



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 відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає для погодження проєкт наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України» (далі – проєкт регуляторного акта).

Додатки:

1. Копія проєкту регуляторного акта на 15 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу до проєкту регуляторного акта на 18 арк. в 1 прим.
3. Копія повідомлення про оприлюднення проєкту регуляторного акта на 1 арк. в 1 прим.

В. о. Голови

Сергій КОРШУК



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

**Про затвердження Змін до деяких
наказів Державної авіаційної служби України**

Відповідно до статей 5 та 11 Повітряного кодексу України, пунктів 78 та 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, пункту 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, та з метою приведення нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки у відповідність до вимог стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до деяких наказів Державної авіаційної служби України, що додаються.

2. Управлінню системою авіаційної безпеки (Мачуський В.В.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Державіаслужби.

3. Цей наказ набирає чинності з 30 грудня 2022 року, але не раніше дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби
України

_____ № _____

ЗМІНИ

до деяких наказів Державної авіаційної служби України

1. У Авіаційних правилах України «Інструкція з організації та здійснення контролю на безпеку в аеропортах України», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 15 березня 2019 року № 322, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 07 червня 2019 року за № 594/33565:

1) пункт 3 розділу I викласти в такій редакції:

«3. Ці Авіаційні правила застосовуються службами авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності, які сертифіковані на право здійснення заходів авіаційної безпеки щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Ці Авіаційні правила застосовуються зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками, які сертифіковані на здійснення заходів авіаційної безпеки щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, що стосуються вантажу та поштових відправлень (пошти).»;

2) у пункті 7 розділу II:

у абзаці першому слова «депортованих осіб» замінити словами «осіб, що примусово видворяються,»;

у абзаці десятому слово «депортуються» замінити словами «примусово видворяються»;

3) пункт 2 розділу XIII доповнити новим підпунктом 3 такого змісту:

«3) обладнання для виявлення слідів вибухових речовин.»;

4) у розділі XVI:

назву розділу XVI викласти в такій редакції:

«XVI Контроль на безпеку вантажу та поштових відправлень (пошти)»;

доповнити новою главою 1 такого змісту:

«1. Захищений ланцюг поставок

1. Суб'єктами захищеного ланцюгу поставок є зареєстровані агенти, відомі вантажовідправники та експлуатанти ПС.

2. Захищеним для перевезення авіаційним транспортом вважається вантаж та поштові відправлення, які безперервно знаходилися під захистом від несанкціонованого втручання, і до яких суб'єктами захищеного ланцюгу поставок застосовувались заходи контролю на безпеку, включаючи догляд та документальне підтвердження (декларація про безпеку вантажного відправлення) їх здійснення, з моменту їх упакування до завантаження на борт ПС.

3. Незахищеним вантажем та поштовими відправленнями є будь-які відправлення, до яких не застосовувались заходи безпеки відповідно до пункту 2 цієї глави.

4. Переміщення вантажу та поштових відправлень у захищеному ланцюзі поставок до завантаження на борт ПС наведено у додатку 9 до цих Авіаційних правил.

5. Вантаж та поштові відправлення обов'язково підлягають догляду зареєстрованим агентом до потрапляння до зони обмеженого доступу, що охороняється, та завантаження на борт ПС, за виключенням наступних випадків:

1) необхідні заходи контролю на безпеку, у тому числі догляд, щодо відправлення були здійснені іншим зареєстрованим агентом, відправлення були належним чином захищені від несанкціонованого втручання протягом їх переміщення в межах захищеного ланцюга поставок, з моменту здійснення контролю на безпеку до завантаження на борт ПС;

2) необхідні заходи контролю на безпеку щодо відправлення були здійснені відомим вантажовідправником, відправлення були належним чином захищені від несанкціонованого втручання протягом їх переміщення в межах захищеного ланцюга поставок, з моменту здійснення контролю на безпеку до завантаження на борт ПС.

6. Під час приймання вантажу та поштових відправлень персонал зареєстрованого агента перевіряє:

1) чи є юридична особа, від якої вони надійшли, зареєстрованим агентом або відомим вантажовідправником;

2) документи, що посвідчують особу, працівника, який доставив вантаж поштові відправлення;

3) перевізні документи, у тому числі декларацію про безпеку вантажного

відправлення (при наявності), та визначає статус безпеки відправлення у разі прийняття вантажних та поштових відправлень від іншого зареєстрованого агента.

У разі відсутності декларації про безпеку вантажного відправлення, не зазначення в ній статусу безпеки, її неналежного оформлення, вантаж та поштові відправлення вважаються такими, до яких не застосовувалися необхідні заходи контролю на безпеку, та підлягають догляду відповідно до глави 3 розділу XVI цих Авіаційних правил.

Вимоги абзацу п'ятого цього пункту щодо відсутності декларації про безпеку вантажного відправлення не застосовуються до вантажу та поштових відправлень, що надійшли від відомого вантажовідправника, який зазначений у переліку зареєстрованих агентів/відомих вантажовідправників України, та яким було забезпечено здійснення заходів безпеки, передбачених пунктом 11 цієї глави.

7. Під час приймання вантажу та поштових відправлень, до яких були застосовані заходи контролю на безпеку, уповноважений персонал зареєстрованого агента/відомого вантажовідправника ідентифікує зареєстрованого агента або відомого вантажовідправника, від якого надійшов вантаж та поштові відправлення, шляхом перевірки відповідної інформації у переліку зареєстрованих агентів/відомих вантажовідправників України, розміщеного на офіційному вебсайті уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

8. Вантаж та поштові відправлення, до яких не були застосовані необхідні заходи контролю на безпеку, підлягають догляду, який здійснює персонал зареєстрованого агента відповідно до глави 3 розділу XVI цих Авіаційних правил.

9. Після приймання вантажу та поштових відправлень, здійснення необхідних заходів контролю на безпеку, у тому числі догляду, зареєстрований

агент забезпечує їх захист від несанкціонованого втручання.

10. Після здійснення необхідних заходів контролю на безпеку, у тому числі догляду, зареєстрований агент забезпечує оформлення декларації про безпеку вантажного відправлення, яка в електронному або письмовому вигляді супроводжує переміщення вантажу та поштових відправлень в межах захищеного ланцюга поставок.

11. Відомий вантажовідправник забезпечує здійснення:

1) заходів контролю на безпеку на об'єктах (у приміщеннях), в яких обробляється вантаж та поштові відправлення, для їх належного захисту від несанкціонованого втручання відповідно до глави 2 розділу XVI цих Авіаційних правил;

2) заходів контролю на безпеку щодо вантажу та поштових відправлень під час їх виготовлення, пакування, складання, зберігання та транспортування для належного захисту вантажу та поштових відправлень від несанкціонованого втручання.».

У зв'язку з цим глави 1-8 вважати відповідно главами 2-9;

у главі 2:

назву глави викласти в такій редакції:

«2. Безпека об'єктів для зберігання вантажу та поштових відправлень»;

у пункті 2 слова «Вантаж, поштові та кур'єрські відправлення» та «вантаж, поштових та кур'єрських відправлень» замінити відповідно словами «Вантаж та поштові відправлення» та «вантаж та поштових відправлень»;

у главі 3:

назву глави викласти в такій редакції:

«3. Догляд вантажу та поштових відправлень»;

пункт 1 викласти в такій редакції:

«1. Догляд вантажу та поштових відправлень здійснюється персоналом зареєстрованого агента. У процесі догляду враховується характер вантажу та поштових відправлень.

У кожному пункті догляду вантажу та поштових відправлень працює персонал зареєстрованого агента, кількість якого визначається з урахуванням призначення та особливостей роботи у цьому пункті догляду. В пунктах догляду вантажу та поштових відправлень мінімальна чисельність персоналу має складати не менше 2 осіб. Кількість операторів збільшується залежно від навантаження на пункт догляду та/або рівня загрози.

У разі виникнення сумнівів у працівника зареєстрованого агента щодо безпеки вантажу та поштових відправлень або неможливості пересвідчитися у відсутності заборонених предметів під час здійснення догляду, такі вантаж та поштові відправлення не допускаються до зони обмеженого доступу, що охороняється, і до подальшого завантаження на борт ПС або підлягають додатковому догляду.»;

у пункті 2 слова «Вантаж, поштові та кур'єрські відправлення» замінити словами «Вантаж та поштові відправлення»;

у пункті 6 слова «вантаж, поштові та кур'єрські відправлення» замінити словами «вантаж та поштові відправлення»;

у другому реченні пункту 4 слова «у разі переміщення вантажу та пошти в межах захищеного ланцюга поставок» виключити;

пункт 4 глави 6 виключити;

у главі 7:

пункт 1 виключити.

У зв'язку з цим пункти 2-4 вважати відповідно пунктами 1-3;

у пунктах 3, 4 слова «служби авіаційної безпеки» замінити словами «зареєстрованого агента»;

пункті 6 глави 8 слова «служби авіаційної безпеки» замінити словами «зареєстрованого агента»;

5) у розділі XVII:

у пункті 2 слова «служби авіаційної безпеки» замінити словами «персоналу зареєстрованого агента або відомого вантажовідправника»;

доповнити розділ після пункту 3 новими пунктами 4 та 5 такого змісту:

«4. У разі несанкціонованого втручання до вантажу та поштових відправлень, щодо яких були здійснені необхідні заходи контролю на безпеку, або їх неналежного захисту від несанкціонованого доступу, такі відправлення підлягають догляду зареєстрованим агентом до завантаження на борт ПС.

5. Відправлення із ознаками суттєвого втручання та відправлення, які викликають підозру, у тому числі через наявну оперативну інформацію про загрозу безпеці цивільної авіації, вважаються вантажем або поштовим відправленням з високим ступенем ризику та підлягають додатковому догляду відповідно до глави 10 розділу XVI цих Авіаційних правил.»;

6) у розділі XIX:

пункт 1 викласти в такій редакції:

«1. Декларація про безпеку вантажного відправлення створюється у паперовому та електронному вигляді й заповнюється зареєстрованим агентом.

Декларація про безпеку вантажного відправлення має бути доступною для перевірки уповноваженим органом з питань цивільної авіації у будь-який час до завантаження вантажу або поштових відправлень на борт ПС, а також протягом виконання польоту або 24 годин після їх завантаження на борт ПС (залежно від того, що триває довше).»;

у пункті 2:

підпункт 2 викласти в такій редакції:

«2) індивідуальні дані (номер зареєстрованого агента, присвоєний уповноваженим органом з питань цивільної авіації, номер авіаційної накладної, номер внутрішньої накладної чи номер в системі відслідковування тощо);»;

у підпункті 7 слова «звільнене від проходження догляду із вказівкою на підставу для звільнення» замінити словами «зазначене відправлення надійшло від відомого вантажовідправника або іншого зареєстрованого агента»;

підпункт 10 викласти в такій редакції:

«10) Прізвище, власне ім'я та підпис працівника, який пройшов відповідну підготовку та має право складати декларацію про безпеку вантажного відправлення, або інший спосіб аутентифікації, якщо застосовується електронне передавання.»;

у пункті 3 слова «служби авіаційної безпеки суб'єкта авіаційної діяльності» замінити словами «зареєстрованого агента»;

доповнити розділ після пункту 4 новим пунктом 5 такого змісту:

«5. Зареєстрований агент, який здійснює консолідацію вантажу та поштових відправлень забезпечує збереження зазначеної у пункті 2 цього розділу інформації для кожного індивідуального відправлення протягом виконання польоту або 24 годин після їх завантаження на борт ПС (залежно від того, що триває довше).»;

7) пункт 9 розділу XXXIV після слів «які здійснюють догляд» доповнити словами «та зареєстровані агенти»;

8) у додатках до цих Авіаційних правил:

у додатку 8 слова «служби авіаційної безпеки» замінити словами «зареєстрованого агента/служби авіаційної безпеки»;

доповнити новим додатком 9, що додається.

У зв'язку з цим додатки 9-14 вважати відповідно додатками 10-15;

у додатку 11:

графу 1 таблиці викласти в такій редакції:

«Найменування та номер зареєстрованого агента, присвоєний уповноваженим органом з питань цивільної авіації»;

пункти 1, 9, 12 та 13 викласти в такій редакції:

«1. Найменування та номер зареєстрованого агента, присвоєний

уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Тут зазначається найменування та номер зареєстрованого агента, який присвоїв первинний статус безпеки.

9. Метод догляду. Зазначається кодове позначення методів догляду, що застосовуються зареєстрованим агентом. Графа має обов'язково заповнюватися. У деяких випадках одного методу догляду недостатньо для перевірки вантажних відправлень всіх типів, тому можна зазначати більше одного методу догляду.

12. Ким присвоєно статус безпеки. За відсутності позначки в графі «Консолідація» зазначається прізвище або ідентифікаційний номер працівника зареєстрованого агента, який присвоїв статус безпеки.

13. Статус безпеки присвоєно. За відсутності позначки в графі «Консолідація» зазначаються точна дата та час присвоєння статусу безпеки працівником зареєстрованого агента.»;

у другому реченні пункту 14 слова «первинно присвоєний зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником або експлуатантом ПС» замінити словами «первинно присвоєний іншим зареєстрованим агентом».

2. У пункті 3 розділу II Авіаційних правил України «Правила сертифікації служб авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 02 лютого 2020 року № 218, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 21 травня 2020 року за № 458/34741:

1) підпункт 1 викласти у такій редакції:

«1) безпеки аеропорту/провайдера аеронавігаційного обслуговування (захист контрольованих зон; організація контролю доступу; система перепусток; захист об'єктів; догляд осіб, які не є пасажирами, їх особистих речей та предметів, які проносять такі особи до зони обмеженого доступу, що охороняється, та критичних ділянок таких зон; догляд транспортних засобів, яким надається доступ (право на в'їзд) до контрольованої зони та зони

обмеженого доступу, що охороняється);»;

2) підпункти 5 та 6 виключити.

У зв'язку з цим підпункти 7 та 8 вважати відповідно підпунктами 5 та 6.

3. Пункти 1 та 2 розділу III Авіаційних правил України «Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 14 вересня 2020 року № 1276, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 09 листопада 2020 року за № 1099/35382, викласти в такій редакції:

«1. Зареєстрований агент/відомий вантажовідправник зобов'язаний забезпечити набір та відбір персоналу, який здійснює контроль на безпеку та/або догляд, його підготовку та перепідготовку, у тому числі за місцем роботи, відповідно до Програми підготовки з авіаційної безпеки персоналу, яка розробляється уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. Весь персонал зареєстрованого агента/відомого вантажовідправника, що має доступ до вантажних та поштових відправлень, повинен пройти перевірку анкетних даних, в тому числі спеціальну перевірку фізичних осіб, яким надається право перебування без супроводження у контрольованій зоні, зонах обмеженого доступу, що охороняються, аеропорту, та відповідну підготовку з АБ.».

Начальник управління
системою авіаційної безпеки



Володимир МАЧУСЬКИЙ

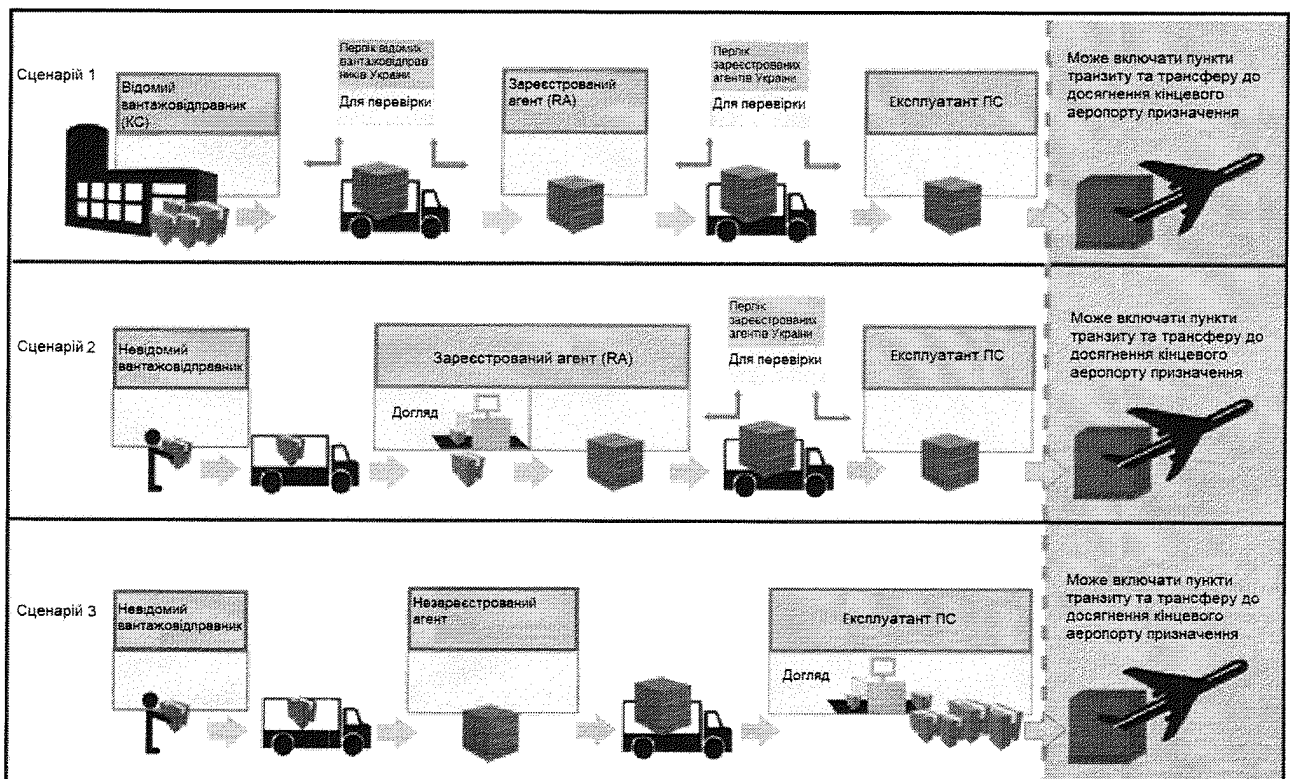
«Додаток 9

до Авіаційних правил України
«Інструкція з організації та
здійснення контролю на безпеку в
аеропортах України»
(пункт 4 глави 1 розділу XVI)

Переміщення вантажу та потових відправлень у захищеному ланцюгу поставок до завантаження на борт ПС

Заходи безпеки у захищеному ланцюгу поставки можуть забезпечуватись різними суб'єктами захищеного ланцюгу поставок або одним суб'єктом. Це залежить від експлуатаційних бізнес-моделей.

Нижче наведені приклади переміщення вантажу та потових відправлень (далі – відправлення) у захищеному ланцюгу поставок до завантаження на борт ПС.



Сценарій 1

1. Відправлення надходить від відомого вантажовідправника зареєстрованому агенту.
2. Зареєстрований агент оформлює декларацію про безпеку вантажного відправлення, перевіряє наявність відомого вантажовідправника в переліку відомих вантажовідправників України, визначає статус безпеки, приймає відправлення та забезпечує його захист.
3. Зареєстрований агент передає відправлення експлуатанту ПС.
4. Експлуатант ПС перевіряє наявність зареєстрованого агента в переліку зареєстрованих агентів України та приймає рішення щодо прийняття відправлення до перевезення.

Сценарій 2

1. Відправлення надходить від невідомого вантажовідправника (відсутній у переліку відомих вантажовідправників України) зареєстрованому агенту.
2. Зареєстрований агент проводить догляд, визначає статус безпеки, приймає відправлення та забезпечує його захист.
3. Зареєстрований агент передає відправлення експлуатанту ПС.
4. Експлуатант перевіряє наявність зареєстрованого агента в переліку зареєстрованих агентів України та приймає рішення щодо прийняття відправлення до перевезення.

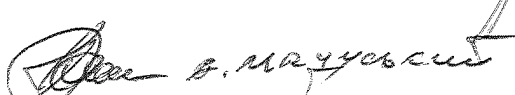
Сценарій 3

1. Відправлення надходить від невідомого вантажовідправника

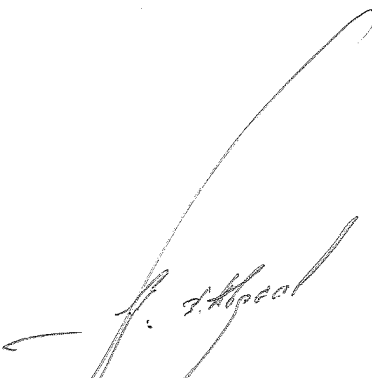
незареєстрованому агенту (відсутній у переліку зареєстрованих агентів України).

2. Незареєстрований агент передає відправлення експлуатанту ПС.

3. Експлуатант ПС не приймає відправлення до перевезення або забезпечує проведення догляду зареєстрованим агентом та після цього приймає рішення щодо прийняття відправлення до перевезення.».



В. Марчук



С. Григорук

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»

I. Визначення проблеми

Відповідно до вимог 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. Згідно з частиною четвертою статті 87 Повітряного кодексу України та пункту 78 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII (далі – Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації), одним із таких заходів є догляд та контроль на безпеку вантажів, кур'єрських та поштових відправлень.

Згідно стандарту 4.6.1 Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію кожною державою-членом ІКАО (далі – Держава), якою зокрема є Україна, має забезпечуватися виконання відповідних заходів контролю на безпеку та догляду вантажу і пошти (далі – відправлення) до завантаження їх на борт повітряного судна.

Кожна Держава, також, визначає процес забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок, який включає всі взаємопов'язані заходи безпеки, що застосовуються до відправлень, з метою підтримання цілісності відправлень з моменту проходження контролю на безпеку та догляду до моменту їх прибуття до кінцевого аеропорту призначення, включаючи проходження пунктів транзиту або трансферу (стандарт 4.6.2 Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію; пункт 13.3.1.1 Документу 8973 ІКАО «Керівництво з авіаційної безпеки»). Суб'єктами захищеного ланцюга поставок є зареєстровані агенти, відомі вантажовідправники та експлуатанти.

Крім цього, відповідно до стандарту 4.6.5 кожна Держава, що домовляється, забезпечує, щоб експлуатанти не приймали вантаж або пошту для перевезення на повітряному судні, зайнятому в комерційних авіаперевезеннях, якщо застосування догляду або інших заходів контролю на безпеку не передбачено і не підтверджено зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником або організацією, затвердженою відповідним повноважним органом. Вантаж і пошта, щодо яких застосування заходів контролю на безпеку не може бути передбачено і підтверджено зареєстрованим агентом, відомим вантажовідправником або організацією, затвердженою відповідним уповноваженим органом, підлягають догляду.

Аналогічна норма передбачена пунктом 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, а саме: «Експлуатанти не приймають до повітряних перевезень вантаж чи пошту, якщо застосування догляду чи інших заходів контролю на безпеку щодо вантажу та пошти не передбачено і не підтверджено зареєстрованим агентом чи організацією, затвердженою

уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Такі вантаж та пошта підлягають догляду».

Метою запровадження стандартів та рекомендованої практики Додатку 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію стосовно забезпечення безпеки вантажів та пошти є досягнення більш вищого рівня їх захищеності.

Діяльність зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників в захищеному ланцюгу поставок призведе до зменшення навантаження на служби авіаційної безпеки аеропортів в частині здійснення контролю на безпеку та догляду відправлень шляхом покладання виконання цих обов'язків на зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників.

Світовий досвід та практика застосування захищеного ланцюга поставок при обслуговуванні вантажних та поштових відправлень країнами Європейського Союзу, Північної Америки, Азії показали позитивний результат введення захищеного ланцюга поставок, оскільки при цьому не витрачається час на здійснення догляду відправлень безпосередньо в аеропорту, що надає змогу обробляти більші об'єми вантажу та пошти, а також уникати затримок рейсів через велику кількість відправлень. Інформація про зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників розміщується на сайтах уповноважених органів з питань цивільної авіації Держав. Кількість зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників залежить від об'ємів вантажних та поштових перевезень. Наприклад, у Великій Британії вона становить понад 250 суб'єктів, а в Латвії – 11.

20 листопада 2020 року набули чинності Авіаційні правила України «Правила сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 14 вересня 2020 року № 1276, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 09 листопада 2020 року за № 1099/35382, якими встановлено порядок сертифікації та затвердження зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників, визначено сертифікаційні вимоги до них, порядок подання заяви на отримання сертифіката, підстави для видачі, припинення дії сертифіката та його анулювання.

Однак, на даний час авіаційними правилами України чітко не визначено процес забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками.

У зв'язку з цим, Державіаслужбою розроблено проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України», який дозволить чітко визначити процес забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками, а також здійснення ними контролю на безпеку та догляду відправлень згідно з вимогами Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА та інших міжнародних організацій, та забезпечити переміщення відправлень в межах захищеного ланцюга поставок на рівні європейських стандартів.

Розрахунки витрат суб'єктів господарювання при впровадженні даного регулювання здійснювалися Державіаслужбою відносно одного суб'єкта господарювання – АТ «ДХЛ Інтернешнл», який має наміри отримати сертифікат зареєстрованого агента.

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

II. Цілі державного регулювання

Основними цілями державного регулювання є:

впровадження процесу забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками;

забезпечення переміщення відправлень в межах захищеного ланцюга поставок на рівні європейських стандартів;

зменшення рівня загрози та ризиків щодо скоєння актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації відносно вантажних та поштових відправлень;

підвищення конкурентоздатності суб'єктів господарювання, що здійснюють вантажні та поштові відправлення;

зменшення навантаження на аеропорти в частині здійснення контролю на безпеку та догляду вантажних та поштових відправлень;

підвищення статусу України як авіаційної держави з національним авіаційним законодавством, що відповідає стандартам і рекомендованій практиці ICAO.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
------------------	-------------------

Альтернатива 1 Не приймати проєкт регуляторного акта	У випадку залишення ситуації без змін (тобто з повною відсутністю будь-якого регулювання процесу забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками), встановлені цілі державного регулювання не будуть досягнуті, зокрема, не виконаними будуть вимоги пункту 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА та інших міжнародних авіаційних організацій. Невиконання міжнародних зобов'язань погіршить міжнародний імідж України, може призвести до негативної реакції з боку ІКАО та погіршить рівень відповідності України вимогам ІКАО в рамках Універсальної програми аудиту безпеки польотів ІКАО.
Альтернатива 2 Прийняти проєкт регуляторного акта	Другим альтернативним способом є прийняття регуляторного акта. При цьому будуть досягнуті вищезазначені цілі державного регулювання. Прийняття наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України» надасть змогу привести нормативно-правову базу України у сфері авіаційної безпеки у відповідність до вимог пункту 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА та інших міжнародних авіаційних організацій.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати

Альтернатива 1 Не приймати проект регуляторного акта	Не передбачаються	Не виконання вимог пункту 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА та інших міжнародних авіаційних організацій. Зниження статусу України як авіаційної держави з національним авіаційним законодавством, що відповідає стандартам і рекомендованій практиці ІКАО.
---	--------------------------	--

Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	Приведення нормативно-правової бази у сфері авіаційної безпеки України у відповідність до вимог пункту 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО, ЄКЦА та інших міжнародних авіаційних організацій. Забезпечення переміщення відправлень в межах захищеного ланцюга поставок на рівні європейських стандартів. Зменшення навантаження на аеропорти в частині здійснення контролю на безпеку та догляду вантажних та поштових відправлень. Підвищення конкурентоздатності суб'єктів господарювання, що здійснюють вантажні та поштові відправлення. Підвищення статусу України як авіаційної держави з національним авіаційним законодавством, що відповідає стандартам і рекомендованій практиці ІКАО.	Ознайомлення працівників з регуляторним актом: 566,20 грн. (20 осіб * 1 год. * 28,31 грн.)
--	---	---

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Не приймати проєкт регуляторного акта	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Прийняти проєкт регуляторного акта	Не передбачаються	Не передбачаються

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання*, що підпадають під дію регулювання, одиниць	16	13	3	-	32
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	50%	41%	9%	-	100%

* - дане регулювання не застосовувалося раніше, тому наразі відсутні суб'єкти господарювання, які мають сертифікат зареєстрованого агента/відомого вантажовідправника. Тому розрахунки здійснюються відносно одного суб'єкта.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
------------------	--------	---------

Альтернатива 1 Не приймати проект регуляторного акта	Не передбачаються	Зменшення конкурентоздатності суб'єктів господарювання, що здійснюють вантажні та поштові відправлення. Відсутність можливості самостійного здійснення контролю на безпеку та догляду вантажних та поштових відправлень з метою економії часу при їх відправленні з аеропорту. Незабезпечення переміщення відправлень в межах захищеного ланцюга поставок на рівні європейських стандартів. 1 793 520 грн. за рік (16920т. (відправлень за рік) *106 грн. (збір на авіаційну безпеку)). 8 967 600 за п'ять років (1 793 520*5років)
---	--------------------------	--

Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	Забезпечення переміщення відправлень в межах захищеного ланцюга поставок на рівні європейських стандартів.	22 595 грн. за перший рік для одного суб'єкта;
	Збільшення конкурентоздатності суб'єктів господарювання, що здійснюють вантажні та поштові відправлення.	68 918 грн. за п'ять років для одного суб'єкта.
	Можливість самостійного здійснення контролю на безпеку та догляду вантажних та поштових відправлень з метою економії часу при їх відправленні з аеропорту, що дозволить зменшити навантаження на аеропорти в частині здійснення контролю на безпеку та догляду вантажних та поштових відправлень.	

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. 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")	Зменшення конкурентоздатності суб'єктів господарювання, що здійснюють вантажні та поштові відправлення. Відсутність можливості самостійного здійснення контролю на безпеку та догляду вантажних та поштових відправлень з метою економії часу при їх відправленні з аеропорту. Незабезпечення переміщення

	відправлень в межах захищеного ланцюга поставок на рівні європейських стандартів. 1 793 520 грн. за рік (16920т. (відправлень за рік) *106 грн. (збір на авіаційну безпеку)). 8 967 600 за п'ять років (1 793 520*5років)
Альтернатива 2. 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")	22 595 грн. за перший рік; 68 918 грн., за п'ять років.

Розрахунок витрат для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва наведено у додатку до аналізу регуляторного впливу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1 Не приймати проект регуляторного акта	1	проблема продовжує існувати

Альтернатива 2 Прийняти проект 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 Не приймати проект регуляторного акта	Відсутні	Відсутні	проблема продовжує існувати
Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акта	Впровадження процесу забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками у відповідності до вимог чинного законодавства, стандартів та рекомендованої практики ІСАО та ЄКАЦА, а також європейських стандартів.	Відсутні	ця альтернатива дає змогу майже в повній мірі досягнути встановлених 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 Не приймати проект регуляторного акта	Переваги відсутні і проблема продовжує існувати	X

Альтернатива 2 Прийняти проект регуляторного акту	Впровадження процесу забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками у відповідності до вимог чинного законодавства стандартів та рекомендованої практики ІКАО та ЄКЦА, а також європейських стандартів.	X
--	--	---

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

Проектом регуляторного акта запропоновано впровадити процес забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок зареєстрованими агентами та відомими вантажовідправниками у відповідності до вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, стандартів та рекомендованої практики ІКАО та ЄКЦА, а також європейських стандартів.

Вимоги регуляторного акта поширюються та є обов'язковими для виконання юридичними та фізичними особами незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпечного (захищеного) ланцюга поставок вантажних та поштових відправлень.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акту базуватиметься на функціях, що витікають із повноважень Державіаслужби.

З метою реалізації проекту регуляторного акту Державіаслужба:

- 1) впроваджує процес забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок;
- 2) визначає суб'єктів безпечного (захищеного) ланцюга поставок;
- 3) встановлює вимоги щодо підготовки та перевірки анкетних даних персоналу зареєстрованих агентів, відомих вантажовідправників.

З метою реалізації проекту регуляторного акта суб'єкт авіаційної діяльності:

- 1) забезпечує здійснення заходів безпеки щодо вантажних та поштових відправлень в межах безпечного (захищеного) ланцюга поставок;
- 2) заповнює декларацію про безпеку вантажного відправлення;
- 3) забезпечує відповідне навчання персоналу;
- 4) забезпечує перевірку анкетних даних персоналу;

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

Державний орган, для якого проводиться розрахунок адміністрування регулювання

Державна авіаційна служба України

Процедури регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва)		Планові витрати часу на процедури	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.
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	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні

	регулювання					
	у т.ч. камеральні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
	у т.ч. виїзні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.3	Процедури підготовки, затверджен- ня 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 рішень суб'єктами господарю- вання (на одиницю)	Відсутні				
4.6	Процедури підготовки звітності за результатами регулювання	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
4.7	Витрати часу на інші адміністрати вні процедури (ознайомлен- ня працівників з регулятор- ним актом)	Ознайомлення: $20 \text{ осіб} * 1 \text{ год.} * 28,31 \text{ грн.} = 566,20 \text{ грн.}$				

Разом по органу державного регулювання за рік	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні	Відсутні
Сумарно по органу державного регулювання за 5 років	Ознайомлення: 566,20 грн.				

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторних актів

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторних актів

Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить виконання Державіаслужбою своїх повноважень, визначених Положенням про Державну авіаційну службу України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, на належному рівні.

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, 1.
Розмір коштів та час, що витратиметься суб'єктами на виконання вимог акта	Розмір коштів та час, що витратиметься суб'єктом за 1 рік на виконання вимог акта буде складати 22 595 грн.
Рівень інформованості суб'єктів	Проект регуляторного акта розміщено на офіційному вебсайті Державіаслужби. Середній.
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не передбачається

Скарги юридичних та фізичних осіб щодо діяльності зареєстрованих агентів/відомих вантажовідправників, які мають сертифікат, виданий Державіаслужбою	Кількість скарг
Звернення юридичних та фізичних осіб щодо внесення змін до авіаційних правил України стосовно процесу забезпечення безпечного (захищеного) ланцюга поставок	Кількість звернень
Об'єми вантажних та поштових відправлень	Кількість тон

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторних актів

Відстеження результативності застосування даного регуляторного акта буде здійснюватися Державною авіаційною службою України.

Базове відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через один рік після набрання чинності регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта 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 регуляторного акта.

Проведення відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

_____ 2021 р.

Додаток до аналізу регуляторного впливу
проекту наказу Державіаслужби «Про
затвердження Змін до деяких наказів
Державної авіаційної служби України»

ВИТРАТИ

**на одного суб'єкта господарювання великого і середнього
підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на ознайомлення персоналу зі Змінами, гривень	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)
2	Витрати на забезпечення навчання персоналу (1 раз на два роки), гривень	17 500 грн. (5 осіб* 3500 грн.)	52 500 грн. (17500 грн.*3), за 5 років навчання провести необхідно 3 рази
3	Витрати на проведення перевірки анкетних даних персоналу, гривень	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)
4	Витрати, пов'язані із заповненням декларації про безпеку вантажного відправлення, гривень	2 831 грн. (1год.*28,31грн.*100 відправлень за рік)	14 155 грн. (2 831грн.*5р.)
5	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4), гривень	22 595 грн.	68 918 грн.
6	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	X	X
7	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 6 x рядок 7), гривень	22 595 грн.	68 918 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на ознайомлення персоналу з Правилами, гривень	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)	Відсутні	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на забезпечення навчання персоналу (1 раз на два роки), гривень	17 500 грн. (5 осіб* 3500 грн.)	17 500 грн. (5 осіб* 3500 грн.) грн.)	52 500 грн. (17500 грн.*3), за 5 років навчання провести необхідно 3 рази

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на проведення перевірки анкетних даних персоналу, гривень	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)	Відсутні	1 132 грн. (8год.*28,31грн.*5осіб)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із заповненням декларації про безпеку вантажного відправлення, гривень	2 831 грн. (1год.*28,31грн.*100 відправлень за рік)	2 831 грн. (1год.*28,31грн.*100 відправлень за рік)	14 155 грн. (2 831грн.*5р.)



Почта x Megap x 1 Лист x Перел x Перел x Скача x Голов x Конта x РОЗП x Повід x + -

avia.gov.ua/povidomlennya-pro-oprilyudnennya-proyekt-nakazu-derzhavnoyi-aviatsijnoyi-služhbi-ukrayini-pro-zatverdzhennya-zmin-do-deyakih-nakaziv...

Додатки Почта — Andriy.M... Megapolis. Докуме...

Сайт працює у тестовому режимі та постійно оновлюється

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

УКР

діяльність ДАСУ РЕЄСТРАЦІЯ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ АЕРОПОРТИ АВІАЦІЯ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ БЕЗПІЛОТНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА РЕГУЛЯТОРНА ДІЯЛЬНІСТЬ НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА ІНФОРМАЦІЙНІ ЛИСТИ

АЕРОНАВІГАЦІЯ БЕЗПЕКА АВІАЦІЇ ПАСАЖИРАМ ФОРМИ ЕЛЕКТРОННОЇ ВЗАЄМОДІЇ ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

ПРОЕКТ SAFER-U (РОЗВИТОК АВІАЦІЙНОЇ ЗАКОНОДАВЧОЇ БАЗИ УКРАЇНИ ШЛЯХОМ НАБЛИЖЕННЯ ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄС)

РЕГУЛЯТОРНА НОРМАТИВНО- ВЗАЄМОДІЯ ІНФОРМАЦІЙНІ ЛИСТИ

Головна Проєкти регуляторних актів на 2020 рік Повідомлення про оприлюднення Повідомлення про оприлюднення проєкт наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»

Повідомлення про оприлюднення проєкт наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»

Державною авіаційною службою України відповідно до вимог статей 5 та 11 Повітряного кодексу України, пункту 78 та 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, а також з метою приведення нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки у відповідність до вимог стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації розроблено проєкт **наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»** (далі – проєкт регуляторного акта).

<https://avia.gov.ua/hpdrd/slug-2/>

Державний реєстр цивільних повітряних суден України

Процедури для суб'єктів авіаційної діяльності

Загальне регулювання

Звід авіаційних правил

Сертифікати

Експлуатаційні директиви

Введіть текст для поиска

9:42 29.03.2021

Почта x Megap x 1 Лист x Перел x Перел x Скача x Голов x Конта x РОЗП x Повід x + -

avia.gov.ua/povidomlennya-pro-oprilyudnennya-proyekt-nakazu-derzhavnoyi-aviatsijnoyi-služhbi-ukrayini-pro-zatverdzhennya-zmin-do-deyakih-nakaziv...

Додатки Почта — Andriy.M... Megapolis. Докуме...

Повідомлення про оприлюднення проєкт наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»

Державною авіаційною службою України відповідно до вимог статей 5 та 11 Повітряного кодексу України, пункту 78 та 122 Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 21 березня 2017 року № 1965-VIII, а також з метою приведення нормативно-правових актів у сфері авіаційної безпеки у відповідність до вимог стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації розроблено проєкт **наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»** (далі – проєкт регуляторного акта).

Проект регуляторного акта та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному вебсайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) у розділі Регуляторна діяльність => Проекти регуляторних актів на 2021 рік.

Зауваження та пропозиції до проєкту регуляторного акта слід надіслати на адресу Державної авіаційної служби України: 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14, тел./факс (044) 3515467, E-mail: Velentyn.Miziuk@avia.gov.ua та на адресу Державної регуляторної служби України 01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11, E-mail: mail@dkrp.gov.ua

Зауваження та пропозиції від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань приймаються з 11.03.2021 протягом 30 календарних днів у письмовому та/або електронному вигляді.

Державний реєстр цивільних повітряних суден України

Процедури для суб'єктів авіаційної діяльності

Загальне регулювання

Звід авіаційних правил

Сертифікати

Експлуатаційні директиви

Директиви льотної придатності

Документи ДАСУ

Форми електронної взаємодії

Введіть текст для поиска

9:42 29.03.2021

