки рівня загрози та ризиків, яка визначає цілі, засоби та способи реалізації АНВ в діяльність ЦА.

2. Оцінка рівня загрози та ризиків періодично переглядається в залежності від змін характеру загрози. Зміни характеру загрози обумовлені політичними, релігійними, соціальними, громадськими, особистими та іншими мотивами потенційних терористів та інших зловмисників.

3. Потенційні терористи та інші зловмисники під час підготовки нападу та вибору об'єктів ЦА для скоєння АНВ в діяльність ЦА мають на меті, зокрема:

викликати масову загибель людей;
заподіяти значні економічні збитки;
звернути увагу громадськості та заявити про себе;
залякати суспільство та ін.

4. Потенційними терористами та іншими зловмисниками, які здійснюють АНВ, є:

члени відомих міжнародних терористичних угруповань та організацій;
члени регіональних представництв та союзників таких угруповань та організацій;

терористи та терористичні групи, які не мають ніяких або мають вкрай обмежені зв'язки з такими угрупованнями та організаціями;

одинаки, які мотивовані переконаннями власного світогляду.

5. Для здійснення нападів на об'єкти ЦА терористи можуть використовувати в своїх цілях існуючі або передбачувані вразливі місця в системі забезпечення АБ.

6. Під час оцінки рівня загрози та ризиків суб'єкти авіаційної діяльності аналізують випадки скоєних у минулому злочинних дій на об'єктах ЦА, а також результати перевірки ефективності захисту виявлених вразливих місць.

IV. Управління ризиками АБ ЦА

1. Управління ризиками є ключовим компонентом СУАБ, яка представляє собою організований, системний підхід до управління АБ.

Системний підхід до управління ризиками включає:

проведення оцінки рівня загрози та ризиків АБ ЦА;

запровадження та здійснення превентивних заходів АБ щодо захисту ЦА від АНВ;

моніторинг ефективності забезпечення АБ.

2. Для забезпечення стандартизованого рівня захисту ЦА від АНВ та запровадження відповідних превентивних заходів АБ уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить загальну оцінку рівня загрози та ризиків АБ ЦА та здійснює її щоквартальний перегляд у межах території України та повітряному просторі над нею, а також визначає та постійно оновлює перелік держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено чи обмежено польоти повітряних суден українських експлуатантів за межами території України на підставі інформації, отриманої від правоохоронних органів, з інших джерел, у тому числі анонімних.

У разі отримання додаткової інформації з будь яких джерел про загрозу ЦА, уповноважений орган з питань ЦА переглядає оцінку рівня загрози та ризиків.

3. Оцінка рівня загрози та ризиків АБ ЦА здійснюється робочою групою з оцінки рівня загрози та ризиків уповноваженого органу з питань ЦА (далі - робоча група).

Робочу групу очолює керівник самостійного структурного підрозділу з АБ уповноваженого органу з питань ЦА. До складу робочої групи входять працівники структурного підрозділу з АБ та працівники інших структурних підрозділів уповноваженого органу з питань ЦА, а також працівники правоохоронних та інших державних органів, які здійснюють розвідувальну діяльність (за згодою).

Члени робочої групи повинні мати практичний досвід у сфері забезпечення АБ (не менше 3 років), підготовку з питань управління ризиками, знання методів та засобів скоєння АНВ.

4. Результати роботи робочої групи оформлюються протоколом, який затверджується уповноваженим органом з питань ЦА.

5. Уповноважений орган з питань ЦА, а також правоохоронні органи та співробітники державного органу спеціального призначення з правоохоронними функціями, який забезпечує державну безпеку України,

здіяні у процесі оцінки рівня загроз та ризиків, забезпечують своєчасний обмін інформацією з експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування з метою надання допомоги у здійсненні ними ефективної оцінки рівня загроз та ризиків відповідно до характеру їхньої діяльності.

Результати оцінки рівня загрози та ризиків уповноважений орган з питань ЦА доводить до відома кожної заінтересованої юридичної особи в частині, що її стосується шляхом видання інформаційних бюлетенів, NOTAM, опублікування інформації на офіційному вебсайті уповноваженого органу з питань ЦА, а також направлення відповідним суб'єктам авіаційної діяльності листів залежно від характеру інформації.

6. У разі отримання інформації про загрозу або вразливі місця в забезпеченні АБ суб'єкт авіаційної діяльності негайно надає таку інформацію до структурного підрозділу з АБ уповноваженого органу з питань ЦА для своєчасного вжиття відповідних заходів та забезпечення належного рівня АБ.

7. За наявності конкретної загрози ЦА експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування запроваджуються та здійснюються відповідні превентивні заходи АБ, які відповідають результатам оцінки рівня загрози та ризиків.

8. Для належного функціонування системного підходу до управління ризиками АБ ЦА в організаційно-розпорядчих документах суб'єкта авіаційної діяльності чітко визначаються обов'язки керівників всіх рівнів та їх відповідальність щодо забезпечення АБ та управління ризиками.

9. Оцінка рівня загрози та ризиків експлуатанта аеродрому/аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування здійснюється робочою групою з оцінки рівня загрози та ризиків експлуатантів аеродрому/аеропорту, експлуатантів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування (далі – робоча група відповідного експлуатанта

аеродрому/аеропорту, або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування), яку очолює заступник керівника відповідного експлуатанта аеродрому/аеропорту, або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування з АБ.

Результати проведеної оцінки рівня загрози та ризиків оформлюються протоколом та затверджуються керівником експлуатанта аеродрому/аеропорту, або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування.

10. Експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування на підставі власних інструкцій з оцінки рівня загрози та ризиків щоквартально здійснюють оцінку рівня загрози та ризиків, на підставі якої запроваджують та здійснюють адекватні заходи АБ щодо захисту ЦА від АНВ, що відповідають характеру та рівню загрози.

Результати проведеної оцінки рівня загрози та ризиків надаються до уповноваженого органу з питань ЦА.

У разі отримання інформації про загрозу з будь яких джерел експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування здійснюють додаткову оцінку рівня загрози та ризиків.

11. У кожному аеропорту для ефективної взаємодії та координації дій суб'єктів авіаційної діяльності, а також правоохоронних органів щоквартально, у разі необхідності частіше, проводяться засідання аеропортового комітету з АБ.

12. Засідання аеропортового комітету з АБ проводяться з метою:
розгляду результатів оцінки рівня загрози та ризиків;
забезпечення відповідності заходів АБ оцінці рівня загрози та ризиків, а також постійного контролю запроваджених заходів АБ;
визначення та перегляду вразливих місць в забезпеченні АБ;
розроблення та запровадження додаткових заходів АБ відповідно до результатів оцінки рівня загрози та ризиків;

визначення необхідної інформації для доведення до відома суб'єктів авіаційної діяльності за результатами оцінки рівня загрози та ризиків.

13. У разі підвищення рівня загрози та/або появи нових загроз проводяться позачергові засідання аеропортового комітету з АБ.

14. Результати засідань аеропортового комітету з АБ оформлюються протоколом та своєчасно доводяться до суб'єктів авіаційної діяльності та інших зацікавлених сторін.

У разі прийняття рішення щодо запровадження додаткових заходів АБ, необхідних для зниження ризиків скоєння АНВ, зазначена інформація надається до уповноваженого органу з питань ЦА протягом 24 годин.

15. Під час оцінки рівня загрози та ризиків експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування ретельно оцінюються конкретні сценарії реалізації загрози стосовно до її характеру відповідно до таблиці 1 додатку 1 до цієї Інструкції, методи та способи реалізації загрози та вразливість об'єктів ЦА щодо інсайдерів.

Під час оцінки реалізації конкретних сценаріїв враховуються успішно реалізовані в минулому чи попереджені спроби здійснення АНВ.

16. На стадії проектування нових та під час реконструкції діючих аеропортів/аеродромів експлуатанти аеропортів/аеродромів здійснюють оцінку рівня загрози та ризиків щодо нових об'єктів та/або об'єктів ЦА, які підлягають реконструкції.

Ця оцінка рівня загрози та ризиків проводиться з метою визначення вразливих місць в забезпеченні АБ аеропорту/аеродрому, забезпечення можливості адаптації об'єктів аеропорту/аеродрому до зміни оцінки рівня загрози та ризиків, а також запровадження у майбутньому, при необхідності, відповідних заходів АБ.

17. З метою належної оцінки рівня загрози та ризиків та виявлення вразливих місць в забезпеченні АБ, які можуть бути використані для здійснення АНВ, експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування аналізують інформацію про стан АБ, яка отримана під час проведення перевірок стану забезпечення АБ (контролю якості АБ), а також на підставі добровільних (анонімних) сповіщень, отриманих від пасажирів, членів екіпажу ПС, працівників суб'єктів авіаційної діяльності та інших осіб.

18. Під час оцінки рівня загрози та ризиків керівниками експлуатантів аеродромів/аеропортів, експлуатантів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування здійснюється збір та аналіз інформації, зокрема щодо можливих цілей, засобів та способів здійснення АНВ.

Зазначена інформація може бути отримана із наступних джерел:

раніше вчинені АНВ чи спроби вчинення АНВ, а саме успішно реалізовані чи попереджені спроби здійснення АНВ;

від органів, що забезпечують виконання Програми та закритих джерел інформації, які включають Службу безпеки України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство оборони України, Національну поліцію України, уповноважений орган з питань ЦА;

відкритих джерел інформації, які включають: засоби масової інформації, інформаційні ресурси міжнародних авіаційних організацій та ін.

19. Експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування запроваджують та забезпечують функціонування системи анонімних та конфіденційних сповіщень про інциденти з АБ, зокрема порушення або неналежне виконання вимог АБ.

20. Для належного забезпечення АБ, оцінки виконання вимог та вирішення проблемних питань щодо забезпечення АБ експлуатанти, експлуатанти аеродромів/аеропортів, провайдери аеронавігаційного

обслуговування створюють внутрішні комітети з АБ та забезпечують їх регулярну роботу (щокварталу).

Положення про внутрішній комітет з АБ затверджується керівником експлуатанта аеродрому/аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування.

До складу внутрішнього комітету з АБ експлуатанта аеродрому/аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування входять його керівник, який є головою внутрішнього комітету з АБ, заступник керівника з АБ та керівники структурних підрозділів.

21. З метою зниження ризиків та підвищення рівня забезпечення АБ експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування впроваджують принципи культури забезпечення АБ, які включають:

постійне удосконалення заходів та процедур забезпечення АБ;

підвищення рівня поінформованості працівників щодо існуючих загроз та ризиків АБ, а також їхньої відповідальності стосовно забезпечення АБ;

підвищення пильності працівників з метою виявлення фактів порушення вимог АБ та неналежного забезпечення АБ, а також невідкладного надання відповідної інформації про такі факти керівництву;

здійснення своєчасної підготовки з АБ відповідних категорій працівників;

належне дотримання порядку роботи з інформацією, що стосується АБ, у тому числі щодо існуючих загроз безпеці ЦА.

22. Для реалізації принципів культури забезпечення АБ керівники експлуатанта аеродрому/аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування повинні:

постійно виконувати вимоги та правила забезпечення АБ, а також бути прикладом для колег та підлеглих;

постійно сприяти покращенню стану АБ та пропагувати важливість заходів забезпечення АБ;

регулярно обговорювати проблемні питання щодо забезпечення АБ з колегами та підлеглими;

заохочувати працівників, які надають інформацію про порушення вимог АБ та/або неналежне виконання посадових обов'язків щодо забезпечення АБ;

своєчасно обробляти та аналізувати інформацію щодо інцидентів з АБ та вживати, у разі необхідності, коригуючі дії.

23. Для покращення стану АБ суб'єкти авіаційної діяльності забезпечують здійснення інформаційних заходів шляхом проведення регулярних інструктажів, ознайомлення працівників із інформаційними друкованими матеріалами щодо важливості заходів АБ, використання електронних ресурсів, мультимедійних матеріалів, а також створення та підтримки сприятливого робочого середовища для належного виконання працівниками обов'язків щодо забезпечення АБ.

V. Методика оцінки рівня загрози та ризиків

1. Методика оцінки рівня загрози та ризиків (додаток 2 до цієї Інструкції) розроблена з метою запровадження уповноваженим органом з питань ЦА та експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування стандартизованого підходу до оцінки рівня загрози та ризиків та включає три основні етапи:

ідентифікація загрози за інформацією, отриманою з будь якого джерела, а також визначення характеру загрози ЦА;

визначення ризику, що передбачає детальну оцінку конкретної загрози, аналіз ефективності існуючих заходів АБ для локалізації загрози, виявлення вразливих місць та оцінки залишкового ризику;

аналіз результатів оцінки рівня загрози та ризиків, розроблення і здійснення, у разі необхідності, додаткових заходів АБ для зниження ризику, та прийняття рішення щодо можливості виконання польотів.

2. Ключовими складовими компонентами процесу оцінки рівня загрози та ризиків є:

детальний аналіз сценарію загрози, що передбачає ідентифікацію загрози та характеристики можливого нападу і включає: мету, спосіб вчинення АНВ та засоби, які можуть бути використані для нападу, а також виконавців;

оцінювання ймовірності здійснення АНВ (оцінювання можливості здійснення АНВ, що визначається на підставі оцінки намірів та можливостей терористів чи інших осіб, які можуть здійснити АНВ, без урахування запроваджених заходів АБ);

оцінювання наслідків здійснення АНВ, а саме характеру та масштабів негативних наслідків у разі здійснення конкретного АНВ за найгіршим обґрунтованим сценарієм, зокрема: людські, економічні, матеріальні, політичні та репутаційні наслідки;

аналіз запроваджених заходів АБ та вимог нормативно-правових актів, які сприяють зниженню рівня загрози;

оцінювання залишкової вразливості, що передбачає визначення рівня вразливості, що залишився після врахування заходів АБ, запроваджених з метою зниження рівня загрози;

визначення залишкового ризику, що залишився після запровадження додаткових заходів АБ з урахуванням ймовірності загрози та можливих наслідків здійснення АНВ;

розроблення та аналіз можливих додаткових заходів АБ, які у разі необхідності можуть бути запроваджені уповноваженим органом з питань ЦА та/ або суб'єктами авіаційної діяльності з метою зниження ризиків до допустимого рівня.

3. Оцінка ймовірності скоєння АНВ здійснюється за п'ятибальною шкалою від низької до високої відповідно до таблиці 2 додатка 3 до цієї Інструкції.

4. Оцінка наслідків скоєння АНВ здійснюється за п'ятибальною шкалою від низької до високої відповідно до таблиці 3 додатка 4 до цієї Інструкції.

5. Оцінка вразливості об'єкта здійснюється за п'ятибальною шкалою:

1) висока – взагалі не вживаються жодні заходи для зниження рівня загрози тому, що відсутні вимоги керівних документів з АБ або не можливо запропонувати реальні ефективні заходи;

2) середня - висока – заходи щодо зниження рівня загрози мають обмежений характер, а важливі області та аспекти ризику не охоплені вимогами або заходами, передбаченими керівними документами з АБ;

3) середня – наявні характерні особливості ймовірностей категорій «Висока» та «Середня-висока».

4) середня - низька – заходи для зниження рівня загрози запроваджені, проте вони в недостатній мірі відпрацьовані, або не в повній мірі ефективні;

5) низька – вимоги чітко визначені в керівних документах з АБ, а заходи щодо зниження рівня загрози, вважаються ефективними та здійснюються належним чином.

6. На підставі оцінювання ймовірності, можливих наслідків та вразливості для кожного ймовірного сценарію загрози (АНВ) здійснюється оцінка залишкового ризику за п'ятибальною шкалою від низького до високого відповідно до таблиці 4 додатка 5 до цієї Інструкції.

7. За результатами оцінки рівня загрози та ризиків експлуатантом аеродрому/аеропорту, експлуатантом, провайдером аеронавігаційного обслуговування приймається рішення щодо можливості виконання польотів та впровадження відповідних рівню та характеру загрози заходів АБ.

8. Результати та підтверджуючі матеріали щодо оцінки рівня загрози та ризиків оформлюються протоколом, з обов'язковим заповненням таблиці в якості додатка до нього, зазначеної у пункті 15 розділу IV цієї Інструкції, зберігаються експлуатантами аеродромів/аеропортів, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування протягом року з дати здійснення оцінки рівня загрози та ризиків та щоквартально, а також за вимогою, надаються до уповноваженого органу з питань ЦА.

Зразки оформлення результатів оцінки рівня загрози та ризиків надано в таблиці 5 додатку 6 та таблиці 6 додатку 7 до цієї Інструкції.

9. До результатів оцінки рівня загрози та ризиків експлуатанта аеродрому/аеропорту або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування додається аналіз кожного конкретного сценарію загрози з детальним викладенням інформації згідно з положеннями Методики оцінки загроз та ризиків АБ ЦА відповідно до Дос 8973 «Керівництво з авіаційної безпеки».

VI. Оцінка рівня загрози та ризиків під час виконання польотів за межами України

1. Під час планування виконання авіаційних перевезень або робіт за межами України експлуатантом на підставі власної інструкції обов'язково здійснюється оцінка рівня загрози та ризиків для прийняття рішення щодо можливості виконання польотів.

2. Польоти ПС експлуатантів до держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено польоти, не здійснюються.

3. Під час планування виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант:

враховує обмеження, рекомендації та іншу інформацію уповноваженого органу з питань ЦА, а також міжнародних авіаційних організацій щодо оцінки рівня загрози та ризиків;

здійснює детальну оцінку рівня загрози та ризиків щодо аеропортів (аеродромів, ЗПМ) базування, відправлення, призначення та транзитних;

здійснює детальну оцінку рівня загрози та ризиків щодо маршруту польоту, з обов'язковою оцінкою рівня загрози та ризиків АБ на території та повітряному просторі країн, через які планується маршрут польоту. При цьому особлива увага звертається на оцінку рівня загрози та ризиків під час планування та виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами;

на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків приймає рішення щодо можливості виконання польотів, а також розробляє та забезпечує виконання, у разі необхідності, додаткових заходів АБ для зниження ризиків до допустимих рівнів.

4. Перед початком виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант надає до уповноваженого органу з питань ЦА детальну інформацію щодо проведеної оцінки рівня загрози та ризиків, яка включає: детальний аналіз кожного типу загрози, можливий сценарій її реалізації, діючі заходи АБ, що дають змогу нейтралізувати конкретну загрозу, а також вичерпну інформацію щодо додаткових заходів АБ, необхідних для зниження ризиків АБ до допустимих рівнів.

5. Під час виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти, КПС на підставі результатів оцінки рівня загрози та ризиків, отриманих від робочої групи експлуатанта та інформації, отриманої безпосередньо перед вильотом, здійснюється додаткова оцінка рівня загрози та ризиків в аеропорту вильоту, транзитних та призначення, а також на маршруті польоту, після чого приймається остаточне рішення щодо можливості виконання конкретного авіарейсу.

6. Під час виконання польотів до держав та аеропортів, до яких тимчасово обмежено польоти ПС, експлуатант:

забезпечує постійний моніторинг безпекової ситуації у відповідних регіонах виконання польотів та аналіз тенденцій;

відповідає за своєчасну та ефективну оцінку рівня загрози та ризиків у разі виникнення нових видів загроз/ підвищення рівня загрози;

забезпечує належне здійснення контролю якості забезпечення АБ у зазначених аеропортах;

щомісячно, а також за письмовою вимогою, надає до уповноваженого органу з питань ЦА інформацію щодо оцінки рівня загроз та ризиків АБ, аналізу тенденцій та ефективності запроваджених заходів АБ у відповідних аеропортах і регіонах виконання польотів.

VII. Оцінка рівня загрози та ризиків під час виконання польотів над/ поблизу конфліктних зон

1. Під час планування та виконання польотів над/поблизу конфліктних зон експлуатант враховує інформацію щодо обмежень або закриття повітряного простору з боку органів ОрПР, а також причини запровадження таких обмежень та/або заборон.

2. Під час виконання польотів над/поблизу конфліктних зон експлуатант здійснює оцінку рівня загрози та ризиків як навмисного (спланованого), так і ненавмисного нападу проти цивільного ПС.

3. Під час оцінки рівня загроз та ризиків щодо можливості виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами, експлуатант враховує, зокрема:

тип та характеристику озброєння, наявного у сторін конфлікту: протиповітряного озброєння, у тому числі ракет класів «земля - повітря» та «повітря-повітря»; ПЗРК, наявність та можливість застосування військової авіації, а також випадки застосування такого озброєння щодо військових ПС;

військові можливості сторін конфлікту: командний склад; підготовка; доступ до озброєння та вміння ним користуватися;

характер конфлікту та заяви сторін щодо польотів цивільних ПС;

конкретні ділянки конфліктної зони та критичні об'єкти інфраструктури, які можуть мати ключове стратегічне значення в контексті конфлікту;

факти або ознаки втрати відповідним органом ОрПР контролю, або неналежне здійснення управління повітряним рухом над конфліктною зоною, або її окремою частиною.

4. Під час оцінки рівня загрози та ризиків щодо можливості виконання польотів поблизу/над конфліктними зонами експлуатант враховує інформацію уповноваженого органу з питань ЦА, а також:

інформацію уповноважених органів з питань ЦА інших держав та міжнародних авіаційних організацій;

інформацію з відкритих джерел (інтернет-ресурсів) та ін.

VIII. Запровадження додаткових заходів АБ

1. Для оперативного реагування на підвищення рівня загрози, виникнення нових загроз, а також у разі отримання достовірної інформації про загрозу безпеці ЦА, уповноважений орган з питань ЦА на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків запроваджує на постійній та тимчасовій основі додаткові заходи АБ для зниження ризиків скоєння АНВ до забезпечення належного рівня АБ.

2. Додаткові заходи АБ на тимчасовій основі запроваджуються уповноваженим органам з питань ЦА шляхом видання обов'язкових до виконання суб'єктами авіаційної діяльності директив.

3. У директиві уповноваженого органу з питань ЦА зазначаються:
детальні вимоги щодо запровадження та здійснення додаткових заходів АБ на тимчасовій основі;

суб'єкти авіаційної діяльності, відповідальні за запровадження та здійснення додаткових заходів АБ на тимчасовій основі;

вимоги щодо інформування уповноваженого органу з питань ЦА про початок здійснення додаткових заходів АБ на тимчасовій основі;

структурний підрозділ уповноваженого органу з питань ЦА, відповідальний за облік та аналіз інформації щодо здійснення суб'єктами авіаційної діяльності додаткових заходів АБ на тимчасовій основі;

строки запровадження та здійснення додаткових заходів АБ на тимчасовій основі.

4. Уповноважений орган з питань ЦА на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків може запроваджувати постійні додаткові заходи АБ шляхом внесення змін до відповідних нормативно-правових актів з АБ. При цьому під час розроблення постійних додаткових заходів уповноважений орган з питань ЦА проводить детальну оцінку впливу додаткових заходів з АБ.

5. Оцінка впливу додаткових заходів з АБ здійснюється уповноваженим органом з питань ЦА та включає такі етапи:

визначення заходів АБ, що підлягають оцінці;

теоретична та/або практична оцінка впливу конкретних заходів АБ;

визначення рівня їх впливу;

оцінка результатів;

надання пропозицій щодо можливості запровадження додаткових заходів АБ.

6. Результати оцінки впливу додаткових заходів з АБ оформляються відповідно до таблиці 7 додатку 8 до цієї Інструкції та затверджуються уповноваженим органом з питань ЦА.

7. У разі зниження рівня загрози, на підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків уповноважений орган з питань ЦА скасовує запроваджені тимчасові додаткові заходи АБ шляхом видання відповідної директиви, а

постійні додаткові заходи АБ – шляхом внесення змін до відповідних нормативно-правових актів у сфері АБ.

ІХ. Оцінка загрози вибуху

1. У разі отримання інформації про загрозу вибуху робочими групами експлуатантів аеродрому/аеропорту, або експлуатантами, або провайдерами аеронавігаційного обслуговування здійснюється оцінка загрози вибуху відповідно до додатку 9 до цієї Інструкції та приймається відповідне рішення щодо запровадження плану врегулювання кризової ситуації та/або здійснення додаткових заходів АБ.

2. Експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти та провайдери аеронавігаційного обслуговування у власних інструкціях оцінки рівня загрози та ризиків забезпечують розроблення порядку дій у разі отримання інформації про загрозу вибуху, передачі та аналізу отриманої інформації, оцінки загрози вибуху, відповідальність посадових осіб щодо проведення оцінки та прийняття рішення стосовно запровадження відповідних заходів, а також порядок взаємодії із правоохоронними органами.

3. Оцінка загрози вибуху щодо об'єкта аеропорту/аеродрому здійснюється робочою групою експлуатанта аеродрому/аеропорту, до складу якої входять працівники служби авіаційної безпеки аеропорту/аеродрому, а також співробітники органів внутрішніх справ та Служби безпеки України.

Оцінка загрози вибуху щодо ПС або об'єкта експлуатанта здійснюється робочою групою експлуатанта, до складу якої входять працівники експлуатанта, служби авіаційної безпеки аеропорту/аеродрому, а також співробітники органів внутрішніх справ та Служби безпеки України.

4. Працівники робочих груп експлуатантів аеродромів/аеропортів, експлуатантів та провайдерів аеронавігаційного обслуговування, які здійснюють оцінку загрози вибуху, повинні мати практичний досвід

забезпечення АБ (не менше 3 років), підготовку з питань управління ризиками, знання методів та засобів скоєння АНВ.

Для належного аналізу отриманої інформації, її своєчасної передачі для подальшої оцінки рівня загрози та ризику суб'єкти авіаційної діяльності на підставі цього розділу розробляють відповідні інструкції для своїх працівників, експлуатанти аеропортів/аеродромів та експлуатанти також призначають відповідних осіб для оцінки загрози вибуху, забезпечують їхню належну підготовку та наявність таких осіб у кожній зміні для своєчасної оцінки загрози вибуху.

5. З метою спрощення процесу збору та аналізу інформації щодо загрози вибуху, експлуатанти аеродромів/аеропортів, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування та інші суб'єкти авіаційної діяльності встановлюють відповідне обладнання для запису телефонних номерів, які є доступними у відкритому інформаційному полі (інтернет, довідники, преса тощо). Перелік таких номерів визначається керівником суб'єкта авіаційної діяльності. У разі надходження інформації про загрозу вибуху по телефону, запис такої розмови зберігається та може використовуватися в установленому порядку як доказ.

6. Керівники суб'єктів авіаційної діяльності організують та відповідають за проведення інструктажу для своїх працівників щодо дій у разі отримання інформації про загрозу вибуху.

Обов'язки щодо дій у разі отримання такої інформації визначаються у відповідних посадових інструкціях.

7. Працівник суб'єкта авіаційної діяльності у разі отримання інформації про загрозу вибуху повинен діяти відповідно до встановленої послідовності та правил, що визначені у додатку 10 до цієї Інструкції, інших положень цієї Інструкції та негайно доповісти своєму керівнику про отриману інформацію, а також, у разі можливості, самостійно заповнити форму про отримання

інформації щодо загрози вибуху відповідно до таблиці 8 додатку 11 до цієї Інструкції.

Після цього керівник суб'єкта авіаційної діяльності негайно інформує зацікавлені сторони відповідно до схеми оповіщення. З метою отримання вичерпної інформації керівник суб'єкта авіаційної діяльності проводить співбесіду з особою, яка отримала інформацію щодо загрози вибуху, заповнює форму про отримання інформації щодо загрози вибуху та передає його копію заступнику керівника з АБ експлуатанта аеродрому/аеропорту або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування.

8. Для своєчасної передачі необхідної інформації керівник робочої групи експлуатанта аеродрому/аеропорту або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування забезпечує бланками форм про отримання інформації щодо загрози вибуху працівників суб'єктів авіаційної діяльності та їхніх керівників.

9. У разі отримання письмового повідомлення про загрозу, в тому числі в електронному вигляді, працівник суб'єкта авіаційної діяльності, який отримав таку інформацію, повинен зберегти повідомлення та передати його своєму керівнику з детальним письмовим поясненням щодо отримання повідомлення.

У разі отримання письмового повідомлення на борту ПС в польоті, зазначене повідомлення обов'язково передається КПС.

10. У разі отримання екіпажем ПС інформації щодо загрози вибуху ПС в польоті, КПС може здійснити оцінку рівня загрози та ризиків, якщо він уповноважений керівництвом експлуатанта та пройшов відповідну підготовку щодо оцінки рівня загрози та ризиків. Наземний персонал, а також працівники правоохоронних органів через органи ОрПР надають необхідну інформацію та допомогу КПС щодо оцінки рівня загрози та ризиків.

Якщо КПС не уповноважений керівництвом експлуатанта самостійно здійснювати оцінку рівня загрози та ризиків, інформація щодо загрози вибуху

ПС в польоті передається КПС наземному персоналу, і оцінка загрози вибуху здійснюється робочою групою експлуатанта.

11. Під час оцінки загрози вибуху в польоті аналізу підлягають:
- інформація щодо походження повідомлення про загрозу: отримане/виявлене до вильоту, під час огляду/догляду ПС, або під час польоту;
 - точні слова та вислови, використані в повідомленні про загрозу для того, щоб з'ясувати чи зазначені в повідомленні обґрунтовані причини загрози;
 - наявність на борту ПС осіб, проти яких може бути спрямована загроза (політичний діяч або інша досить відома особа);
 - наявність на борту ПС пасажирів, які можуть бути джерелом загрози (потенційно небезпечні пасажирів, пасажирів, які порушують порядок, недисципліновані пасажирів та ін.);
 - інформація щодо аналогічних подій з конкретним експлуатантом.
- Також, через органи ОрПР КПС повинен отримати відповідну інформацію щодо наявності загрози експлуатанту в аеропорту/аеродромі вильоту та ефективності і якості здійснених в ньому заходів АБ.

12. Оцінка загрози вибуху здійснюється відповідно до таблиці 9 додатка 12 до цієї Інструкції та визначає рівень загрози: червоний, жовтий або зелений, а також надає пропозиції щодо вжиття відповідних заходів відповідно до таблиці 10 додатка 13 до цієї Інструкції.

13. Під час оцінки загрози вибуху необхідно визначити ймовірність та правдоподібність загрози вибуху, забезпечити у разі необхідності своєчасне вжиття заходів реагування відповідно до характеру загрози, та звести до мінімуму порушення роботи аеропорту/аеродрому та/або експлуатанта.

14. Процес оцінки загрози вибуху складається з п'яти етапів:
- визначення конкретного ПС;
 - визначення конкретного наземного об'єкту (споруди);
 - ідентифікація цілі;

аналіз допоміжних даних, які можуть посилити або пом'якшити обставини;

безпосередньо оцінка рівня загрози вибуху та прийняття рішення.

15. Остаточне рішення щодо здійснення додаткових заходів АБ приймають заступники керівника з АБ експлуатанта аеродрому/аеропорту або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування з АБ за погодженням з керівниками експлуатанта аеродрому/аеропорту або експлуатанта, або провайдера аеронавігаційного обслуговування відповідно.

16. Додаткові заходи АБ визначаються відповідно до рівня і характеру загрози та здійснюються, у разі необхідності, з метою локалізації конкретної загрози вибуху та зниження ризику скоєння АНВ до допустимого рівня.

17. У разі отримання інформації про загрозу вибуху експлуатант аеродрому/аеропорту, або експлуатант, або провайдер аеронавігаційного обслуговування негайно сповіщає уповноважений орган з питань ЦА, та після проведення оцінки загрози вибуху надає їй детальну інформацію щодо результатів оцінки загрози і вжитих заходів.

18. Експлуатанти аеродрому/аеропорту, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування зберігають інформацію щодо повідомлень про загрозу вибуху та надають її на вимогу до уповноваженого органу з питань ЦА.

Генеральний директор Direktoraty
авіаційного транспорту



Дмитро КУШПІЛЬ

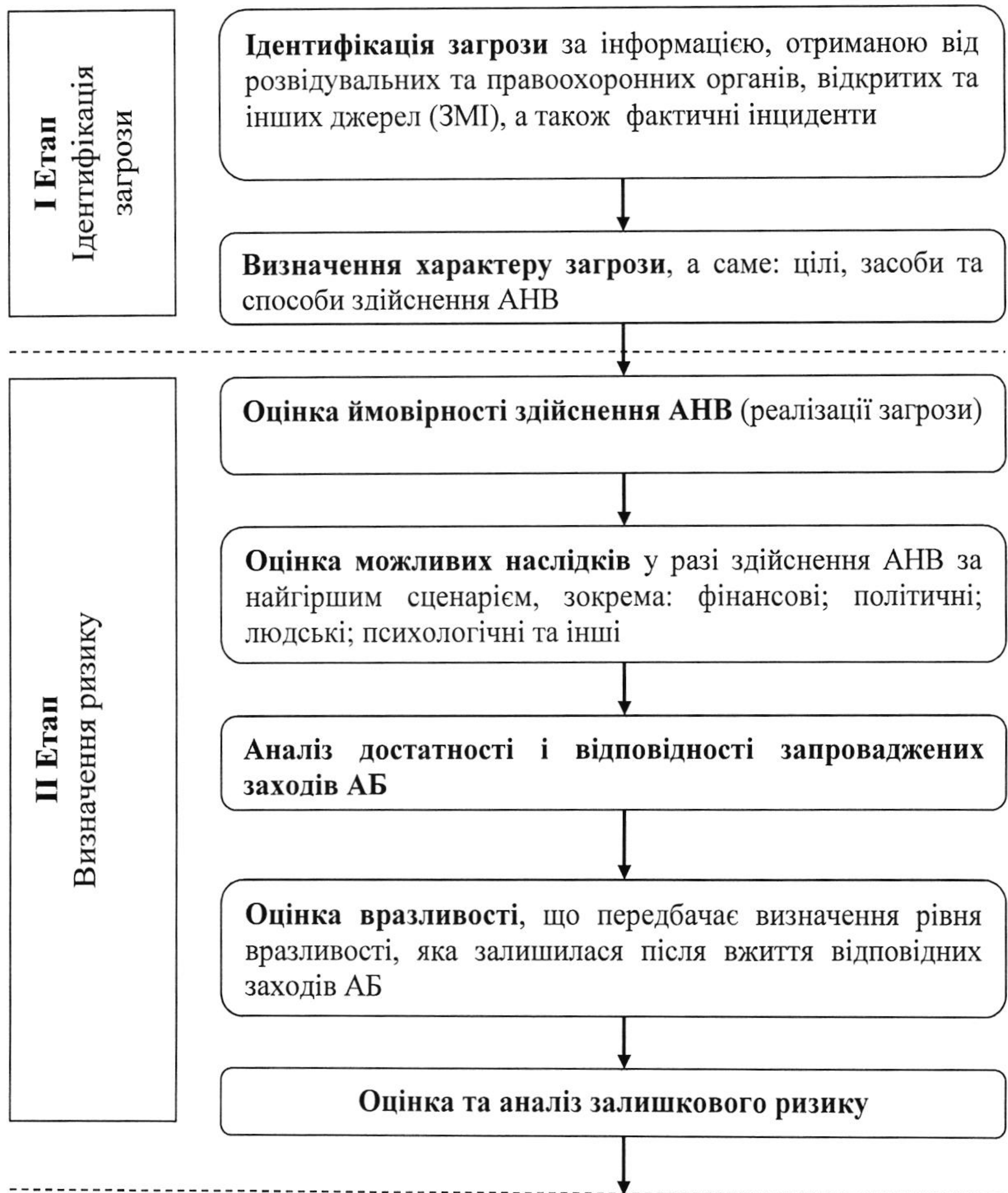
Додаток 1 до Інструкції з оцінки
рівня загрози безпеці цивільної
авіації України (пункт 15 розділу
IV)

Таблиця 1

№ п/п	Тип загрози	Ймовірність	Наслідки	Вразливість	Ризик
1	СВП, що перевозиться людиною на тілі чи в ручній поклажі				
2	СВП у вантажі				
3	СВП, що перевозиться у бортовому харчуванні, бортприпасах (приналежностях)				
4	СВП, що перевозиться пасажиром у зареєстрованому багажі				
5	СВП, що перевозиться на транспортному засобі				
6	Розміщення СВП на ПС обслуговуючим персоналом				
7	Обстріл/ пошкодження ПС під час перебування в аеропорту				
8	Захоплення/ угон ПС під час перебування в аеропорту				
9	ПЗРК в зоні збройних конфліктів				
10	ПЗРК за межами зони збройних конфліктів				
11	Загрози в польоті – угон ПС				
12	Загрози в польоті – використання ПС в якості зброї				
13	Обстріл ПС із застосуванням стрілецької зброї під час зльоту/ посадки ПС				
14	Обстріл ПС під час польоту поблизу/ над зоною збройного конфлікту				
15	Загрози в польоті-дистанційно пілотовані авіаційні системи				
16	Кібератаки				
17	Хімічні, біологічні та радіологічні загрози				
18	Загрози щодо неконтрольованої зони аеропорту				
19	Інші загрози				



Методика оцінки рівня загрози та ризиків





Кушніч О.

Додаток 3 до Інструкції з оцінки
рівня загрози безпеці цивільної
авіації України (пункт 3
розділу V)

Таблиця 2

Ймовірність	Критерії
Висока	Максимально можливий сценарій тому, що такий АНВ вже був здійснений протягом останніх кількох років або наявні вагомні докази щодо спроможності, намірів та планування здійснення такого АНВ
Середня - висока	Явно ймовірний сценарій тому, що наявна інформація про відносно нещодавні приклади, або докази завчасного планування АНВ чи здійснення спостереження зі зловмисними намірами
Середня	Значною мірою ймовірний сценарій тому, що наявні дані про наміри та спроможність здійснити АНВ, а також можливо наявні деякі приклади, але відсутні докази фактичного планування АНВ
Середня - низька	Сценарій, приклади здійснення якого відсутні або подібні інциденти останнім часом не відбувалися, проте наявні деякі дані про наміри його здійснити, хоча очевидно, що спосіб успішного здійснення АНВ ще не достатньо відпрацьований або, ймовірно, для здійснення АНВ буде використано інший спосіб
Низька	Теоретично можливий сценарій, проте відсутні приклади або ознаки здійснення чи планування АНВ, наявні теоретичні наміри, але відсутні явні докази щодо спроможностей їх реалізувати.



Курченко Д.

Додаток 4 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 4 розділу V)

Таблиця 3

Ступінь впливу	Людські наслідки	Економічні наслідки	Інші наслідки
Високий	Сотні загиблих	Мільярди гривень	Серйозне порушення функціонування цивільної авіації та зменшення довіри до неї
Середній високий	Деякі, але не всі перераховані наслідки ймовірності категорії «Висока»		
Середній	Десятки загиблих	Десятки чи сотні мільйонів гривень	Значне порушення функціонування цивільної авіації та зменшення довіри до неї
Середній низький	Деякі, але не всі перераховані наслідки ймовірності категорії «Середня»		
Низький	Можливо декілька загиблих та поранених	Деякий економічний збиток	Деякі порушення функціонування цивільної авіації та зменшення довіри до неї

Handwritten signature and name: [Signature] / [Name]

Додаток 5 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 6 розділу V)

Таблиця 4

Результат оцінки ризику	Критерій прийнятності ризику	Рішення щодо можливості виконання польотів
Високий	Неприйнятний	Виконання польотів заборонено
Середній високий	Неприйнятний	Виконання польотів можливе лише після вжиття додаткових заходів АБ та зниження ризику до рівня «Середній»
Середній	Прийнятний	Виконання польотів можливе. Рекомендовано вжити додаткові заходи АБ для зниження ризику до рівня «Низький»
Середній - низький	Прийнятний	Виконання польотів можливе. Рекомендовано вжити додаткові заходи АБ для зниження ризику до рівня «Низький»
Низький	Прийнятний	Виконання польотів можливе. Немає потреби вжиття додаткових заходів АБ

Григорук Д.

Додаток 6 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 8 розділу V)

Таблиця 5

№ п/п	Тип загрози	Ймовірність	Рівень наслідків	Вразливість	Рівень ризику
1	СВП, що перевозиться людиною на тілі чи в ручній поклажі	Висока	Високий	Середня - висока	Високий
2	СВП у вантажі	Середня	Високий	Середня	Середній-високий
3	ПЗРК в конфліктних зонах	Середня-висока	Високий	Висока	Середній-високий
4	Загрози щодо неконтрольованої зони аеропорту	Середня-висока	Середній-низький	Середня-висока	Середній-високий
5	СВП, що перевозиться на транспортному засобі	Середня	Середній-високий	Середня	Середній
6	СВП, що перевозиться пасажиром у зареєстрованому багажі	Середня-низька	Високий	Середня	Середній
7	Загрози в польоті – використання ПС в якості зброї	Середня-низька	Високий	Середня	Середній-низький
8	ПЗРК за межами конфліктних зон	Низька	Високий	Висока	Середній-низький
9	Загрози в польоті-дистанційно пілотовані авіаційні системи	Середня-низька	Середній-високий	Середня-висока	Середній-низький
10	СВП, що перевозиться у бортовому харчуванні, бортприпасах	Середня-низька	Середній-високий	Середня	Середній-низький
11	Кіберзагрози	Низька	Високий	Низька	Низький
12	Хімічні, біологічні та радіологічні загрози	Низька	Середній	Середня	Низький
13	Загрози в польоті – угон ПС	Середня	Середній-низький	Низька	Низький

Власний підпис

Додаток 7 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 8 розділу V)

Таблиця 6

Фактор загрози	Вірогідність			Наслідки		Ризик безпеки
	Вірогідність атаки	Вірогідність успіху	Узагальнена імовірність	Атакований актив	Наслідки	
Скомпрометований фахівець з технічного обслуговування датчика	Імовірна	Висока	Висока	Датчик	Середні	Високий
Скомпрометований керівник ОРДС(Обробки та розповсюдження даних спостереження)	Імовірна	Висока	Висока	ОРДС (Обробка та розповсюдження даних спостереження)	Високі	Високий
Скомпрометований персонал з безпеки	Імовірна	Висока	Висока	Будь-який актив на землі	Високі	Високий
Скомпрометований допоміжний персонал	Імовірна	Середня	Середньо-висока	Будь-який актив на землі	Високі	Високий
	Вірогідність			Наслідки		Ризик безпеки

Фактор загрози	Вірогідність атаки	Вірогідність успіху	Загальна ймовірність	Атакований актив	Наслідок	
Скомпрометований керівник з безпеки	Імовірна	Висока	Висока	Будь-який актив на землі	Високі	Високий
Помилка в інженерії	Мала	Низька	Низька	ОРДС, сирі або обробленні радарні дані	Високі	Середньо-низький
Постачальники	Мала	Низька	Низька	Датчик	Середні	Середньо-низький
Фахівець з технічного обслуговування		Низька				
Скомпрометований пілот	Імовірна	Низька	Середньо-низька	Транспондер	Дуже високі	Середньо-високий
Скомпрометований відвідувач	Імовірна	Низька	Середньо-низька	Будь-який актив на землі	Високі	Середній
Скомпрометований персонал	Імовірна	Середня	Середньо-висока	Будь-який актив на землі	Високі	Високі
Природна чи екологічна подія	Мала	Висока	Середньо-низька	Центр управління	Дуже високі	Середньо-високий


Козак Р.

Додаток 8 до Інструкції з оцінки
рівня загрози безпеці цивільної
авіації України (пункт 6
розділу VIII)

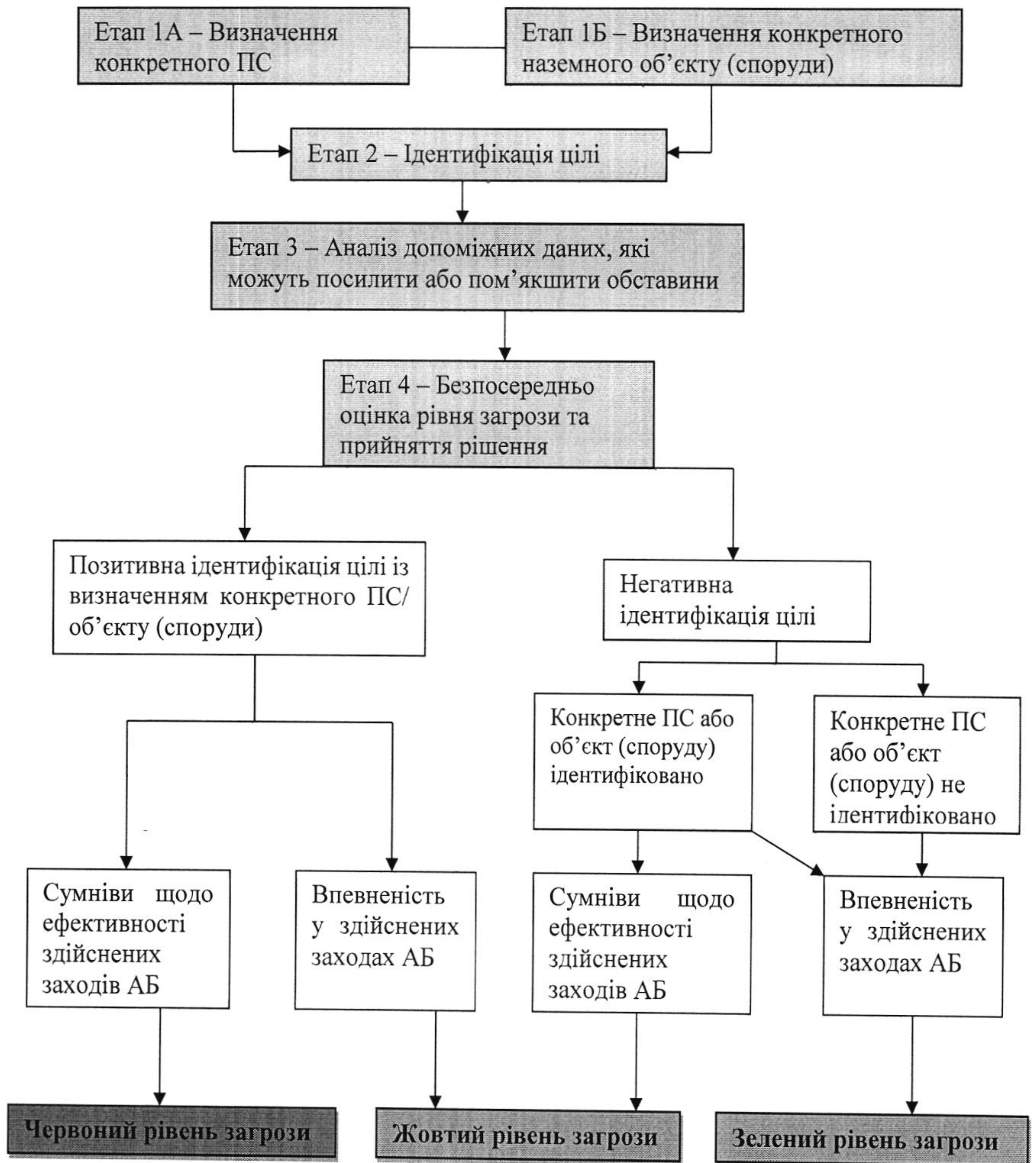
Таблиця 7

Загроза/можливий спосіб її реалізації	
Результати оцінки ризику	
Діючі заходи авіаційної безпеки	
Ефективність діючих заходів авіаційної безпеки	
Фінансові витрати	
Вплив на операційну діяльність	
Можливі додаткові заходи авіаційної безпеки	
Залишковий ризик	
Вплив на операційну діяльність додаткових заходів авіаційної безпеки	
Фінансові витрати для запровадження додаткових заходів авіаційної безпеки	



Додаток 9 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 1 розділу IX)

Оцінка загрози вибуху



Додаток 10 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 7 розділу IX)

Дії особи, яка отримала повідомлення про загрозу вибуху по телефону:

а) уважно слухати та записувати точні вислови та слова, озвучені особою, яка подзвонила;

б) намагатися визначити звідки телефонує особа;

в) намагатися здійснити запис розмови, якщо це не здійснюється автоматично;

г) продовжувати вести телефонну розмову якомога довше для того, щоб отримати вичерпну інформацію;

г) для подальшої ідентифікації загрози та оцінки її правдоподібності, а також встановлення звідки телефонує особа, працівник повинен задати особі, яка телефонує, прямі питання наступного змісту у такій послідовності:

1. Де знаходиться вибуховий пристрій?
2. Коли відбудеться вибух?
3. Як виглядає вибуховий пристрій?
4. Хто ви?
5. Навіщо Ви це робите?

д) сповістити свого керівника, який повинен передати відповідну інформацію уповноваженій особі, яка здійснює оцінку загрози вибуху. Також інформація передається правоохоронним органам відповідно до схеми оповіщення.



Додаток 11 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 7 розділу IX)

Таблиця 8

Спосіб отримання інформації (виберіть необхідне, надайте детальну інформацію та фото, у разі можливості)		
Телефонний дзвінок: так/ ні Записаний: так/ ні	Номер телефону:	
Електронна пошта:	Адреса:	
Записка:	Метод написання:	
Соціальна мережа:	Чат:	
Web-сайт:	Інше:	
Якщо інформація отримана за номером телефону: Місцевий <input type="checkbox"/> Міжміський <input type="checkbox"/> Внутрішній <input type="checkbox"/> Громадський або мобільний <input type="checkbox"/> Чи здійснена спроба встановити звідки здійснено дзвінок? так/ ні		
Тип загрози: Вибуховий пристрій <input type="checkbox"/> Кіберзагроза <input type="checkbox"/> Диверсія <input type="checkbox"/> Загроза щодо атаки зброєю класу «земля-повітря» <input type="checkbox"/> Загроза щодо неконтрольованої зони <input type="checkbox"/> Незаконне захоплення <input type="checkbox"/> Інше:		
Текст повідомлення (точні слова, зокрема опис вибухового пристрою, місце його знаходження, спосіб його активації та ін.):		
Де відбудеться атака? Що є ціллю атаки?		
Термінал аеропорту:	Експлуатант:	Інша ціль:
Номер рейсу та маршрут:	Додаткова інформація:	
Чи володіла особа, яка зателефонувала, інформацією щодо ПС або споруди, коли описувала місце розміщення вибухового пристрою? Так/ ні		
Коли відбудеться атака/ вибух?		
Дата:	Час (місцевий або UTC):	
Час атаки/ вибуху вже настав? Так/ ні		
Яким чином відбудеться детонація ВП?	Як виглядає ВП?	

На якій висоті?		
Яким чином?		Де і яким чином розміщено/ приховано ВП
Чи вибухне ВП у разі його переміщення?		
Інше		
Хто ви?		
ПІБ особи, яка телефонує:	Місце роботи:	ПІБ зловмисника:
Де ви зараз перебуваєте?		Навіщо ви це робите?
Характеристика особи, яка зателефонувала		
Стать: Чоловіча <input type="checkbox"/> Жіноча <input type="checkbox"/> Важко визначити <input type="checkbox"/>		
Вік: Дитина <input type="checkbox"/> Підліток <input type="checkbox"/> Середнього віку <input type="checkbox"/> Похилого віку <input type="checkbox"/> Важко визначити <input type="checkbox"/>		
Володіння місцевою мовою: Бездоганне <input type="checkbox"/> Гарне <input type="checkbox"/> Непогане <input type="checkbox"/> Погане <input type="checkbox"/>		
Характеристики голосу: Спокійний <input type="checkbox"/> Збуджений <input type="checkbox"/> Наляканий <input type="checkbox"/> У стані сп'яніння <input type="checkbox"/> Легковажний <input type="checkbox"/> Плавний <input type="checkbox"/> Запинається <input type="checkbox"/>		
Акцент:		
Манера спілкування: Спокійна <input type="checkbox"/> Сердита <input type="checkbox"/> Нормальна <input type="checkbox"/> Ірраціональна <input type="checkbox"/> Зв'язна <input type="checkbox"/> Незв'язна <input type="checkbox"/> Поміркована <input type="checkbox"/> Емоційна <input type="checkbox"/> Доброчесна <input type="checkbox"/> Смішна <input type="checkbox"/> Непристойна <input type="checkbox"/> Занепокоєна <input type="checkbox"/> Інше <input type="checkbox"/> (описати):		
Шумовий фон (вибрати необхідне): Транспорт: Автомобілі/ поїзди/ літаки/ інше: Домашній шум: кухня/ телебачення - радіо/ музика Громадське місце: Робоче місце: офісне обладнання/ заводське обладнання Тварини: Інші звуки:		
Дані про особу, яка отримала інформацію щодо загрози (заповнюється обов'язково)		
ПІБ:	Місце роботи:	Посада:
Місце знаходження	Номер телефону:	Часовий пояс:
Дата і час отримання повідомлення про загрозу (місцевий та UTC):		

В.В.В.
Кермів Д

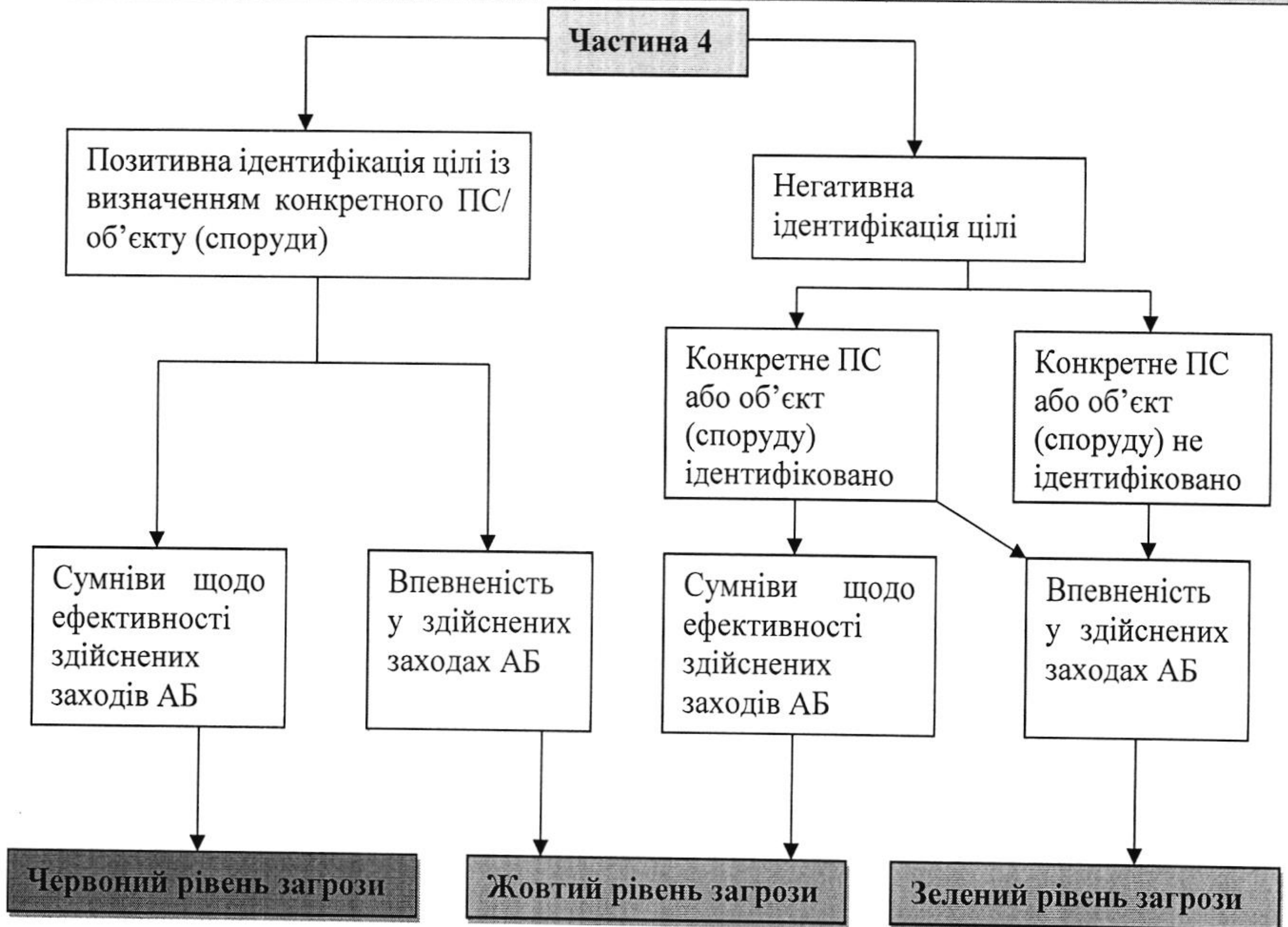
Додаток 12 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 12 розділу IX)

Таблиця 9

Дата отримання повідомлення про загрозу:		Час отримання повідомлення про загрозу:	
Дані про особу, яка отримала повідомлення:		Дані про особу, яка оцінює загрозу (експлуатант)	
ПШБ:	Місце знаходження:	Дата отримання повідомлення:	Час отримання повідомлення:
Місце роботи:	Посада:	ПШБ:	Місце знаходження:
Номер телефону:		Місце роботи:	Номер телефону:
Дані про особу, яка оцінює загрозу (аеропорт)		Деталі дзвінка	
ПШБ:	Місце знаходження	Номер телефону:	
Місце роботи	Номер телефону	Чи записано розмову? Так <input type="checkbox"/> Ні <input type="checkbox"/>	
Посада		У кого знаходиться запис?	
Коментарі:		Чи здійснена спроба встановити звідки здійснено дзвінок? Так <input type="checkbox"/> Ні <input type="checkbox"/>	
Сповіднення правоохоронних органів Так <input type="checkbox"/> Ні <input type="checkbox"/>		Контактний номер телефону:	
ПШБ та посада правоохоронця:		Номер посвідчення правоохоронця	
Детальна інформація про загрозу			
Аеропорт вильоту ПС:	Номер рейсу:	Аеропорт призначення/ транзиту:	
Точні слова повідомлення про загрозу:		Дані про осіб, які здійснили оцінку загрози	
		Черговий керівник з наземного обслуговування <input type="checkbox"/>	
		Заступник керівника з АБ <input type="checkbox"/>	
		КПС <input type="checkbox"/>	

		Заступник керівника з АБ обов'язково бере участь в оцінці загрози	
Частина 1 А		Частина 1 Б	
Чи визначено конкретне ПС?	<input type="checkbox"/>	Чи визначено конкретний наземний об'єкт (споруду)?	<input type="checkbox"/>
Чи визначено номер рейсу або експлуатант?	<input type="checkbox"/>	Чи вказана назва аеропорту/ споруди?	<input type="checkbox"/>
Чи визначено час вильоту?	<input type="checkbox"/>	Чи вказано термінал аеропорту?	<input type="checkbox"/>
Чи визначено аеропорт призначення/ маршрут польоту?	<input type="checkbox"/>	Чи вказано назву об'єкта (споруди) експлуатанта?	<input type="checkbox"/>
Чи визначено місце розміщення ПС?	<input type="checkbox"/>		
Чи визначено тип ПС	<input type="checkbox"/>		
Частина 2			
Ідентифікація цілі		Коментарі	
Чи визначено реєстраційний номер ПС?	<input type="checkbox"/>		
Чи визначено конкретне місце розміщення ВП?	<input type="checkbox"/>		
Чи надано технічний опис ВП?	<input type="checkbox"/>		
Чи надано опис способу приховування ВП?	<input type="checkbox"/>		
Чи визначено конкретних пасажирів/ членів екіпажу ПС?	<input type="checkbox"/>		
Чи визначено терористичні або інші організації?	<input type="checkbox"/>		
Чи використано терористичне кодове слово (з'ясувати із правоохоронними органами)	<input type="checkbox"/>		
Чи визначено якусь вимогу або політичну заяву?	<input type="checkbox"/>		
Чи використані специфічні галузеві терміни?	<input type="checkbox"/>		
Інша інформація, що потребує унікальних знань	<input type="checkbox"/>		
Частина 3			
Допоміжні дані		Коментарі	
Чи були нещодавні застереження або інциденти?	<input type="checkbox"/>		
Чи мають вплив поточні події?	<input type="checkbox"/>		

Чи знаходяться в аеропорту/ на борту ПС відомі особи, які привертають увагу?	<input type="checkbox"/>	
Чи були пасажери, які запізнювалися на рейс?	<input type="checkbox"/>	
Чи запроваджені додаткові заходи АБ?	<input type="checkbox"/>	
Характер дзвінка вказує на те, що він серйозний?	<input type="checkbox"/>	
Висновок правоохоронних органів	<input type="checkbox"/>	
Інші доречні коментарі для аналізу	<input type="checkbox"/>	
Ідентифікація цілі є позитивною , якщо є відмітки в частині 1А або 1Б та одна або більше відміток в частині 2А Звіту про оцінку загрози вибуху. Ідентифікація цілі є негативною , якщо немає відміток у частині 2 Звіту про оцінку загрози вибуху.		



Уповноважені особи, які здійснили оцінку загрози вибуху	
ПІБ:	ПІБ:

Посада і місце роботи:	Посада і місце роботи:
Дата здійснення оцінки:	Дата здійснення оцінки:
Час завершення оцінки:	Час завершення оцінки:
Результат оцінки загрози вибуху Червоний рівень <input type="checkbox"/> Жовтий рівень <input type="checkbox"/> Зелений рівень <input type="checkbox"/>	
Підпис:	Підпис:



Додаток 13 до Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України (пункт 12 розділу IX)

Таблиця 10

Рівень загрози	Опис	Заходи
Зелений	Загроза, в якій не визначені конкретні цілі і яка є малоймовірною (неправдоподібною)	Немає необхідності запроваджувати додаткові заходи. Інформація про загрозу доводиться до відома керівника аеропорту/експлуатанта
Жовтий	Загроза, яка може бути направлена проти однієї або декількох цілей, однак є сумніви щодо її ймовірності (правдоподібності) або ефективності здійснених заходів АБ	За необхідності: догляд ПС та/або наземного об'єкту аеропорту/експлуатанта, повторний контроль на безпеку пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу і пошти або інші дії відповідно до плану врегулювання кризової ситуації, які визначаються групою оцінки загрози вибуху відповідно до характеру загрози
Червоний	Конкретна загроза, характер якої дозволяє визначити ціль та/або спосіб атаки, або коли особа, яка надала інформацію щодо загрози, представилася або назвала відповідну організацію і така загроза розглядається як цілком ймовірна.	Спеціальний догляд ПС та/або наземного об'єкту аеропорту, повторний контроль на безпеку пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу і пошти та інші дії відповідно до плану врегулювання кризової ситуації, які визначаються

	Про загрозу щодо ПС, що знаходиться в польоті, необхідно негайно повідомити КПС і аеропорт призначення та/або аеропорт посадки при зміні маршруту	групою оцінки загрози вибуху відповідно до характеру загрози
--	---	--


Кермій Д.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України»

I. Визначення проблеми

Основним завданням України як члена Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІСАО) є забезпечення безпеки цивільної авіації, приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до стандартів та рекомендованої практики Додатка 17 «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Керівництва з авіаційної безпеки (ІСАО, Doc 8973), Політики Європейської конференції цивільної авіації (далі – ЄКЦА) у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації (ЄКЦА, Doc 30), а також змін в нормах українського законодавства, які відбулися з прийняттям 21 березня 2017 року Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації».

Зазначеними документами передбачено здійснення Державною авіаційною службою України та суб'єктами авіаційної діяльності оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці, а також запровадження і здійснення заходів авіаційної безпеки, що відповідають рівню та характеру загроз безпеці цивільної авіації. У зв'язку з цим, виникла необхідність розробки проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України» (далі – проект регуляторного акта), яким передбачається затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України та визнання такими, що втратили чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05 червня 2006 року № 399 «Про затвердження Інструкції про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 червня 2006 року за № 718/12592, та наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 11 травня 2007 року № 390/ДСК «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25 травня 2007 року за № 542/13809, що врегульовують тотожні правовідносини.

Проектом регуляторного акта пропонується привести процес оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації Державною авіаційною службою України та суб'єктами авіаційної діяльності, що задіяні у виконанні Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, у відповідність до національних та міжнародних вимог.

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Держава	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Суб'єкти господарювання,	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Суть проблеми полягає в тому, що Державна авіаційна служба України та суб'єкти авіаційної діяльності здійснюють оцінку загроз та ризиків авіаційній безпеці відповідно до норм, що застаріли. Це може призвести до негативних наслідків у вигляді підвищення вразливості об'єктів цивільної авіації, отримання зауважень під час міжнародних аудитів з авіаційної безпеки, погіршення іміджу України як світової авіаційної держави, в решті – зниження рівня забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації в Україні.

Проблема справляє вплив на суб'єктів авіаційної діяльності в тому, що діюча нормативно-правова база не дозволяє забезпечити належне здійснення оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці, а також запровадити заходи авіаційної безпеки відповідно до характеру та серйозності загроз безпеці цивільної авіації, тим самим спричиняє ризики у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації.

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання із забезпечення стандартизованого рівня авіаційної безпеки в суб'єктах авіаційної діяльності України є:

належне здійснення оцінки існуючих загроз безпеці цивільної авіації;
зменшення рівня ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність суб'єктів авіаційної діяльності;

розроблення та запровадження превентивних заходів авіаційної безпеки відповідно до рівня та характеру загроз безпеці цивільної авіації;

забезпечення системного підходу щодо виявлення джерел небезпечних факторів, їх оцінки та усунення або зменшення їх до прийнятного рівня;

нормативне врегулювання національних правил, виявлення всіх аспектів авіаційної безпеки, які потребують внесення змін до нормативних положень Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, інших нормативно-правових актів з питань авіаційної безпеки, гармонізація національних норм права України із положеннями нової редакції Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації України, а також стандартами та рекомендованою практикою ІКАО та ЄКЦА.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Залишення діючих нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки, але це негативно вплине на забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації та призведе до правової колізії різних норм права
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Удосконалення процесу оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці Державною авіаційною службою України та суб'єктами авіаційної діяльності, запровадження та здійснення превентивних заходів авіаційної безпеки

	відповідно до рівня та характеру загроз, а також приведення нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки у відповідність до вимог нових редакцій Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» (видання 10 2017 року), Керівництва з авіаційної безпеки (ІСАО, Дос 8973, видання 10 2017 року), Політики Європейської конференції цивільної авіації у сфері авіаційної безпеки цивільної авіації (ЄКЦА, Дос 30, видання 13 2010 року, з поправкою 9 2016 року)
--	--

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

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Призведе до невиконання Україною зобов'язань в рамках Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 року) та потребуватиме розробки і впровадження альтернативної системи забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності в Україні, яка відмінна від запропонованої ІСАО та ЄКЦА
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Удосконалення системи державного нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності щодо забезпечення авіаційної безпеки та удосконалення механізму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні

Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Покращення авіаційної безпеки цивільної авіації і, як наслідок, збереження здоров'я та життя людей	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	25	62	9	-	96
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	26%	65%	9%	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Зменшення або уникнення витрат, пов'язаних з актами незаконного втручання та відшкодування компенсацій громадянам, викликаних результатами їх вчинення	Відсутні

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів великого і середнього підприємства.

Державний орган, для якого проводиться розрахунок вартості адміністрування регулювання: Державна авіаційна служба України.

Процедури регулювання суб'єктів великого і середнього підприємства (розрахунок на	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на	Оцінка кількості суб'єктів, на яких поширюється	Витрати на адміністрування регулювання*

одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва			відповідно її категорії (заробітна плата)	одного суб'єкта	відповідна процедура	(за рік), грн.
4.1	Процедура обліку суб'єкту господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.2	Процедури поточного контролю за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
	у т.ч. камеральні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
	у т.ч. виїзні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.3	Процедури підготовки, затвердження та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.4	Процедури реалізації рішень щодо порушення вимог регулювання (на одиницю)	Відсутні				
4.5	Процедури оскарження	Відсутні				

	рішень суб'єктами господарювання (на одиницю)					
4.6	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.7	Витрати часу на інші адміністративні процедури	Відсутні				
Разом по органу державного регулювання за рік		Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років		Відсутні				

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Залишити чинне регулювання	Додаткових витрат не передбачається
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	Додаткових витрат не передбачається

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 Прийняття регуляторного акта	3	Цілі прийняття регуляторного акта досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть)	
Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні	Проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Забезпечення належного рівня стану авіаційної безпеки цивільної авіації в Україні відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО та ЄКЦА	Відсутні	Ця альтернатива дає змогу майже в повній мірі досягнути поставлених цілей державного регулювання, вирішити усі важливі аспекти існуючої проблеми
Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи		Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Преваги відсутні і проблема продовжує існувати		Х
Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта	Забезпечення належного рівня стану авіаційної безпеки цивільної авіації в Україні відповідно до стандартів та рекомендованої практики ІКАО та ЄКЦА		Х

З урахуванням вищезазначеного, прийняття запропонованого проекту регуляторного акта є найбільш прийнятним способом досягнення встановленої мети.

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

Організаційні заходи, які необхідно здійснити для впровадження регуляторного акта:

комплекс заходів нормативно-правового регулювання діяльності у сфері авіаційної безпеки;

корегування державної політики у галузі авіаційного транспорту;

впровадження системи управління авіаційною безпекою згідно із стандартами і рекомендованою практикою ІКАО та вимогами Європейського Союзу, а саме ефективне здійснення оцінки загроз та ризиків авіаційній безпеці цивільної авіації;

впровадження та здійснення превентивних заходів авіаційної безпеки відповідно до рівня та характеру існуючих загроз з метою зниження ризиків скоєння актів незаконного втручання до прийнятних рівнів.

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття нової Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України і визнання такими, що втратили чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05 червня 2006 року № 399 «Про затвердження Інструкції про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 16 червня 2006 року за № 718/12592, та наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 11 травня 2007 року № 390/ДСК «Про затвердження Інструкції з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25 травня 2007 року за № 542/13809.

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	Відсутні	Відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Відсутні	Відсутні

3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	Відсутні	Відсутні
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Відсутні	Відсутні
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Відсутні	Відсутні
8	Інше (уточнити), гривень	Відсутні	Відсутні
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	Відсутні	Відсутні
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	87	87
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	Відсутні	Відсутні

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування,	Відсутні	Відсутні	Відсутні

навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо			
---	--	--	--

Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)	Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/ зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Відсутні	

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам (витрати часу персоналу)	Відсутні			

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду(контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні

Вид витрат	Витрати на проходження	Витрати	Разом за рік	Витрати за
------------	------------------------	---------	--------------	------------

	відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік стартовий)	(стартовий)	п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо)	Відсутні			

Вид витрат	Разом за рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	Відсутні	Відсутні	Відсутні

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Відсутні	

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Тест малого підприємництва (М-Тест) згідно з додатком 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився, оскільки питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких впливає проблема, не перевищує 10%.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Запропонований регуляторний акт вводиться на необмежений термін дії. Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства України після його оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Результативність проєкту регуляторного акта визначатиметься за такими показниками:

кількість спроб скоєння загроз безпеці цивільної авіації або скоєння актів незаконного втручання;

кількість звернень суб'єктів авіаційної діяльності з пропозиціями щодо внесення змін до регуляторного акта;

кількість визначених загроз безпеці цивільної авіації;

розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, державних цільових фондів – не зміниться;

кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта – суб'єкти авіаційної діяльності, що виконують функції забезпечення авіаційної безпеки відповідно до вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;

розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта – зміниться незначним чином;

рівень поінформованості суб'єктів господарювання і фізичних осіб – середній.

Проєкт акта та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному веб сайті Міністерства інфраструктури України (<http://www.mtu.gov.ua>) у розділі «Регуляторна діяльність».

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

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено після набрання чинності актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснено через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності регуляторним актом.

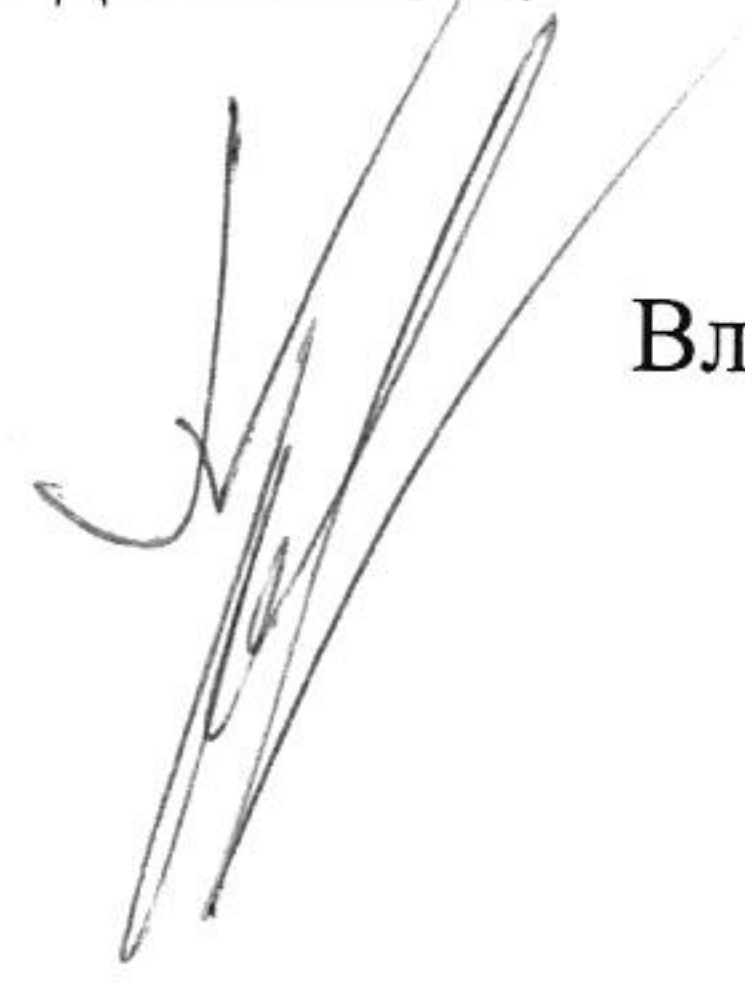
Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності акта.

Вид даних, які використовуються для відстеження, – статистичні дані щодо фактичного рівня авіаційної безпеки.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу та на основі статистичних даних (державна статистична звітність «Про роботу авіаційного транспорту» форма № 31-ЦА), а також отриманої інформації від суб'єктів авіаційної діяльності.

Міністр інфраструктури України

_____ 2019 року



Владислав КРИКЛІЙ