



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, тел./факс: (044) 351-56-92, тел. (044) 351-54-01

E-mail: vdz@avia.gov.ua, сайт: www.avia.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба
України

Державна авіаційна служба України надсилає для повторного погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації» (далі – проєкт акта) та аналіз регуляторного впливу проєкту акта, доопрацьовані з урахуванням зауважень, висловлених у рішенні Державної регуляторної служби України від 22.03.2023 № 108 про відмову в погодженні проєкту регуляторного акта, а також консультацій, проведених між представниками Державної регуляторної служби України та Державної авіаційної служби України з метою усунення суперечностей щодо проєкту акта.

Враховуючи вищевикладене, просимо погодити проєкт акта у найкоротший строк.

- Додатки:
1. Проєкт акта на 23 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу проєкту акта на 30 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від 2023 р. №

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 "Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації", 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 та іншим центральним органам виконавчої влади привести у шестимісячний строк свої нормативно-правові акти у відповідність з цією постановою.

Прем'єр-міністр України

Д. ШМИГАЛЬ

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від _____ 2023 р. № _____

ДЕРЖАВНА ПРОГРАМА
контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації

Загальні положення

1. Державна програма контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації (далі – 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 «Авіаційна безпека» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р., Дос 8973 Міжнародної організації цивільної авіації «Керівництво з авіаційної безпеки», Дос 30 Європейської конференції цивільної авіації (частина II) «Політика Європейської конференції цивільної авіації в галузі авіаційної безпеки», Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу № 300/2008 про встановлення загальних основних правил у галузі авіаційної безпеки, а також інших міжнародних актів та актів законодавства України з метою:

забезпечення ефективного виконання вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки;

оцінки забезпечення авіаційної безпеки та визначення відповідності заходів авіаційної безпеки щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (далі – заходи авіаційної безпеки) в аеропортах, експлуатантах, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України та в інших суб'єктах авіаційної діяльності вимогам Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та іншим нормативно-правовим актам у сфері авіаційної безпеки;

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 актів у сфері авіаційної безпеки або засобів їх реалізації.

2. Програма створює механізм здійснення контролю за дотриманням вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки та забезпечення авіаційної безпеки в

аеропортах, експлуатантами, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України та іншими суб'єктами авіаційної діяльності України.

3. Програма визначає порядок, методи та процедури здійснення контролю якості забезпечення авіаційної безпеки з боку державних інспекторів з авіаційного нагляду за безпекою авіації Державіаслужби (далі – державні інспектори), яким надані такі повноваження, та осіб, уповноважених на проведення перевірок, вимоги щодо їхньої кваліфікації та підготовки, а також організацію контролю якості забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах, експлуатантах, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та в інших суб'єктах авіаційної діяльності.

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

аудит – поглиблена перевірка відповідності дотримання всіх аспектів виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації;

випробування (тестування) – перевірка відповідності параметрів та характеристик технічних засобів захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання вимогам законодавства, у тому числі авіаційних правил України;

інспекційна перевірка – гласна або негласна перевірка ефективності виконання окремих заходів авіаційної безпеки.

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

керівник аеропорту – керівник експлуатанта аеродрому цивільної авіації, на якому виконується обслуговування повітряних перевезень;

коригуючі дії – дії, направлені на усунення недоліків, виявлених за результатами заходів контролю якості забезпечення АБ;

особа

ситуаційний експеримент – перевірка одного із заходів забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах, експлуатантами, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та іншими суб'єктами авіаційної діяльності, при якій імітується спроба скоєння акту незаконного втручання;

тест-об'єкт – імітатори предметів та речовин, які входять до переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним

транспорт, і за допомогою яких проводиться імітація вчинення акту незаконного втручання при проведенні ситуаційного експерименту.

Особи, уповноважені на проведення перевірок – посадові особи органів, що забезпечують виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, які можуть залучатися за згодою керівників цих органів до проведення перевірки відповідно до наказу Державіаслужби.

Інші терміни, що використовуються у цій Програмі, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, додатках до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та законодавчих актах України.

6. 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.

Засади контролю якості забезпечення АБ ЦА

7. До функцій Державіаслужби у сфері здійснення контролю якості забезпечення АБ в аеропортах, експлуатантами, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та іншими суб'єктами авіаційної діяльності належить:

здійснення перевірок з метою забезпечення виконання вимог ДПАБЦА, визначення відповідності забезпечення АБ встановленим вимогам ДПАБЦА та іншим нормативно-правовим актам у сфері АБ, виявлення недоліків та забезпечення їхнього усунення, а також надання рекомендацій щодо покращення забезпечення АБ;

розробка та внесення змін до плану контролю якості забезпечення АБ;

здійснення заходів щодо уповноваження державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, для проведення заходів контролю якості забезпечення АБ шляхом надання спеціального завдання на проведення перевірки.

8. Державіаслужба здійснює контроль за усуненням суб'єктами авіаційної діяльності виявлених недоліків.

9. Державіаслужба, а також суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ, створюють систему добровільних сповіщень.

10. Керівники вводять до штатної структури посаду інспектора контролю якості АБ, який здійснює контроль якості забезпечення АБ відповідно до розробленої власної програми контролю якості забезпечення АБ аеропортів, експлуатантів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування, а також суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ, та цієї Програми.

11. З метою розробки, впровадження, внесення змін та виконання вимог програми контролю якості забезпечення АБ керівникам необхідно:

забезпечити підготовку інспектора контролю якості АБ;

забезпечити умови для здійснення заходів контролю якості забезпечення АБ;

планувати, проводити та коригувати заходи контролю якості забезпечення АБ для перевірки відповідності впроваджених заходів АБ, в тому числі іншими суб'єктами авіаційної діяльності, що здійснюють її в аеропорту, вимогам ДПАБЦА, іншим нормативно-правовим актам у сфері АБ та власній програмі АБ;

впровадити процес аналізу та звітності стосовно виявлених недоліків забезпечення АБ;

забезпечити виконання коригуючих дій у разі виявлення недоліків забезпечення АБ, у строки визначені в акті перевірки;

за потреби вносити зміни до програми АБ з метою приведення забезпечення заходів АБ у відповідність до вимог ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ;

складати та подавати до Державіаслужби плани та звіти про усунення недоліків (у разі наявності) за результатами перевірок, які були виявлені державними інспекторами та особами, уповноваженими на проведення перевірок, щоквартальні та щорічні звіти за результатами контролю якості забезпечення АБ.

12. Керівники відповідають за розробку, впровадження та виконання власних програм контролю якості забезпечення АБ відповідно до вимог цієї Програми.

13. У власних програмах контролю якості забезпечення АБ визначаються заходи контролю якості забезпечення АБ, порядок та періодичність їх проведення, організаційна структура і розподіл обов'язків щодо контролю якості забезпечення АБ, вимоги до кваліфікації, підбору, підготовки, стажування, а також завдання, обов'язки та відповідальність інспектора контролю якості АБ, обліку та контролю за усуненням виявлених недоліків, аналізу тенденцій щодо забезпечення АБ.

14. 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 з авіаційної безпеки. Забороняється суміщення за посадою інспектора контролю якості АБ.

15. Керівники щоквартально до п'ятого числа місяця, що настає за звітним періодом, подають до Державіаслужби звіти про результати контролю якості забезпечення АБ.

16. Звіти про результати контролю якості забезпечення АБ суб'єкта авіаційної діяльності мають містити інформацію про:

структуру організації контролю якості забезпечення АБ;

кількість інспекторів контролю якості АБ;

підготовку, яку пройшли інспектори контролю якості АБ;

заплановані та здійсненні перевірки забезпечення АБ з урахуванням оцінки рівня загрози та ризиків;

результати перевірок забезпечення АБ, які проведені протягом звітного періоду;

застосовані або заплановані коригувальні дії щодо усунення недоліків з забезпечення АБ;

аналіз залишкового ризику.

17. У разі виявлення недоліків, які мають безпосередній вплив на забезпечення АБ, керівник повинен протягом двох робочих днів з дня їх виявлення інформувати у письмовій формі про такі недоліки Державіаслужбу та узгодити з Державіаслужбою запровадження та виконання додаткових заходів з метою мінімізації ризиків скоєння АНВ.

18. Вимоги положень пунктів 11 - 17 цієї Програми не поширюються на експлуатантів авіації загального призначення, що експлуатують ПС нескладної конструкції, оснащені двигуном, з максимальною злітною масою до 5700 кг, планер, мотопланер або аеростат, що не використовуються у комерційному повітряному транспорті або у комерційній спеціалізованій експлуатації або експлуатації комерційної схваленої організації з підготовки пілотів.

Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірки

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

Під час проведення заходів контролю якості забезпечення АБ за письмовим зверненням керівника Державіаслужби можуть залучатися інші державні органи, які задіяні у забезпеченні виконання ДПАБЦА, в установленому законодавством порядку.

20. Державний інспектор та особа, уповноважена на проведення перевірок, має:

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

- мати знання та практичні навички застосування заходів забезпечення АБ;

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

- мати практичні навички перевірки заходів АБ;

- знати права та обов'язки державного інспектора та особи, уповноваженої на проведення перевірок.

21. Кваліфікаційні вимоги до державного інспектора та особи уповноваженої на проведення перевірок визначаються Програмою підготовки з авіаційної безпеки персоналу.

22. Процедура підбору та підготовки державних інспекторів та осіб, уповноваженими на проведення перевірок, включає такі етапи:

- відбір державних інспекторів та осіб, уповноваженими на проведення перевірок, на підставі критеріїв відповідності, що визначені в пункті 24 цієї Програми;

- проходження попередньої підготовки на робочому місці;

- проходження підготовки за відповідною навчальною програмою з отриманням сертифікату, виданого або визнаного Державіаслужбою чи сертифікованим навчальним центром підготовки з АБ;

- проходження стажування під час перевірок забезпечення АБ в суб'єктах авіаційної діяльності;

- подальше вдосконалення підготовки.

23. Кандидати у державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, мають відповідати таким критеріям:

- мати громадянство України;

- мати освіту та/або підготовку в навчально тренувальних закладах/центрах з підготовки персоналу з авіаційної безпеки з відповідним сертифікатом;

- вільно володіти державною мовою, а також володіти іноземною мовою, яка є однією з офіційних мов Ради Європи;

- мати практичний досвід роботи у сфері забезпечення АБ не менше трьох років;

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

знати заходи, засоби та процедури АБ відповідно до вимог ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ.

24. Державіаслужба забезпечує перевірку анкетних даних державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок перед призначенням на посаду, відповідно до авіаційних правил України.

Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, підлягають повторній перевірці анкетних даних щонайменше раз на 2 роки.

25. Державний інспектор та особа, уповноважена на проведення перевірок, проходить попередню підготовку та стажування під час перевірок забезпечення АБ в суб'єктах авіаційної діяльності під керівництвом державного інспектора – керівника стажування.

Строк стажування не повинен перевищувати шести місяців з дати призначення на посаду.

26. З метою практичного ознайомлення з процедурами здійснення заходів контролю якості державний інспектор та особа, уповноважена на проведення перевірок, бере участь у перевірках забезпечення АБ в суб'єктах авіаційної діяльності у складі комісії в якості стажиста.

Заходи контролю якості забезпечення АБ

27. Державіаслужба проводить наступні заходи контролю якості забезпечення АБ:

- планові перевірки;
- позапланові перевірки;
- ситуаційні експерименти;
- випробування;
- огляди стану АБ;
- спостереження.

Ситуаційні експерименти, огляди стану АБ, випробування та спостереження проводяться в рамках планових або позапланових перевірок.

28. Заходи контролю якості забезпечення АБ проводяться в аеропортах, у експлуатантів, у провайдерів аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктах авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ.

29. Під час проведення заходів контролю якості забезпечення АБ в аеропортах, у експлуатантів, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з

аеропортів України, та в інших суб'єктах авіаційної діяльності розгляду підлягають акти внутрішніх перевірок забезпечення АБ, виявлені недоліки та результати їх усунення.

30. Усі заходи контролю якості забезпечення АБ в аеропорту, експлуатантом, провайдером аеронавігаційного обслуговування, чи іншим суб'єктом авіаційної діяльності, який здійснює заходи АБ, проводяться з дотриманням стандартизованого підходу, послідовності, а також можливості узагальнення та співставлення результатів, відпрацювання рекомендацій, статистичного аналізу тенденцій з АБ.

Для здійснення заходів контролю якості забезпечення АБ в аеропорту, експлуатантом, провайдером аеронавігаційного обслуговування, чи іншим суб'єктом авіаційної діяльності, який здійснює заходи АБ, Державіаслужба призначає комісію у складі голови та членів.

Планові та позапланові перевірки

31. Планові перевірки проводяться в аеропортах, у експлуатантів, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та в інших суб'єктах авіаційної діяльності у вигляді аудиту або інспекційної перевірки.

32. Аудити та інспекційні перевірки проводяться з метою:
підтвердження належного виконання вимог ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ;
оцінки забезпечення АБ та ефективності запроваджених заходів АБ;
визначення відповідності забезпечення АБ, виявлення недоліків щодо виконання вимог ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, а також забезпечення їхнього усунення;
виявлення напрямків у системі забезпечення АБ, які потребують покращення, та надання рекомендацій для покращення забезпечення АБ.

33. З метою підтвердження того, що заходи АБ здійснюються в аеропортах, експлуатантами, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та іншими суб'єктами авіаційної діяльності відповідно до встановлених вимог і на постійній основі, аудити та інспекційні перевірки проводяться шляхом збору інформації, в тому числі через систему обов'язкових добровільних сповіщень, із використанням наступних методів:

розгляд та перевірка документів з АБ ;
спостереження за здійсненням заходів АБ;
проведення співбесід із відповідними працівниками суб'єктів авіаційної діяльності;
перевірка конкретних заходів АБ на відповідність встановленим вимогам.

34. Позапланові перевірки забезпечення АБ в аеропортах, у експлуатантів, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та в інших суб'єктах авіаційної діяльності здійснюються у вигляді інспекційної перевірки у разі отримання Державіаслужбою інформації щодо порушення вимог ДПАБЦА та інших нормативно-правових актів у сфері АБ, а також на запит правоохоронних органів.

35. Позапланові перевірки здійснюються без попереднього повідомлення.

Аудит

36. Аудит здійснюється у строк не більше одного місяця в залежності від обсягів повітряних перевезень.

37. Метою аудиту є перевірка запровадження та здійснення на постійній основі заходів та процедур АБ відповідно до встановлених вимог ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ.

38. Аудит здійснюється відповідно до програми перевірки, в якій зазначаються аеропорт, експлуатанти, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та інші суб'єкти авіаційної діяльності, які підлягають перевірці, та може включати перевірку:

заходів АБ, що запроваджуються та здійснюються в конкретному аеропорту;

заходів АБ, що запроваджуються та здійснюються в окремому терміналі аеропорту, експлуатантом, провайдером аеронавігаційного обслуговування чи іншим суб'єктом авіаційної діяльності, який здійснює заходи з метою безпеки;

заходів АБ, які визначені в окремому розділі ДПАБЦА.

39. Основні етапи проведення аудиту:

повідомлення керівника листом Державіаслужби про проведення аудиту та направлення опитувальника у строки та спосіб, визначені пунктом 42 цієї Програми;

підготовка до аудиту, що включає розгляд наданих в опитувальнику відповідей і документів та складання програми проведення аудиту;

брифінг перед початком аудиту та бесіди з керівником та його заступником з АБ, представниками відповідних служб та підрозділів суб'єктів авіаційної діяльності;

безпосереднє проведення аудиту;

підведення попередніх підсумків (інформування керівника про основні недоліки, виявлені під час аудиту, шляхом проведення заключного брифінгу);
підготовка акту перевірки за результатами аудиту у відповідності до вимог пунктів 89-95 цієї Програми;
направлення Державіаслужбою затвердженого акту перевірки керівнику протягом десяти робочих днів з дати закінчення аудиту;
контроль за здійсненням коригуючих дій.

40. Під час проведення аудиту в аеропорту в залежності від заходів АБ, що охоплюються, перевірки підлягають всі суб'єкти авіаційної діяльності, що здійснюють заходи АБ відповідно до ДПАБЦА та програми АБ аеропорту в частині, що стосується.

41. Про проведення аудиту керівник повідомляється не пізніше ніж за 2 місяці до його проведення, опитувальник направляє за 60 днів до початку аудиту з переліком питань, на які керівник має надати відповідь за 30 днів до початку аудиту.

42. Під час аудиту ситуаційні експерименти не здійснюються.

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

Інспекційна перевірка

44. З метою перевірки виконання окремих заходів АБ в аеропортах, у експлуатантів, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України, та в інших суб'єктах авіаційної діяльності Державіаслужбою здійснюються інспекційні перевірки.

45. Планові інспекційні перевірки здійснюються з попереднім повідомленням керівника про перевірку.

Позапланові інспекційні перевірки здійснюються без попереднього повідомлення керівника про перевірку.

46. Основні етапи проведення інспекційної перевірки:
підготовка до інспекційної перевірки, яка включає складання програми проведення перевірки;
безпосереднє проведення інспекційної перевірки;
підведення попередніх підсумків (інформування керівника про основні недоліки, виявлені під час інспекційної перевірки, шляхом проведення заключного брифінгу);

підготовка акту за результатами інспекційної перевірки;
направлення Державіаслужбою затвердженого акту інспекційної перевірки керівнику протягом десяти робочих днів з дати закінчення інспекційної перевірки;
контроль за здійсненням коригуючих дій.

47. Під час проведення інспекційної перевірки в аеропорту в залежності від заходів АБ, що охоплюються, перевіріці підлягають відповідні суб'єкти авіаційної діяльності, що здійснюють заходи АБ відповідно до ДПАБЦА та програми АБ аеропорту в частині, що стосується.

48. Під час проведення інспекційної перевірки експлуатанта, у тому числі іноземного, в залежності від заходів АБ, що охоплюються, перевіріці підлягають відповідні суб'єкти авіаційної діяльності, що здійснюють заходи АБ відповідно до ДПАБЦА та програми АБ експлуатанта в частині, що стосується.

Ситуаційні експерименти

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

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

51. Ситуаційні експерименти проводяться з метою перевірки ефективності здійснення заходів АБ, зокрема щодо:

контролю доступу до контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється;

захисту ПС, а також огляду/ догляду ПС з метою безпеки;

догляду пасажирів і ручної поклажі;

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

догляду та контролю з метою безпеки вантажу і пошти;

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

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

захисту неконтрольованих зон аеропорту.

52. На підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків Державіаслужбою можуть проводитись ситуаційні експерименти з метою перевірки ефективності забезпечення суб'єктами авіаційної діяльності захисту від кіберзагроз критично важливих систем інформаційних та комунікаційних технологій, а також даних, що використовуються в цілях цивільної авіації.

53. Основні етапи проведення ситуаційного експерименту:
підготовка, яка включає складання програми проведення ситуаційного експерименту;
безпосереднє проведення ситуаційного експерименту;
підведення підсумків, ознайомлення керівника з попередніми результатами ситуаційного експерименту;
складання протоколу, який має містити дату проведення, місце проведення та хід проведення;
складання акту за результатами ситуаційного експерименту;
контроль за здійсненням коригуючих дій.

54. 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 в суб'єктах авіаційної діяльності.

55. Проведення ситуаційних експериментів державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, здійснюється на підставі програми проведення ситуаційних експериментів, затвердженої Державіаслужбою.

Про проведення ситуаційного експерименту Державіаслужба виносить припис, форма якого наведена в додатку.

Державним інспектором та/або особою, уповноваженою на проведення перевірок, на початку проведення ситуаційного експерименту повідомляється керівник суб'єкта авіаційної діяльності або його заступник з АБ.

56. До складу комісії з проведення ситуаційного експерименту в якості дійових осіб для безпосередньої імітації спроби вчинення АНВ можуть залучатися працівники правоохоронних органів, за погодженням із керівниками цих органів.

57. Державні інспектори та/або особи, уповноважені на проведення перевірок, які проводять ситуаційний експеримент, ознайомлюють осіб, зазначених в пункті 58 Програми, з програмою проведення ситуаційного експерименту та вимогами з АБ.

58. У програмі проведення ситуаційних експериментів зазначаються:
аеропорт, експлуатант, провайдер аеронавігаційного обслуговування чи інший суб'єкт авіаційної діяльності, який здійснює заходи АБ та у якому проводяться ситуаційні експерименти;

- організаційні заходи;
- види ситуаційних експериментів та порядок їх проведення;
- особи, які залучаються до проведення ситуаційних експериментів;
- перелік тест-об'єктів, що мають використовуватись під час ситуаційних експериментів, їх відповідність безпечному використанню;
- порядок підведення підсумків.

59. У разі залучення до проведення ситуаційних експериментів інших державних органів, які задіяні у виконання ДПАБЦА, програма проведення ситуаційних експериментів погоджується керівниками цих органів.

60. У приписі про проведення ситуаційного експерименту зазначається:

- власне ім'я та прізвище дійової особи, якій доручено виконувати дії згідно з програмою проведення ситуаційного експерименту;
- вид ситуаційного експерименту;
- дата та місце проведення ситуаційного експерименту;
- порядок проведення ситуаційного експерименту;
- тест-об'єкти, що мають використовуватись під час ситуаційного експерименту.

61. Ситуаційний експеримент здійснюється комісією з проведення ситуаційного експерименту шляхом:

- використання імітаційних, протрочених документів або документів іншої особи на право входу та перебування у контрольованій зоні та зоні обмеженого доступу, що охороняється;

- використання імітаційних, недійсних перепусток на транспортний засіб для проїзду автотранспорту в контрольовану зону і зону обмеженого доступу, що охороняється;

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

- використання тест-об'єктів для перевірки якості роботи і підготовки членів екіпажу повітряного судна та/або іншого персоналу, який здійснює огляд або догляд повітряного судна з метою безпеки;

- використання умовно залишених речей в операційних зонах (у тому числі критичних ділянках 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 аеропорту;

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

На підставі проведеної оцінки рівня загрози та ризиків АБ Державіаслужбою спільно з СБУ визначаються додаткові шляхи імітації спроби скоєння АНВ відповідно до результатів проведеної оцінки та з урахуванням характеру загрози для проведення ситуаційних експериментів.

62. Основні принципи проведення ситуаційних експериментів:

різноманітність і ротація процедур перевірок;

анонімність осіб, які проводять ситуаційні експерименти, залучення визначених у пункті 57 цієї Програми осіб, які не є державними інспекторами;

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.

63. 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/або осіб, уповноважених на проведення перевірок, 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 проведення ситуаційного експерименту;

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

64. Забороняється здійснювати ситуаційні експерименти без повідомлення керівника або його заступника з АБ.

65. Не допускається проведення ситуаційних експериментів на об'єктах, що охороняються озброєною охороною та методами, що можуть порушити технічну укріпленість та цілісність об'єкту, який знаходиться під охороною.

66. Державний інспектор та/або особа, уповноважена на проведення перевірок, має забезпечити організацію проведення ситуаційного експерименту в рамках програми його проведення.

67. З метою уникнення паніки та неконтрольованого використання, тест-об'єкти повинні надійно зберігатися або переноситися в закритому вигляді.

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

Огляд стану АБ

69. Огляд стану АБ (далі – огляд) проводиться з метою оцінки потреб системи АБ в аеропорту, експлуатанті, провайдері аеронавігаційного обслуговування чи іншому суб'єкті авіаційної діяльності, який здійснює заходи АБ, виявлення вразливих місць в системі забезпечення АБ, які можуть бути використані для здійснення АНВ, та надання рекомендацій щодо покращення стану АБ з урахуванням виявлених вразливих місць, а також рівня та характеру загроз.

70. Огляди можуть проводитися у вигляді цільової та загальної оцінки стану заходів АБ в процесі планових або позапланових перевірок.

71. У разі виявлення за результатами огляду вразливих місць в системі забезпечення АБ, з метою зниження ризиків здійснення АНВ Державіаслужба надає рекомендації щодо вжиття додаткових заходів АБ відповідно до рівня та характеру загрози.

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

Результати проведення огляду відображаються в актах планових або позапланових перевірок.

Спостереження

73. Спостереження проводиться з метою контролю процесу підготовки навчальними центрами та сертифікованими інструкторами з АБ слухачів, визначення рівня підготовки персоналу, перевірки відповідності організації та проведення навчального процесу затвердженим програмам підготовки у сфері АБ.

74. Спостереження здійснюється державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, в процесі планових або позапланових перевірок, шляхом безпосередньої фіксації дій (аудіо/фото/відеофіксація) сертифікованих інструкторів з АБ під час здійснення навчального процесу щодо підготовки персоналу у сфері АБ.

75. Спостереження має включати:
візуальне спостереження за діями та процесами;
аудіо/фото/відеофіксацію дій та процесів.

76. Результати проведення спостереження відображаються в актах планових або позапланових перевірок.

Випробування

77. 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.

78. Випробування технічних засобів захисту ЦА від АНВ, зокрема обладнання для здійснення догляду, державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, здійснюються шляхом перевірки відповідності параметрів та характеристик технічних засобів установленим вимогам законодавства, у тому числі авіаційних правил України, для відповідного типу технічних засобів захисту ЦА від АНВ.

79. Для випробування технічних засобів захисту ЦА від АНВ, зокрема обладнання для здійснення догляду, використовуються стандартні тестові набори, які визнані ЄКЦА.

80. За результатами випробування складаються протоколи, які є частиною загального акту планових або позапланових перевірок.

Планування заходів контролю якості забезпечення АБ

81. Для проведення заходів контролю якості забезпечення АБ Державіаслужбою щороку розробляється план контролю якості забезпечення АБ на рік (далі – річний план).

82. Під час складання річного плану враховуються наступні фактори:
оцінка рівня загрози та ризиків АБ ЦА;
допустимі ризики;

ймовірність вчинення АНВ та наявність експлуатантів, які виконують рейси підвищеного ризику;
масштаби діяльності;
частота та об'єм польотів ПС;
обсяг пасажирських, вантажних та поштових перевезень, операцій з бортхарчуванням;
результати попередніх заходів контролю якості забезпечення АБ, проведених Державіаслужбою, ІСАО, ЄКЦА та іншими міжнародними авіаційними організаціями;
висновки за результатами звітів заходів контролю якості забезпечення АБ.

83. Заходи контролю якості забезпечення АБ проводяться в аеропортах, у експлуатантів, у провайдерів аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктах авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ.

84. У річному плані визначаються:
аеропорти, експлуатанти, провайдери аеронавігаційного обслуговування та інші суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ, і підлягають перевірці;
терміни перевірок;
види заходів контролю якості забезпечення АБ.
За потреби Державіаслужбою вносяться зміни та доповнення до річного плану.

85. Керівники на підставі розроблених програм контролю якості забезпечення АБ організовують розроблення планів на рік та проведення перевірок забезпечення АБ.
У плані контролю якості забезпечення АБ на рік керівники визначають:
структурні підрозділи та суб'єкти, які підлягають перевірці;
терміни перевірок;
заходи АБ, які підлягають перевірці;
вид заходу контролю якості забезпечення АБ.

86. Аеропорти з пасажиропотоком більше 1 мільйона пасажирів на рік підлягають аудиту Державіаслужбою, під час якого перевіряються забезпечення виконання вимог ДПАБЦА, визначення відповідності забезпечення АБ встановленим вимогам ДПАБЦА та іншим нормативно-правовим актам у сфері АБ, виявлення недоліків та забезпечення їхнього своєчасного усунення, а також надання рекомендацій щодо покращення забезпечення АБ в конкретному аеропорту, щонайменше раз на 4 роки.

87. Аеропорти з пасажиропотоком більше 200 тисяч пасажирів на рік підлягають інспекційній перевірці щонайменше раз на рік, якщо протягом цього

періоду не здійснювався аудит, під час якої, зокрема, перевіряються заходи забезпечення АБ щодо:

неконтрольованої зони, контрольованої зони та зони обмеженого доступу, що охороняється, її критичних ділянок;
повітряних суден;
пасажирів, ручної поклажі та багажу;
вантажу та пошти,
транспортних засобів, що потрапляють до зони обмеженого доступу, що охороняється;
осіб, які не є пасажирами, та їх особистих речей.

Інші заходи забезпечення АБ перевіряються на підставі проведеної Державіаслужбою оцінки рівня загрози та ризиків з урахуванням інших факторів, визначених у пункті 84 цієї Програми.

88. Інші аеропорти та суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ, підлягають плановій перевірці Державіаслужбою щодо забезпечення АБ щонайменше раз на 2 роки.

Оформлення результатів перевірок

89. За результатами аудитів, інспекційних перевірок складаються акти перевірок із зазначенням категорій відповідності, викладенням виявлених недоліків, пропозиціями та термінів їх усунення, а також, за потреби, рекомендаціями щодо покращення забезпечення АБ.

90. За результатами ситуаційного експерименту складається акт на підставі протоколів проведення ситуаційних експериментів, які є невід'ємною частиною акту.

Державні інспектори, особи, уповноважені на проведення перевірок, представники правоохоронних органів, які взяли участь у здійсненні ситуаційних експериментів в якості дійових осіб, за результатами виконання програми проведення ситуаційних експериментів беруть участь у складенні протоколів, які додаються до акту.

У протоколах викладається інформація про фактичні дії, здійснені дійовими особами та дії відповідних працівників суб'єктів авіаційної діяльності, що перевірялися.

91. Відповідність забезпечення АБ встановленим вимогам ДПАБЦА та іншим нормативно-правовим актам у сфері АБ аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють заходи АБ, оцінюється за такими категоріями відповідності (далі – категорії):

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

II категорія: відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ, але є рекомендації щодо покращення забезпечення АБ;

III категорія: не відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ, мають місце незначні недоліки, які потребують усунення протягом встановленого у акті терміну, який не перевищує шести місяців;

IV категорія: не відповідає вимогам ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ, мають місце серйозні недоліки, які потребують вжиття тимчасових додаткових заходів АБ на встановлений термін, необхідний для усунення недоліків. Терміни усунення таких недоліків залежать від об'ємів робіт, обсягів фінансування та інших факторів, які впливають на результативність усунення недоліків, але не повинні перевищувати одного року.

Під час перевірки використовуються такі категорії оцінки:

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

не впроваджено (НВ): захід (процедура) не впроваджено або він не застосовується.

92. Голова комісії або визначений член комісії на підставі заповненого чек-листа державними інспекторами та/або особами, уповноваженими на проведення перевірок, які проводили перевірку забезпечення АБ, складає акт перевірки, який затверджується у встановленому порядку.

93. Копія акту перевірки після його затвердження за виключенням додатків, зазначених в пункті 97 цієї Програми, надсилається керівнику суб'єкта авіаційної діяльності листом Державіаслужби протягом п'яти робочих днів з дня його затвердження.

94. Акт перевірки має містити наступну інформацію:

вид заходу контролю якості забезпечення АБ;

назву аеропорту, експлуатанта, провайдера аеронавігаційного обслуговування чи іншого суб'єкта авіаційної діяльності, який здійснює заходи АБ, що перевірявся;

дати проведення перевірки;

склад комісії, яка здійснювала перевірку;

перелік 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 власне ім'я особи, з якою проведено співбесіду), перелік розглянутих документів, ситуаційні експерименти (у разі проведення);

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

висновок щодо відповідності забезпечення АБ встановленим вимогам ДПАБЦА та іншим нормативно-правовим актам у сфері АБ.

95. До акту перевірки додаються чек-листи, а також за наявності фото та відео матеріали, аудіозаписи, копії документів з питань забезпечення АБ, які отримані під час перевірки.

Зміст та форма чек-листів визначаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

96. Державіаслужба готує щоквартальні та щорічні звіти про забезпечення АБ, виконання заходів контролю якості забезпечення АБ, виявлені недоліки та заходи щодо їх усунення.

Звіт має містити наступну інформацію:

стан виконання річного плану;

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

перелік недоліків, виявлених під час здійснення заходів контролю якості забезпечення АБ, зокрема: недоліків, які мають системний характер, можуть безпосередньо впливати на рівень захисту від АНВ, а також недоліків, виявлених повторно;

аналіз тенденцій у сфері АБ;

поточний стан коригуючих дій за результатами здійснених заходів контролю якості забезпечення АБ;

аналіз стану фінансових та людських ресурсів для виконання ДПАБЦА.

97. Акти перевірки та звіти про забезпечення АБ мають конфіденційний характер та надаються Державіаслужбою керівникам аеропортів, експлуатантів, провайдерів аеронавігаційного обслуговування та інших суб'єктів авіаційної діяльності, які здійснюють заходи з метою безпеки, щодо яких були проведені перевірки.

98. За фактами порушень, невиконання або неналежного виконання вимог ДПАБЦА, інших нормативно-правових актів у сфері АБ суб'єктами авіаційної діяльності вживаються відповідні заходи, визначені Повітряним кодексом України.

Коригуючі дії

99. Зміст та терміни виконання керівниками коригуючих дій залежать від категорій відповідності та недоліків, які були виявлені під час заходів контролю якості забезпечення АБ.

100. Керівник усуває недоліки, які містить акт перевірки, з дня отримання цього акта, та протягом двох робочих днів з дати усунення останнього недоліка надає до Державіаслужби супровідним листом письмовий звіт про їх усунення з підтвердними документами.

101. З метою перевірки усунення виявлених серйозних недоліків (IV категорія) недоліків Державіаслужбою проводяться позапланові перевірки.

102. У разі виявлення під час перевірки серйозних недоліків (IV категорія) голова комісії (державний інспектор) має зобов'язати керівника вжити тимчасові додаткові заходи АБ.

103. За протиправні дії юридичні та фізичні особи, діяльність яких пов'язана із забезпеченням АБ ЦА, несуть відповідальність згідно із законом.

Додаток до Програми

Припис

Видано _____

(власне ім'я та прізвище особи, яка проводить ситуаційний експеримент)

(дата проведення та найменування суб'єкта авіаційної діяльності, в якому проводиться ситуаційний експеримент)

(порядок проведення ситуаційного експерименту)

Керівник структурного

підрозділу з авіаційної

безпеки Державіаслужби _____

(підпис)

(власне ім'я та прізвище)

*Припис до програми проведення ситуаційного експерименту оформлюється на офіційному бланку структурного підрозділу з авіаційної безпеки Державіаслужби.

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

I. Визначення проблеми

Відповідно до вимог статей 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.

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 2020 році кількість виявлених предметів, заборонених до перевезення на борту повітряного судна, становила 2123, у 2021 році аналогічна кількість зросла до 2750, а у першому кварталі 2022 року ця кількість становила 432. Таке зростання свідчить про збільшення ймовірності вчинення акту незаконного втручання.

Також, з дати прийняття Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.04.2007 року № 329, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 10.05.2007 року за № 493/13760 (далі – наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.04.2007 року № 329), суттєво змінилися вимоги керівних документів ICAO, ЄКЦА у сфері авіаційної безпеки, Повітряного кодексу України та Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21.03.2017 р. № 1965-VIII. Так з 2004 року вже вийшло 5 нових видання Додатку 17 до Конвенції про міжнародну



цивільну авіацію, 6 нових видань Керівництва з авіаційної безпеки (ICAO, DOC 8973), 7 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 № 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 проєкту регуляторного акта є актуальним для цивільної авіації України, оскільки чинне регулювання («Програма контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів», затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20 квітня 2007 р. № 329, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 10 травня 2007 р. за № 493/13760) 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.

Основні групи (підгрупи), на які впливає проблема, яку передбачається розв'язати шляхом державного регулювання:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Держава	Забезпечення відповідності законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання»	
Суб'єкти авіаційної діяльності	Зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації	

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями прийняття цього регуляторного акта є:

- забезпечення відповідності законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання»;
- зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації України;
- підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів на європейському ринку авіаційних перевезень;
- підвищення іміджу України у галузі цивільної авіації на міжнародному рівні.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Неприйняття регуляторного акта	Залишення без змін існуючого порядку контролю якості авіаційної безпеки Додаткові умови щодо роботи на міжнародному ринку авіаційних перевезень, які будуть вимагати іноземні партнери з метою дотримання діючих стандартів авіаційної безпеки, які вимагаються міжнародними документами ICAO та ЄС
Прийняття регуляторного акта з метою забезпечення досягнення визначених цілей	Прийняття проекту регуляторного акта дозволить підвищити ефективність державного нагляду за здійсненням заходів авіаційної безпеки в частині, що стосується запобігання скоєнню актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, забезпечити більш надійний захист аеропортів, повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації від актів незаконного втручання, а також забезпечити відповідність законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

	Відповідність законодавства України в сфері авіаційної безпеки вимогам стандартів та рекомендованій практиці ІКАО та ЄС
--	---

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Неприйняття регуляторного акта	Відсутні	<p>Враховуючи, що чинна Програма контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів була прийнята у 2007 році:</p> <ul style="list-style-type: none"> - невідповідність законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання»; - підвищення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного

		<p>втручання у діяльність цивільної авіації України;</p> <ul style="list-style-type: none"> - відсутність необхідного системного підходу з боку держави щодо здійснення нагляду за виявленнями суб'єктами авіаційної діяльності вразливих місць в їх системі забезпечення авіаційної безпеки; - втрата іміджу України у галузі цивільної авіації на міжнародному рівні, як країни, що не відповідає стандартам....
<p>Прийняття регуляторного акта з метою забезпечення досягнення визначених цілей</p>	<ul style="list-style-type: none"> - забезпечення відповідності законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 	<p>10 491 389 грн.</p>

	<p>17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання»;</p> <ul style="list-style-type: none"> - зниження рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації України; - забезпечення необхідного системного підходу з боку держави щодо здійснення нагляду за виявленнями суб'єктами авіаційної діяльності вразливих місць в їхній системі забезпечення авіаційної безпеки; - підвищення іміджу України у галузі цивільної авіації на міжнародному рівні. 	
--	---	--

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
Неприйняття регуляторного акта	Відсутні	84 689 грн. витрати суб'єкта за рік при чинному регулюванні; 152 944 грн. витрати суб'єкта за п'ять років при чинному регулюванні
Прийняття регуляторного акта з метою забезпечення досягнення визначених цілей	- Зменшення або уникнення витрат, пов'язаних з актами незаконного втручання та відшкодуванням компенсацій громадянам, викликаних наслідками вчинення таких актів;	228 928 грн. за перший рік для одного суб'єкта 874 140 грн. за п'ять років для одного суб'єкта

	<ul style="list-style-type: none"> - зниження рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації; - забезпечення системного підходу до виявлення вразливості суб'єктів авіаційної діяльності до можливих загроз та ризиків; - підвищення конкурентоздатності суб'єктів авіаційної діяльності України, насамперед експлуатантів аеропортів/аеродромів. 	
--	--	--

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	8 977 034
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")	(106 x 84 689 грн.) за перший рік
	16 212 064
	(106 x 152 944 грн.) за п'ять років
Альтернатива 2	24 266 368

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")	за перший рік 92 658 840 за п'ять років
--	---

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають в наслідок дії регуляторного акта (альтернатива 1).

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на забезпечення навчання інспектора контролю якості авіаційної безпеки (1 раз на три роки), гривень	3500 грн. (1 особа x 3500 грн.)	7000 грн. (3500 грн. x 2), за 5 років навчання провести необхідно 2 рази
2	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.)

3	Витрати на складання Плану заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	1619 грн (5дн. x 8год x 40.46*грн.)	8095 грн. (1619 грн. x 5р.)
4	Витрати на проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	3237 грн. (1д. x 8год. x 40.46*грн. x 10заходів)	16 185 грн. (3237 грн. x 5р.)
5	Витрати на оформлення Звітів за результатами заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	405 грн. (1год. x 40.46*грн x 10 звітів)	2025 грн. (405грн. x 5р.)
6	Витрати, пов'язані із контролем усунення недоліків, виявлених за результатами здійснення заходів контролю якості, та оформлення звітів, гривень	809 грн. (2год.* x 40.46*грн x 10 звітів)	4045 грн. (809 грн. x 5р.)
7	Витрати, пов'язані із внесенням змін до програми авіаційної безпеки	7852 грн. (5осіб x 5днів x 8год. x 40.46*грн.)	39 260 грн. (7852грн. x 5р.)
8	Витрати, пов'язані із підготовкою звіту про усунення недоліків за результатами перевірок державних інспекторів	324 (1день x 8год. x 40.46*грн.)	1620 грн. (324 грн. x 5р.)
9	Витрати, пов'язані із підготовкою звіту щодо проведення	324 (1день x 8год. x 40.46*грн.)	1620 грн. (324 грн. x 5р.)

	ситуаційного експерименту		
10	Витрати, пов'язані із підготовкою щоквартального звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	1295 (1день x 8год. x 40.46*грн x 4звіти)	6 474 грн. (1295 грн. x 5р)
11	Витрати, пов'язані із підготовкою щорічного звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	324 (1день x 8год. x 40.46*грн.)	1620 грн. (314 грн. x 5р.)
12	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7+8+9+10+11), гривень	84 689	152 944
13	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	106	106
14	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 12 x рядок 13), гривень	8 977 034	16 212 064

* Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру мінімальної заробітної плати визначеної Законом України «Про державний бюджет на 2022 рік», із розрахунку на одного штатного працівника – 40.46 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання (альтернатива 1)

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 x 3500 грн.)	3500 грн. (1 особа x 3500 грн.)	7000 грн. (3500 грн. x 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	1618 грн (5дн. x 8год x 40,46 грн.)	1618 грн. (5дн. x 8год x 40,46 грн.)	9090 грн. (1618 грн. x 5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
------------	--------------	---------------------	------------------------

Витрати на проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	3237 грн. (1д. x 8год. x 40,46 грн. x 10заходів)	3237 грн. (1д. x 8год. x 40,46 грн. x 10заходів)	16 185 грн. (3237 грн. x 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	405 грн. (1год. x 40,46 грн. x 10 звітів)	405 грн. (1год. x 40,46 грн. x 10 звітів)	2025 грн. (405 грн. x 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	809 грн. (2год.* x 40,46 грн. x 10звітів)	809 грн. (2год.* x 40,46 грн. x 10звітів)	4045 грн. (809 грн. x 5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із внесенням змін до програми авіаційної безпеки	8092 грн. (5осіб x 5днів x 8год. x 40,46 грн.)	8092 грн. (5осіб x 5днів x 8год. x 40,46 грн.)	40460 грн. (8092 грн. x 5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою звіту про усунення недоліків за	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	1620-грн. (324 грн. x 5р.)

результатами перевірок державних інспекторів			
--	--	--	--

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою звіту щодо проведення ситуаційного експерименту	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324грн. x 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	1295 (1день x 8год. x 40,46 грн. x 4звіти)	1295 (1день x 8год. x 40,46 грн. x 4звіти)	6 475 грн. (1295 грн. x 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	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324 грн. x 5р.)

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають в наслідок дії регуляторного акта (альтернатива 2)

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. x 12 міс.)	720 000 грн. (144 000 x 5р.)
2	Витрати на забезпечення навчання інспектора контролю якості авіаційної безпеки (1 раз на три роки), гривень	3500 грн. (1 особа x 3500 грн.)	7000 грн. (3500 грн. x 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	1618 грн. (5дн. x 8год x 40,46 грн.)	8090 грн. (1618 грн. x 5р.)
5	Витрати на проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	3237 грн. (1д. x 8 год. x 40,46 грн. x 10 заходів)	16 185 грн. (3237грн. x 5р.)
6	Витрати на оформлення Звітів за результатами заходів контролю якості	405 грн. (1год. x 40,46 грн. x 10звітів)	2025 грн. (405 грн. x 5р.)

	авіаційної безпеки, гривень		
7	Витрати, пов'язані із контролем усунення недоліків, виявлених за результатами здійснення заходів контролю якості, та оформлення звітів, гривень	809 грн. (2 год.* x 40,46 грн. x 10звітів)	4045 грн. (809 грн. x 5р.)
8	Витрати, пов'язані із внесенням змін до програми авіаційної безпеки	8092 грн. (5осіб x 5днів x 8год. x 40,46 грн.)	40460 грн. (8092 грн. x 5р.)
9	Витрати, пов'язані із підготовкою звіту про усунення недоліків за результатами перевірок державних інспекторів	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324 грн. x 5р.)
10	Витрати, пов'язані із підготовкою звіту щодо проведення ситуаційного експерименту	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324грн. x 5р.)
11	Витрати, пов'язані із підготовкою щоквартального звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	1295 (1день x 8год. x 40,46 грн. x 4звіти)	6 475 грн. (1295 грн. x 5р.)
12	Витрати, пов'язані із підготовкою щорічного звіту за результатами контролю якості авіаційної безпеки	324 (1день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324грн. x 5р.)

13	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7+8+9+10+11+12), гривень	228 928	874 140
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	24 266 368	92 658 840

* Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру мінімальної заробітної плати визначеної Законом України «Про державний бюджет на 2022 рік», із розрахунку на одного штатного працівника – 40,46 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання (альтернатива 2)

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. x 12 міс.)	144 000 грн. (12000 грн. x 12 міс.)	720 000 грн. (144 000 x 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 x 3500 грн.)	3500 грн. (1 особа x 3500 грн.)	7000 грн. (3500 грн. x 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	1618 грн. (5дн. x 8год x 40,46 грн.)	1618 грн. (5дн. x 8год x 40,46 грн.)	8090 грн. (1618 грн. x 5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на проведення заходів контролю якості авіаційної безпеки, гривень	3237 грн. (1д. x 8год. x 40,46 грн. x 10 заходів)	3237 грн. (1д. x 8год. x 40,46 грн. x 10 заходів)	16185 грн. (3237 грн. x 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	405 грн. (1 год. x 40,46 грн. x 10 звітів)	405 грн. (1год. x 40,46 грн. x 10 звітів)	2025 грн. (405 грн. x 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	809 грн. (2 год.* x 40,46 грн. x 10 звітів)	809 грн. (2год.* x 40,46 грн. x 10 звітів)	4045 грн. (809 грн. x 5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із внесенням змін до програми авіаційної безпеки	8092 грн. (5 осіб x 5 днів x 8год. x 40,46 грн.)	8092 грн. (5осіб x 5днів x 8год. x 40,46 грн.)	40460 грн. (8092 грн. x 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	324 (1 день x 8год. x 40,46 грн.)	324 (1 день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324грн. x 5р.)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із підготовкою звіту щодо	324 (1 день x 8год. x 40,46 грн.)	324 (1 день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324 грн. x 5р.)

проведення ситуаційного експерименту			
--------------------------------------	--	--	--

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	1295 (1 день x 8год. x 40,46 грн. x 4 звіти)	1295 (1 день x 8 год. x 40,46 грн. x 4 звіти)	6475 грн. (1295 грн. x 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	324 (1 день x 8год. x 40,46 грн.)	324 (1 день x 8год. x 40,46 грн.)	1620 грн. (324 грн. x 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

<p align="center">Альтернатива 2 Прийняття регуляторного акта</p>	<p align="center">3</p>	<p>Цілі прийняття регуляторного акта, які можуть бути досягнуті майже повною мірою (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть)</p>
--	-------------------------	--

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
<p>Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання</p>	<p>Відсутні</p>	<p>- невідповідність законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання»; - збільшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації України; - відсутність необхідного системного підходу з боку держави щодо</p>	<p>Проблема продовжує існувати</p>

		здійснення нагляду за виявленням суб'єктами авіаційної діяльності вразливих місць в їх системі забезпечення авіаційної безпеки; - часткова втрата іміджу України у галузі цивільної авіації на міжнародному рівні.	
Альтернатива 2 Прийняти проєкт регуляторного акта	- забезпечення відповідності законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання»; - зменшення рівня загроз та ризиків скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації України; - забезпечення необхідного системного підходу з боку держави	Відсутні	Ця альтернатива дає змогу підвищити ефективність державного нагляду за здійсненням заходів авіаційної безпеки в частині, що стосується запобігання скоєнню актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, забезпечити більш надійний захист аеропортів, повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації від актів незаконного втручання, а також забезпечити відповідність законодавства України у сфері контролю якості авіаційної безпеки цивільної авіації

	<p>щодо здійснення нагляду за виявленям суб'єктами авіаційної діяльності вразливих місць в їхній системі забезпечення авіаційної безпеки;</p> <p>- підвищення іміджу України у галузі цивільної авіації на міжнародному рівні.</p>		<p>діючим стандартам та рекомендованій практиці Додатку 17 «Авіаційна безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.</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 заходи авіаційної безпеки, посади інспектора контролю якості авіаційної безпеки;

впровадження сучасних процедур підбору та підготовки державних інспекторів;

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.

З метою реалізації проєкту регуляторного акта Державіаслужба:

1) розробляє план контролю якості забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності;

2) здійснює контроль якості забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності;

3) складає акти за результатами здійснення контролю якості забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності;

4) готує державних інспекторів у навчальних центрах та на робочому місці з метою здійснення контролю якості забезпечення авіаційної безпеки суб'єктами авіаційної діяльності;

5) організовує стажування державних інспекторів.

З метою реалізації проєкту 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 коригуючих 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 двотижневої 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

Для державних інспекторів Державіаслужби: Середня заробітна плата за липень 2022 року – 27788 грн. ($27788 \times 12:2002 = 167$ грн.)

Джерело: дані Державіаслужби.

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.	2672 грн. (16год. x 167 грн.)	1	106	283 232 грн. (2672 x 106)
2	Процедури поточного контролю за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання	Зроб. дні або 24 год.	11016 (8016+3000)	1	106	1 167 696 (11016 x 106) грн.
	у т.ч. камеральні	Зроб. дні або 24 год.	8016 грн. (24 год. x 167 грн. x 2 особи)	1	106	849 8016 (106 x 8016) грн.

	у т.ч. виїзні	Зроб. дні або 24 год.	3 000 грн. (3 роб. дні. х 60 грн. +720грн. (проживання) +600 грн. (проїзд)) х 2 особи	1	106	318 000 (3 000 х 106) грн.
3	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	Зроб. дні або 24 год.	8016 грн. (24 год. х 167 грн. х 2 особи)	1	106	849 696 (8016 х 106) грн.
4	Процедури підготовки, затверджен- ня та опрацювання актів про порушення вимог регулювання (на одиницю)	1роб. день або 8 год.	1 336 грн. (8 год. х 167 грн.)	1	106	141 616 грн. (1 336 х 106)
5	Процедура розробки плану контролю якості авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності	5роб. днів або 8 год.	26 720 грн. (40 год. х 167 грн. х 4 особи)	1	-	26 720 грн.
6	Підготовка державних інспекторів у навчальних центрах	5роб. днів або 8 год. +	36 900 грн. (40 год. х 167 грн. х 5 осіб) +	-	-	36 900 грн.

		3500 грн. (вартість навчання)	3500 грн. (вартість навчання)			
7	Процедура підготовки державних інспекторів на робочому місці	4 год. в 1 міс.	160 320 грн. (4 год. x 167 грн. x 12 міс. x 20 осіб)	1	-	160 320 грн.
8	Процедура стажування державних інспекторів	20 роб. днів або 160 год.	53 440 грн. (160 год. x 167 грн. x 2 осіб)	-	-	53 440 грн.
9	Витрати працівників правоохоронних органів при участі у ситуаційних експериментах	1 роб. день або 8 год.	6 680 грн. (8 год. x 167 грн. x 5 експериментів x 1 особа)	-	-	6 680 грн.
Разом по органу державного регулювання за рік		Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	10 491 389 грн.
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років		52 456 945грн.				

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'єктом за 1 рік на виконання вимог акта (228 928 грн.)
Рівень інформованості суб'єктів	Проект регуляторного акта розміщено на офіційному вебсайті Державіаслужби Високий
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не передбачається
Кількість звернень суб'єктів авіаційної діяльності з пропозиціями щодо внесення змін до регуляторного акта	Кількість звернень

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

ІХ. 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 акту здійснюватиметься через один рік після набрання чинності регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акту буде здійснюватися через два роки після проведення базового відстеження.

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
Державної авіаційної служби України

Олександр БІЛЬЧУК

« ____ » _____ 2023р.

Державна авіаційна служба України відповідно до статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» оголошує про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації»



Державна авіаційна служба України відповідно до статті 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» оголошує про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної програми контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації» (далі - проект постанови) на офіційному вебсайті Державіаслужби - www.avia.gov.ua, розділ «Регуляторна діяльність» - «Проекти регуляторних актів на 2023 рік».

Проект постанови розроблено з метою створення механізму здійснення контролю за дотриманням вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, інших нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки та забезпечення авіаційної безпеки в аеропортах, експлуатантами, включаючи іноземних, які виконують польоти до/з аеропортів України та іншими суб'єктами авіаційної діяльності України.

Назва органу виконавчої влади, що розробив проект акта:

Державна авіаційна служба України.

Назва структурного підрозділу, що розробив регуляторний акт, адреса та телефон:

Управління системою авіаційної безпеки Державної авіаційної служби України, м. Київ, проспект Перемоги, 14, e-mail: uab@avia.gov.ua

Проект постанови та аналіз регуляторного впливу до нього оприлюднено на офіційному вебсайті Державної авіаційної служби України: www.avia.gov.ua

Строк прийняття зауважень та пропозицій до проекту постанови від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань становить один місяць з дня оприлюднення.

Зауваження та пропозиції надаються до:

Державної авіаційної служби України (01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14),

e-mail: Volodymyr.Machuskyi@avia.gov.ua; uab@avia.gov.ua

Державна регуляторна служба України (01011, м. Київ, вул. Арсенальна, буд. 9/11), e-mail: inform@drs.gov.ua.