



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

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

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

[www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба  
України

Міністерство інфраструктури України відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 950, надсилає на погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації».

- Додатки: 1. Проєкт постанови на 17 арк. в 1 прим.;
2. Пояснювальна записка до проєкту постанови на 4 арк. в 1 прим.;
  3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту з метою одержання зауважень і пропозицій;
  4. Аналіз регуляторного впливу до проєкту постанови на 10 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

Анна Мазур 351 48 46



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ**  
**ПОСТАНОВА**

від «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. №

**Київ**

**Про затвердження Правил технічного розслідування  
авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації**

Відповідно до статті 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та частини другої статті 119 Повітряного кодексу України Кабінет Міністрів України **постановляє**:

Затвердити Правила технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, що додаються.

**Прем'єр-міністр України**

**Денис ШМИГАЛЬ**



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ р. №\_\_\_

## **Правила технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації**

### **Загальні положення**

1. Правила встановлюють порядок технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації та спрямовані на підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, ретельності і якості розслідувань авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі (далі – авіаційні події чи інциденти), з метою встановлення причин авіаційних подій та інцидентів і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому.

### **Терміни та визначення**

2. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

бортовий реєстратор - будь-який вид реєстратора, встановленого на повітряному судні з метою сприяння розслідуванню авіаційних подій та інцидентів;

експерт - особа, яка призначається або залучається уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів для участі у проведенні технічного розслідування за наявності у неї спеціальних знань, навичок та досвіду;

жертва авіаційної події – особа на борту повітряного судна чи будь-яка особа поза повітряним судном, яка є ненавмисним безпосереднім учасником авіаційної події та інциденту. Жертвами можуть бути члени екіпажу, пасажери та треті особи;

міжнародні стандарти і рекомендована практика - міжнародні стандарти і рекомендована практика в сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів, що прийняті відповідно до статті 37 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

міжнародна подія - авіаційна подія чи інцидент, що сталися на території держави-члена ICAO з повітряним судном, зареєстрованим в іншій державі-



Документ СЕД MIY IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

попередній звіт – повідомлення, що складається уповноваженим органом з питань розслідування для негайного поширення інформації, отриманої на початкових етапах розслідування авіаційних подій та інцидентів;

причетна особа – власник повітряного судна, член екіпажу, експлуатант повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія чи інцидент; будь-яка особа, задіяна в процесі технічного обслуговування, проектування чи конструювання зазначеного повітряного судна або підготовки його екіпажу; будь-яка особа, задіяна в наданні диспетчерського обслуговування повітряного руху, польотно-інформаційного чи аеродромного обслуговування, або здійснювала обслуговування повітряного судна; персонал Державіаслужби;

причини - дії, бездіяльність, обставини, умови або їх сукупність, що призвели до авіаційної події чи інциденту;

радник – особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування за наявності у неї відповідної кваліфікації з метою надання допомоги уповноваженому представнику під час розслідування;

рекомендація з безпеки польотів – пропозиція, яка надається уповноваженим органом з питань розслідування, заснована на інформації, яку отримано під час розслідування авіаційних подій та інцидентів чи з інших джерел, таких як дослідження у сфері безпеки польотів, з метою запобігання авіаційних подій та інцидентів;

серйозне тілесне ушкодження - будь-яке ушкодження, заподіяне особі внаслідок авіаційної події та яке призводить до наступних наслідків:

а) госпіталізації більше ніж на 48 годин, протягом семи днів після дати отримання тілесних ушкоджень;

б) перелому будь-якої кістки (крім простих переломів пальців рук, ніг або носа);

в) ушкодження, пов'язаного з розривами тканини, що викликало сильну кровотечу, або ушкодження нервів, м'язів чи сухожилля;

г) пошкодження будь-якого внутрішнього органу;

г) опіки другого або третього ступеня або опіки, що охоплюють більше ніж 5% поверхні тіла;

д) ушкодження внаслідок дії токсичних речовин або радіоактивного випромінювання;

уповноважений з розслідування - особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування, якій за наявності в неї відповідної кваліфікації доручено організацію і проведення розслідування, а також контроль за його ходом;

уповноважений орган з питань розслідування - Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами;

уповноважений орган з питань розслідування держави-члена ІКАО – орган, призначений державою-членом ІКАО відповідальним за організацію та проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

уповноважений представник - особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування держави-члена ІКАО, за наявності у неї відповідної кваліфікації, для участі в розслідуванні, що проводиться іншою державою.

3. Інші терміни, що використовуються у цих Правилах, вживаються у значенні, наведеному у Повітряному кодексі України.

### **Сфера застосування Правил**

4. Правила застосовуються під час розслідування авіаційних подій та інцидентів:

що сталися з цивільними повітряними суднами на території України та над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну;

що сталися з цивільними повітряними суднами України за межами України, якщо відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію держава місця події делегувала проведення розслідування Україні;

у випадках, коли відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію Україна призначила уповноваженого представника для участі у розслідуванні як держава реєстрації, держава експлуатанта, держава розробника, держава-виробника або держава, що надає відомості щодо події, обладнання чи експертів на прохання держави, яка проводить розслідування;

коли Україна, призначає експерта для участі у розслідуванні внаслідок загибелі чи травмування її громадян під час авіаційної події чи інциденту, що сталася на території держави-члена ІКАО.

Перелік подій, що класифікуються як серйозні інциденти, наведений у додатку до цих Правил.

5. Правила застосовуються до питань своєчасного надання уповноваженому органу з питань розслідування інформації про всіх осіб і небезпечні вантажі, що перебувають на борту повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія чи інцидент.

### **Уповноважений орган з питань розслідування**

6. Розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації здійснює уповноважений орган з питань розслідування самостійно, або в рамках угод з уповноваженими органами з питань розслідування держав-членів ICAO. Уповноважений орган з питань розслідування забезпечується державою необхідними ресурсами, що дозволяють неупереджено і в повному обсязі проводити розслідування, використовуючи власні ресурси чи за участю уповноважених органів з питань розслідування держав-членів ICAO.

7. Уповноважений орган з питань розслідування здійснює збір інформації, що стосується безпеки польотів з метою запобігання авіаційних подій чи інцидентів, та проводить її аналіз без прийняття рішення щодо нормативних, адміністративних питань та питань стандартизації, якщо це не впливає на його незалежність та не покладає на нього відповідальність з питань адміністративного та нормативного регулювання чи стандартизації.

8. З метою інформування громадськості про загальний рівень безпеки польотів, уповноважений орган з питань розслідування щорічно на своєму офіційному вебсайті публікує результати аналізу стану безпеки польотів.

### **Взаємодія уповноваженого органу з питань розслідування з уповноваженими органами з питань розслідування держав-членів ICAO**

9. Під час проведення розслідування як на території України, так і за її межами, якщо проведення розслідування делеговане Україні державою, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент, уповноважений орган з питань розслідування може звернутися за допомогою до уповноважених органів з питань розслідування інших держав-членів ICAO.

10. Під час проведення розслідування на території України, уповноважений орган з питань розслідування може повністю або частково делегувати проведення розслідування авіаційної події чи інциденту уповноваженому органу з питань розслідування держави-члена ICAO за взаємною домовленістю та згодою.

### **Участь Агентства Європейського Союзу з безпеки польотів,**

## **Державіаслужби та уповноважених органів з питань цивільної авіації держав-членів ІКАО в розслідуваннях**

11. Уповноважений орган з питань розслідування, за умови відсутності конфлікту інтересів, які можуть перешкоджати проведенню розслідування, запрошує до участі у проведенні розслідування Державіаслужбу, Агентство Європейського Союзу з безпеки польотів (далі – EASA) та уповноважені органи з питань цивільної авіації держав-членів ІКАО, які можуть призначити своїх представників як:

- 1) радника уповноваженого з розслідування для участі у розслідуванні, що проводить уповноважений орган з питань розслідування як на території України, так і за її межами, якщо проведення розслідування делеговане Україні державою, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент;
- 2) радника уповноваженого представника для участі у розслідуванні, що проводить держава-член ІКАО за межами України.

12. Представники, зазначені в пункті 11, мають право за дорученням уповноваженого орган з питань розслідування:

- 1) відвідувати місце авіаційної події чи інциденту та оглядати уламки повітряного судна;
- 2) пропонувати напрямки опитування та отримувати інформацію від свідків;
- 3) отримувати копії документів, що стосуються справи, та відповідну фактичну інформацію;
- 4) знайомитися із записаною інформацією після її зчитування, окрім переговорів у кабіні екіпажу та інформації з відеореєстраторів;
- 5) брати участь у заходах з розслідування поза межами місця авіаційної події чи інциденту, таких як дослідження елементів повітряного судна, випробування та моделювання, технічні брифінги та зустрічі під час розслідування, окрім таких, що пов'язані з визначенням причин та формулюванням рекомендацій з безпеки польотів.

13. З метою уникнення потенційного чи реального конфлікту інтересів, особи, які беруть участь у розслідуванні, не повинні мати відношення до діяльності із забезпечення льотної придатності, експлуатації, обслуговування повітряного руху та технічного обслуговування повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія чи інцидент; сертифікації, ліцензування, нагляду за суб'єктом авіаційної діяльності, експлуатації аеродрому, що має відношення до авіаційної події та будь-якої діяльності, що може вплинути на роботу провайдерів аеронавігаційного обслуговування, авіаційного персоналу та повітряного судна, що мають відношення до авіаційної події чи інциденту.

Під час участі у відповідному етапі розслідування залучені особи не виконують жодних функцій, що пов'язані з діяльністю Державіаслужби. Фахівці Державіаслужби, інших уповноважених органів та суб'єктів авіаційної діяльності, які беруть участь у розслідуванні, підписують письмове

зобов'язання про дотримання законів, нормативно-правових актів, політики та процедур, встановлених Україною та Міжнародною організацією цивільної авіації, а також щодо своєї незалежності, об'єктивності та відсутності конфлікту інтересів протягом того періоду розслідування, в якому вони беруть участь.

### **Повідомлення про авіаційні події чи інциденти**

14. Кожна причетна або інша особа, якій стало відомо про виникнення авіаційної події чи інциденту, що підлягає розслідуванню згідно з цими Правилами, негайно повідомляє про це уповноважений орган з питань розслідування.

15. Уповноважений орган з питань розслідування з мінімальною затримкою, інформує EASA, ICAO та заінтересовані держави, відповідно до Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а також Мінінфраструктури та Державіаслужбу про будь-яку авіаційну подію чи інцидент, що підлягає розслідуванню згідно з цими Правилами, про які він отримав повідомлення, а також про авіаційні події повідомляє СБУ, Нацполіцію та, у разі загибелі чи отримання серйозних тілесних ушкоджень іноземних громадян – МЗС.

### **Участь у міжнародному розслідуванні**

16. Після отримання повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися за межами території України з повітряними суднами, що зареєстровані, експлуатуються, розроблені чи виготовлені в Україні, уповноважений орган з питань розслідування повідомляє державу, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент, про призначення уповноваженого представника відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованої практики.

Для надання допомоги уповноваженому представнику, уповноважений орган з питань розслідування призначає одного чи кількох радників, які беруть участь у розслідуванні під керівництвом уповноваженого представника в такому обсязі, який необхідний для забезпечення ефективної участі уповноваженого представника у розслідуванні.

17. Якщо держава місця авіаційної події чи інциденту не призначає і не проводить розслідування авіаційної події чи інциденту з повітряним судном, що зареєстроване, експлуатується, розроблене чи виготовлене в Україні, та не передає повноваження на проведення розслідування іншій державі чи регіональній організації з розслідування авіаційних подій та інцидентів, уповноважений орган з питань розслідування може звернутися з письмовим запитом щодо передачі повноважень на проведення такого розслідування. Якщо держава місця авіаційної події чи інциденту дає згоду або не відповідає

на такий запит протягом 30 днів, уповноважений орган з питань розслідування, призначає і проводить розслідування з урахуванням наявної інформації.

### **Статус уповноваженого з розслідування**

18. Уповноважений з розслідування, після призначення його уповноваженим органом з питань розслідування вживає необхідні заходи для проведення розслідування, незважаючи на будь-яке досудове розслідування.

19. Уповноважений з розслідування реалізує свої права без шкоди правам слідчих та експертів, призначених уповноваженим органом з питань досудового розслідування.

20. Будь-яка особа, яка бере участь у розслідуванні, виконує свої обов'язки незалежно та не запитує і не отримує вказівок від будь-кого, окрім уповноваженого з розслідування або уповноваженого представника.

### **Координація розслідувань**

21. Орган, який проводить досудове розслідування, повинен повідомити про початок такого розслідування уповноваженого з розслідування в день прийняття рішення. У цьому випадку уповноважений з розслідування забезпечує відстеження та збереження бортових реєстраторів і будь-яких речових доказів. Орган, який проводить досудове розслідування може призначити свого представника для супроводження бортових реєстраторів або речових доказів до місця їх обробки та аналізу.

Зчитування, обробка, дослідження чи аналіз бортових реєстраторів чи речових доказів, внаслідок чого вони можуть зазнати змін, пошкоджень чи бути знищеними, здійснюється уповноваженим з розслідування за погодженням з органом, який проводить досудове розслідування. Якщо таке погодження не буде отримано протягом двох тижнів після надання запиту, уповноважений з розслідування має право виконати експертизу або аналіз без такого погодження.

У разі, коли орган, який проводить досудове розслідування, утримує будь-який речовий доказ, уповноваженому з розслідування надається безперешкодний та необмежений доступ та можливість використання такого доказу.

22. Якщо в ході розслідування стає відомо або виникає підозра про те, що авіаційна подія чи інцидент супроводжувався незаконним втручанням у діяльність цивільної авіації, як визначено національним законодавством, уповноважений з розслідування негайно повідомляє про це Мінінфраструктури, Державіаслужбу та орган, який проводить досудове розслідування. За умови дотримання вимог пунктів 26-28, відповідна

інформація та матеріали, зібрані під час розслідування авіаційної події чи інциденту, передаються цим органам негайно або в інший строк, визначений в їхньому запиті. Передача такої інформації та матеріалів здійснюється без порушення права уповноваженого органу з питань розслідування продовжувати розслідування в сфері безпеки в координації з органами, під чію юрисдикцію перейде місце авіаційної події чи інциденту.

### **Збереження речових доказів**

23. Після виникнення авіаційної події чи інциденту уповноважений орган з питань розслідування у взаємодії з центральними органами виконавчої влади, підприємствами, організаціями, установами та фізичними особами забезпечує обережне поводження з усіма речовими доказами, захист та збереження таких речових доказів, організовує зберігання повітряного судна, його вмісту та уламків протягом періоду, необхідного для розслідування авіаційної події чи інциденту. Захист речових доказів включає збереження шляхом фото- та відеофіксації та іншим чином будь-якого речового доказу, що може бути знищеним, втраченим або зіпсованим. Безпечне зберігання включає захист від подальшого пошкодження, несанкціонованого доступу, крадіжки чи руйнування.

24. До прибуття уповноваженого з розслідування, ніхто не має права змінювати місце авіаційної події чи інциденту, брати проби, переміщувати повітряне судно, його вміст або уламки, брати зразки з них чи вилучати, крім випадків, коли це вимагається в інтересах безпеки або надання допомоги жертвам авіаційної події, чи за письмовим погодженням органів, в чиєму розпорядженні перебуває місце авіаційної події чи інциденту, за можливості, після консультації з уповноваженим органом з питань розслідування.

25. Усі причетні особи повинні вжити всіх можливих заходів для збереження документів, матеріалів і записів, пов'язаних з авіаційною подією чи інцидентом, особливо, не допускати стирання записів переговорів і аварійних сигналів після польоту.

### **Захист конфіденційної інформації щодо безпеки польотів**

26. Виключно з метою розслідування використовуються:

- 1) заяви осіб, отримані уповноваженим органом з питань розслідування під час розслідування;
- 2) листування між особами, які мають відношення до експлуатації повітряного судна, медичні чи конфіденційні персональні дані учасників авіаційної події чи інциденту;
- 3) записи бортових мовних реєстраторів та розшифровка таких записів;
- 4) думки, висловлені під час проведення аналізу інформації, у тому числі записів бортових реєстраторів.

27. Виключно з метою розслідування та з метою забезпечення безпеки польотів використовуються:

1) переговори між особами, що були залучені до експлуатації повітряного судна;

2) записи і їх розшифрування у письмовій або електронній формі, записи органів управління повітряним рухом, в тому числі документи і матеріали, що містять або становлять службову інформацію;

3) рекомендації щодо безпеки польотів, які уповноважений орган з питань розслідування передає одержувачу рекомендацій;

4) сповіщення, які визначені статтями 21 і 22 Повітряного кодексу України.

Записи бортового реєстратора надаються або використовуються виключно з метою розслідування, визначення льотної придатності чи технічного обслуговування, крім випадків, коли такі записи знеособлені та розголошуються згідно із спеціальними процедурами.

28. Рішенням суду може бути встановлено, що переваги від розкриття відомостей, зазначених у пунктах 26, 27 для будь-яких інших дозволених законом цілей переважають негативний внутрішній та міжнародний вплив від таких дій на поточне або подальші розслідування авіаційних подій чи інцидентів.

### **Розкриття відомостей**

29. Уповноважений з розслідування чи будь-які інші особи, залучені до участі в розслідуванні, зобов'язані зберігати професійну таємницю відповідно до національного законодавства, зокрема щодо знеособлення причетних до авіаційної події чи інциденту.

30. З урахуванням вимог пунктів 34-44 цих Правил та з метою попередження авіаційних подій чи інцидентів, уповноважений орган з питань розслідування може розкривати інформацію суб'єктам авіаційної діяльності, які здійснюють обслуговування та експлуатацію повітряних суден чи забезпечують підготовку персоналу.

У будь-якому разі розголошення чи оприлюднення інформації з безпеки польотів здійснюється за умови дотримання вимог статті 122 Повітряного кодексу України

31. Інформація, що вказана в пункті 26 цих Правил, або яка може стати причиною конфлікту інтересів, не передається органам, вказаним в пунктах 14, 15. Інформація, надана уповноваженим органам з питань цивільної авіації, захищається відповідно до пунктів 26-28 цих Правил та національного законодавства.

32. Уповноважений орган з питань розслідування письмово інформує жертв авіаційної події чи інциденту, їхніх родичів чи представників, про хід розслідування авіаційної події чи інциденту, встановлені факти, попередні звіти, висновки та/або рекомендації щодо безпеки польотів, які можуть складатись, за умови, що це не шкодить завданням розслідування авіаційної події чи інциденту та повністю відповідає законодавству про захист персональних даних.

33. Перед оприлюдненням інформації, зазначеної у пункті 32, уповноважений орган з питань розслідування надає вказану інформацію жертвам авіаційної події та їхнім родичам у спосіб, що не перешкоджає виконанню завдань розслідування.

34. Доступ до документів, що стосуються технічного розслідування та захисту персональних даних, здійснюється згідно з Законами України «Про доступ до публічної інформації» та «Про захист персональних даних».

### **Звіт за результатами розслідування**

35. За результатами будь-якого розслідування уповноважений орган з питань розслідування складає звіт за формою, встановленою у Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. У звіті зазначається, що єдиним завданням розслідування є попередження авіаційних подій та інцидентів у майбутньому, а не встановлення вини чи розподіл відповідальності. У разі потреби, звіт містить рекомендації щодо безпеки польотів.

36. Звіт повинен захистити анонімність всіх фізичних осіб, причетних до авіаційної події чи інциденту.

37. Звіти, які складаються до завершення розслідування, перед оприлюдненням направляються уповноваженим органом з питань розслідування до уповноважених органів з питань розслідування держав-членів ІКАО та Державіаслужби для висловлення зауважень і пропозицій, та через Державіаслужбу – до відповідного утримувача схвалення виробника, розробника та сертифікату експлуатанта і аеродрому. На зазначені органи поширюються застосовні правила службової таємниці в частині змісту консультації.

38. Перед затвердженням остаточного звіту, уповноважений орган з питань розслідування пропонує Державіаслужбі та уповноваженим органам з питань розслідування держав-членів ІКАО і через них – відповідним утримувачам схвалення виробника, розробника та сертифікату експлуатанта і аеродрому, дотримуючись правил службової таємниці, висловити свої суттєві та обґрунтовані зауваження. Під час запитування таких зауважень

уповноважений орган з питань розслідування дотримується положень Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

39. Уповноважений орган з питань розслідування оприлюднює на своєму офіційному вебсайті остаточний звіт протягом дванадцяти місяців з дати авіаційної події чи інциденту.

40. Якщо остаточний звіт не може бути оприлюднений протягом дванадцяти місяців, уповноважений орган з питань розслідування щороку складає проміжний звіт з детальним викладом ходу розслідування і всіх питань безпеки польотів, які були порушені.

41. Уповноважений орган з питань розслідування розсилає копії остаточного звіту та рекомендацій з безпеки:

- 1) Державіаслужбі, уповноваженим органам з питань розслідування та уповноваженим органам з питань цивільної авіації держав-членів ICAO та ICAO згідно з міжнародними стандартами і рекомендованою практикою;
- 2) одержувачам рекомендацій з безпеки польотів, що містяться в звіті;
- 3) EASA, крім випадків, якщо звіт був оприлюднений на сайті уповноваженого органу з питань розслідування. У цьому разі уповноважений орган з питань розслідування інформує EASA про оприлюднення звіту.

42. Якщо держава, яка проводить розслідування, не оприлюднює остаточний чи проміжний звіт про розслідування в терміни, що визначені Додатком 13 до Чиказької конвенції, уповноважений орган з питань розслідування, у разі участі у розслідуванні, письмово звертається до держави, яка проводить розслідування, з вимогою надати згоду на оприлюднення всіх обставин авіаційної події чи інциденту та виявленої інформації, що стосується безпеки польотів. Якщо держава, яка проводить розслідування, дає згоду або не відповідає на такий запит протягом 30 днів, уповноважений орган з питань розслідування оприлюднює звіт у взаємодії з державами, які беруть участь у розслідуванні.

### **Рекомендації з безпеки польотів**

43. В процесі розслідування уповноважений орган з питань розслідування направляє рекомендації з безпеки польотів Мінінфраструктури, Державіаслужбі, іншим органам виконавчої влади та суб'єктам авіаційної діяльності, яких стосуються результати розслідування, уповноваженим органам держав-членів ICAO щодо заходів з попередження авіаційних подій чи інцидентів, які мають бути терміново розглянуті для підвищення рівня безпеки польотів.

44. Уповноважений орган з питань розслідування може розробляти рекомендації з безпеки польотів на основі досліджень або аналізу завершених

розслідувань або будь-яких інших заходів, виконаних згідно з пунктом 7 цих Правил.

### **Виконання рекомендацій з безпеки польотів та банк даних рекомендацій з безпеки польотів**

45. Одержувачі рекомендацій з безпеки польотів, що зазначені в пункті 43 цих Правил, протягом 90 днів з моменту отримання рекомендацій, зобов'язані розробити відповідні рекомендації і надіслати їх користувачам повітряного простору України, експлуатантам повітряних суден та іншим заінтересованим особам для розроблення профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям та інцидентам. Протягом указанного часу, одержувачі рекомендацій з безпеки польотів повинні письмово підтвердити їх отримання та проінформувати уповноважений орган з питань розслідування про вжиті або заплановані заходи та про час, необхідний для їх виконання, а також, якщо заходи не вживалися, про причини їх невиконання.

46. Протягом 60 днів після одержання відповіді уповноважений орган з питань розслідування аналізує заплановані заходи на предмет їхньої відповідності наданій рекомендації та інформує одержувача рекомендацій про прийнятність чи не прийнятність таких заходів із відповідним обґрунтуванням.

47. Уповноважений орган з питань розслідування розробляє та реалізує процедуру обліку вжитих заходів щодо виконання виданих ним рекомендацій з безпеки польотів.

48. Кожен одержувач рекомендації з безпеки польотів, що зазначений в пункті 43 цих Правил, чи суб'єкт авіаційної діяльності, який отримує рекомендації з безпеки польотів, в тому числі Державіаслужба, впроваджують процедури контролю виконання заходів, вжитих відповідно до рекомендацій з безпеки польотів, що надані уповноваженим органом з питань розслідування.

49. Уповноважений орган з питань розслідування веде облік усіх рекомендацій щодо безпеки польотів, що були видані відповідно до пунктів 43, 44 цих Правил, а також відповідей на них, та всіх рекомендацій щодо безпеки, отриманих від держав-членів ІКАО.

### **Інформація про осіб та небезпечні вантажі на борту**

50 Експлуатанти, що виконують польоти в пункти призначення чи з пунктів відправлення, що розташовані на території України, впроваджують наступні процедури:

1) не пізніше, ніж протягом двох годин після повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися з повітряним судном, надавати до уповноваженого органу з питань розслідування затверджений список жертв авіаційної події; та

2) одразу після повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися з повітряним судном, надавати до уповноваженого органу з питань розслідування затверджений список небезпечних вантажів, що знаходилися на борту повітряного судна.

51. Списки, зазначені в підпункті 1 пункту 50, надаються органу, який буде визначений для здійснення зв'язку з родичами жертв авіаційної події, та, за необхідності, медичним органам, яким необхідна така інформація для надання допомоги жертвам авіаційної події.

52. З метою оперативного інформування родичів жертв авіаційної події експлуатанти пропонують пасажирам вказувати ім'я та контактні дані осіб, з якими можна зв'язатись у випадку виникнення авіаційної події. Ця інформація використовується експлуатантами виключно у разі виникнення авіаційної події та не передається третім особам і не використовується з комерційною метою.

53. Імена жертв авіаційної події не розголошуються до того часу, поки їхні родичі не будуть повідомлені відповідними органами. Конфіденційність списку жертв авіаційної події, зазначеного в підпункті 1 пункту 50, охороняється відповідно до національного законодавства, і кожне ім'я у цьому списку розголошується лише за згодою родичів особи, що перебувала на борту.

розслідування авіаційних подій та  
інцидентів у цивільній авіації

**Перелік авіаційних подій,  
що класифікуються як серйозні інциденти**

Висока імовірність виникнення авіаційної події існує тоді, коли наявна кількість захисних механізмів забезпечення безпеки польотів, що дозволяють запобігти перетворенню інциденту в авіаційну подію, є недостатньою або такі механізми відсутні. Для оцінки імовірності виникнення авіаційної події проводиться аналіз ризику, який враховує найбільш імовірний сценарій загострення інциденту, а також ефективність збережених захисних механізмів, які не дозволяють інциденту перерости в авіаційну подію:

а) дослідження питання щодо наявності ймовірного сценарію, при якому даний інцидент може стати авіаційною подією;

б) дослідження наявних захисних механізмів, які не дозволяють інциденту перерости в авіаційну подію, як:

ефективні - у випадку, коли збереглися кілька механізмів захисту і для виникнення авіаційної події необхідна їх одночасна відмова; або

обмежені - у випадку, коли залишається недостатня кількість захисних механізмів або вони відсутні, або коли виникненню авіаційної події вдалося уникнути лише завдяки щасливому збігу обставин.

Необхідно враховувати як кількість, так і надійність збережених захисних механізмів, які не дозволяють інциденту перерости в авіаційну подію. Ті захисні механізми, які відмовили, не повинні враховуватися і слід розглядати лише ті, що спрацювали, а також будь-які інші захисні механізми, що залишилися.

Узагальнення цих двох досліджень, допомагає встановити, які інциденти є серйозними.

|                                       |                                     | <b>б) Наявні захисні механізми, які не дозволяють інциденту стати авіаційною подією</b> |                    |
|---------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
|                                       |                                     | <i>ефективні</i>                                                                        | <i>обмежені</i>    |
| <b>а) Найбільш імовірний сценарій</b> | <i>авіаційна подія</i>              | Інцидент                                                                                | Серйозний інцидент |
|                                       | <i>відсутність авіаційної події</i> | Інцидент                                                                                |                    |

Описані нижче інциденти відносяться до категорії серйозних:

небезпечні зближення, що потребують маневру ухилення для уникнення зіткнення або небезпечної ситуації, або ситуація, в якій заходи ухилення є доцільними;

зіткнення, що не класифікуються як авіаційні події;

ситуації, під час яких ледь вдалося уникнути зіткнення справного повітряного судна із землею;

перервані зльоти із закритої чи зайнятої злітно-посадкової смуги, руліжної доріжки, крім санкціонованих польотів вертольотів, чи непризначеної злітно-посадкової смуги;

зліт із закритої чи зайнятої злітно-посадкової смуги, руліжної доріжки, крім санкціонованих польотів вертольотів, чи непризначеної злітно-посадкової смуги;

посадка чи спроба здійснити посадку на закриту чи зайняту злітно-посадкову смугу, руліжну доріжку, крім санкціонованих польотів вертольотів, непризначену злітно-посадкову смугу чи на місця вимушеної посадки, наприклад автомобільні дороги;

складання опори шасі чи посадка з прибралим шасі, які не класифікуються як авіаційна подія;

чиркання під час посадки закінцівкою крила, гондолою двигуна чи іншою частиною повітряного судна, коли це не класифікується як авіаційна подія;

явна нездатність досягти необхідних характеристик під час розбігу при зльоті чи на початковому етапі набору висоти;

пожежі та/або випадки появи диму в кабіні екіпажу, пасажирському салоні, вантажних відсіках чи пожежа двигуна, навіть якщо її було ліквідовано за допомогою вогнегасних засобів;

ситуації, що вимагають використання членами льотного екіпажу аварійного кисню;

випадки пошкодження конструкції повітряного судна чи руйнування двигуна, у тому числі нелокалізовані відмови газотурбінних двигунів, що не класифікуються як авіаційні події;

численні відмови однієї чи більше бортових систем, що серйозно впливають на експлуатацію повітряного судна;

випадки втрати працездатності членами льотного екіпажу під час польоту:

щодо польотів на повітряному судні з одним пілотом, у тому числі зовнішнім пілотом; або

щодо польотів з кількома пілотами, стосовно яких безпека була послаблена внаслідок значного збільшення робочого навантаження на екіпаж;

кількість пального чи ситуація з розподілом палива, що потребує оголошення пілотом аварійної обстановки, така як недостатня кількість палива, повний виробіток палива, недостатня подача палива чи неможливість використовувати наявне на борту паливо у повному обсязі;

несанкціоновані проникнення на злітно-посадкову смугу, що відносяться до класу А за серйозністю наслідків, як визначено Doc 9897 ICAO;

інциденти під час зльоту та посадки;

інциденти такі, як недоліт чи викочування повітряного судна за межі злітно-посадкової смуги;

відмови систем, зокрема втрата потужності або тяги, потрапляння в зону небезпечних метеоявищ, вихід за межі встановлених льотних обмежень та інші ситуації, що створили чи можуть створити труднощі у керуванні повітряним судном;

відмова більше ніж однієї системи в системі резервування, що необхідна для керування повітряним судном та навігації під час польоту;

ненавмисне чи, у якості аварійного заходу, навмисне скидання вантажу, що перевозиться на зовнішній підвісці, чи іншого вантажу, що перевозиться із зовнішнього боку повітряного судна.

Указаний перелік не є вичерпним і, в залежності від ситуації, елементи, що вказані в переліку, можуть не підпадати під категорію «серйозний інцидент», якщо збереглись захисні механізми, які не дозволяють інциденту розвиватися за імовірним сценарієм.

Рішення про остаточну класифікацію події приймає уповноважений орган з питань розслідування.

---

**АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**  
**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України**  
**«Про затвердження Правил розслідування авіаційних**  
**подій та інцидентів у цивільній авіації»**

**1. Визначення проблеми**

Прийняття постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації» (далі – проєкт акта) зумовлено необхідністю виконання вимог частини другої статті 119 Повітряного кодексу України (далі – ПКУ) та цільових задач Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р в частині підвищення ефективності діяльності Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі – НБРЦА) відповідно до законодавства ЄС.

Згідно зі статтею 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі – Конвенція), у випадку події з повітряним судном однієї Договірної держави, яка сталася на території іншої Договірної держави і спричинила смерть або серйозні тілесні ушкодження чи свідчить про серйозний технічний дефект повітряного судна або аеронавігаційних засобів, держава, на території якої сталася пригода, призначає розслідування обставин пригоди згідно з процедурою, яка може бути рекомендована Міжнародною організацією цивільної авіації, наскільки це допускає її законодавство. Згідно з резолюцією 12-ї сесії Ради Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО) від 13 квітня 1951 р., Договірним державам рекомендовано при призначенні розслідувань авіаційних подій відповідно до статті 26 Конвенції, дотримуватися, у якості процедури Стандартів і Рекомендованої, що містяться в Додатку 13 до Конвенції.

Частиною другою статті 119 ПКУ встановлено, що технічні розслідування, авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі проводяться згідно з правилами та в порядку, що затверджуються Кабінетом Міністрів України. На сьогоднішній день такі правила не прийняті. До 2015 року в Україні діяли Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, що були затверджені наказом Державіаслужби від 13.12.2005 № 943. Згідно з наказом Міністерства інфраструктури від 18.05.2015 № 172, наказ Державіаслужби від 13.12.2005 № 943 втратив чинність та з 19 червня 2015 р. в Україні відсутні національні правила розслідування авіаційних подій. Починаючи з 2015 року розслідування авіаційних подій, які проводить Україна відповідно до міжнародних зобов'язань виконуються за внутрішніми процедурами НБРЦА.

Відсутність правил не дозволяє ефективно реалізувати зобов'язання України, що випливають зі статті 26 Конвенції, а порядок проведення технічного розслідування на національному рівні нормативно не



Підписаний СЕД MIU IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

Розслідування авіаційних подій та інцидентів, що сталися на території держав-членів ЄС проводяться згідно з Регламентом (ЄС) № 996/2010 Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про розслідування та попередження катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації (далі – Регламент 996). Метою Регламенту 996 є підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, оперативності та якості розслідувань авіаційних подій, єдиним завданням яких є запобігання авіаційним подіям та інцидентам без встановлення вини чи відповідальності.

Згідно з документом Єврокомісії щодо імплементації Регламенту № 996 від 27.04.2016 SWD (2016) 151, професійні розслідування є фундаментом системи безпеки польотів. Відповідно до пункту 8.4.8.2 Doc 9859 ICAO процес розслідування авіаційних подій відіграє ключову роль в реалізації Державної програми безпеки польотів.

Відсутність правил, що визначають порядок проведення розслідувань авіаційних подій негативно впливає на якість процесу, що проводиться з метою запобігання авіаційних подій та не дозволяє НБРЦА організувати технічні розслідування в обсязі, що визначені міжнародними зобов'язаннями України.

За результатами аудиту ICAO у сфері розслідування авіаційних подій, що проходив у 2016 році було зроблено висновок, що Україна не прийняла нормативні акти, які вимагають негайно повідомляти НБРЦА про авіаційні події та серйозні інциденти, що сталися на її території, відсутні вимоги дотримуватися положень Додатку 13 під час розслідування подій на території України. Аудитом ICAO Україні надані рекомендації прийняти відповідні акти з метою забезпечення їх повної відповідності вимогам Додатку 13 до Чиказької конвенції.

Проект акта розроблено з метою нормативного врегулювання порядку проведення технічних розслідувань авіаційних подій, що сталися на території України, підвищення рівня безпеки польотів та попередження авіаційних подій відповідно до міжнародних зобов'язань України, що впливають з Чиказької конвенції.

Прийняття акта забезпечить стале підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, оперативності та якості розслідувань авіаційних подій та інцидентів.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

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

Врегулювання питань, що впливають з міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки польотів не може бути здійснено за допомогою ринкових механізмів, оскільки такі питання регулюються виключно Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, міжнародними стандартами і національним законодавством.

Врегулювання порушеної проблеми не може бути вирішено за допомогою діючих регуляторних актів. Регуляторний акт, який встановлював порядок розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні був скасований наказом Мінінфраструктури від 18.05.2015 № 172 «Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 грудня 2005 року № 943».

Прийняття регуляторного акта має сприяти розв'язанню проблеми, зазначеної в попередньому розділі аналізу регуляторного впливу.

## **II. Цілі державного регулювання**

Основною ціллю прийняття проекту акта є забезпечення безпеки польотів шляхом приведення національного законодавства у відповідність до зобов'язань України, що впливають з Конвенції, зокрема:

встановлення порядку проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів;

правове регулювання діяльності НБРЦА, його координації з правоохоронними органами та іншими учасниками процесу розслідування авіаційних подій та інцидентів;

адаптація законодавства України до європейського законодавства у сфері технічного розслідування авіаційних подій;

усунення Україною зауважень ІКАО.

## **III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей**

### **1. Визначення альтернативних способів**

| <b>Вид альтернативи</b>                         | <b>Опис альтернативи</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження існуючої ситуації | У разі, якщо порядок розслідування авіаційних подій не буде врегульовано регуляторними актами, Україна не зможе виконувати міжнародні зобов'язання, що впливають з Конвенції.<br>НБРЦА не зможе самостійно і незалежно виконувати функції держави, що визначені частиною восьмою статті 4 Повітряного кодексу України. |

|                                                 |                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                 | <p>Україна не усуне зауваження ICAO.</p> <p>Відсутність профілактичних заходів за результатами розслідування негативно впливатиме на рівень безпеки польотів.</p>                                                                   |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторного акта | <p>Забезпечить виконання зобов'язань України, що впливають з Конвенції та рекомендацій аудиту ІКАО, підвищить рівень безпеки польотів цивільних повітряних суден, підвищить довіру громадян до повітряного транспорту в Україні</p> |

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

| Вид альтернативи                                             | Вигоди                                                                                                                                                                               | Витрати                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | -                                                                                                                                                                                    | <p>- збільшить корупційні ризики, порядок проведення розслідувань буде нормативно не врегульовано, а результат розслідування, значною мірою буде залежати від особи, яка проводить розслідування</p> <p>- матиме негативний вплив на позиції України у міжнародних рейтингах, не дозволить виконати міжнародні зобов'язання</p> <p>- матиме негативний вплив на рівень безпеки повітряного транспорту</p> |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторного акта              | <p>- підвищення рівня безпеки польотів та довіри населення до повітряного транспорту;</p> <p>- позитивно вплине на позиції України у міжнародних рейтингах;</p> <p>- забезпечить</p> | Витрат не передбачається                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|  |                                                                                                                                     |  |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|  | виконання міжнародних зобов'язань;<br>- зниження корупційних ризиків;<br>- сприятиме реалізації Державної програми безпеки польотів |  |
|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

#### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

| Вид альтернативи                                             | Вигоди                                                       | Витрати                                                                     |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час |                                                              | - ризик отримати послуги авіаційних перевезень з недостатнім рівнем безпеки |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторного акта              | - можливість отримати безпечні послуги авіаційних перевезень | Витрат не передбачається                                                    |

#### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

| Показник                                                                       | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | ~238   | -       | -    | -     | ~238  |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | 100    | -       | -    | -     | 100   |

Проект акта встановлює, що кожна причетна особа, якій стало відомо про виникнення авіаційної події чи серйозного інциденту повинна негайно повідомити про це уповноважений орган з питань розслідування. Причетною особою може бути працівник Державіаслужби, експлуатант повітряного судна, аеродрому, аеропорту, органу, що надає обслуговування повітряного руху, підприємство, яке розробляє, виробляє чи здійснює технічне обслуговування авіаційної техніки. Всього в Україні 60 експлуатантів повітряних суден, 90 суб'єктів комерційного обслуговування на цивільних аеродромах України, 31 аеропорт та аеродром, Державне підприємство обслуговування повітряного руху «Украерорух», 44 організацій розробників авіаційної техніки, у тому числі утримувачів сертифіката підтвердження здатності для проектування за альтернативною процедурою, 13 організацій з технічного обслуговування повітряних суден.

Законодавством України не передбачено надання комерційних послуг в галузі авіаційного транспорту несертифікованими організаціями. Таким чином, питома вага суб'єктів господарювання у загальній кількості становить 100%.

| Вид альтернативи                                             | Вигоди                                                                                                                             | Витрати                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | -                                                                                                                                  | - ризик отримати послуги авіаційних перевезень з недостатнім рівнем безпеки;<br><br>- відсутність ефективних профілактичних заходів за результатами розслідування авіаційних подій |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторного акта              | - сприятиме управлінню безпекою польотів;<br><br>- виконання ефективних профілактичних заходів за результатами розслідування подій | Витрат не передбачається                                                                                                                                                           |

#### **IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей**

| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотири бальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час           | 1                                                        | - відсутність в Україні державної системи контролю за забезпеченням безпеки польотів;<br>- збільшення імовірності виникнення авіаційної події;<br>- невиконання Україною міжнародних зобов'язань та рекомендацій ІКАО |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторно акта                          | 4                                                        | - Україна виконає міжнародні зобов'язання, що впливають з Конвенції                                                                                                                                                   |

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Україна виконає рекомендації аудиту ІКАО</li> <li>- буде підвищено рівень безпеки польотів повітряного транспорту</li> <li>- державна система контролю за забезпеченням безпеки польотів стане ефективною;</li> <li>- буде нормативно врегульовано процес незалежного розслідування авіаційних подій;</li> <li>- підвищиться позиція України у міжнародних рейтингах;</li> <li>- зменшаться корупційні ризики у сфері розслідування авіаційних подій</li> </ul> |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Рейтинг результативності                                     | Вигоди (підсумок)                                                                                                                                                                          | Витрати (підсумок)                                                                                                                                                                                                         | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | -                                                                                                                                                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- негативний вплив на рівень безпеки повітряного транспорту</li> <li>- невиконання міжнародних зобов'язань</li> <li>- погіршення позицій України у міжнародних рейтингах</li> </ul> | - ця альтернатива призведе до невиконання вимог Повітряного кодексу України в частині зобов'язань України, що впливають з Чиказької конвенції та не дозволить досягти поставлених цілей                  |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторного акта              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- підвищення рівня безпеки повітряного транспорту;</li> <li>- підвищення довіри громадян до повітряного транспорту;</li> <li>- виконання</li> </ul> | немає                                                                                                                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ця альтернатива забезпечить у повній мірі досягнення поставлених цілей та дозволить забезпечити виконання норм законодавства і міжнародного договору</li> </ul> |

|  |                         |  |  |
|--|-------------------------|--|--|
|  | міжнародних зобов'язань |  |  |
|--|-------------------------|--|--|

| Рейтинг                                                      | Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи                                                                                                                                                                                                                                           | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час | - ця альтернатива не дозволить виконати вимоги Повітряного кодексу України та Конвенції щодо виконання Україною міжнародних зобов'язань з проведення розслідувань авіаційних подій                                                                                                                             | - ризик втручання в процес розслідування з боку Державіаслужби України та інших органів і організацій, що впливатиме на якість розслідування і знижуватиме рівень безпеки польотів |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття регуляторного акта              | - забезпечення виконання вимог частини першої статті 4 Повітряного кодексу, статті 26 Конвенції та Додатку 13 до неї;<br>- інкорпорація Регламенту ЄС в законодавство України;<br>- підвищення безпеки повітряного транспорту<br>- досягнення поставлених цілей без будь-яких витрат суб'єктами господарювання | - відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта                                                                                                     |

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблематики, є прийняття проекту акта.

Заходами, які необхідно здійснити для реалізації вказаних цілей, є:

1) погодження проекту акта Міністерством інфраструктури України, Міністерством оборони України, Міністерством закордонних справ України, Міністерством фінансів України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерство цифрової трансформації України, Державною регуляторною службою України та Міністерством юстиції України;

- 2) подання Міністром інфраструктури України проєкту акта на розгляд Кабінету Міністрів України;
- 3) прийняття проєкту акта Кабінетом Міністрів України;
- 4) здійснення заходів з опублікування акта Кабінету Міністрів України;
- 5) інформування ІСАО про усунення зауважень аудиту.

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

Реалізація проєкту акта не передбачає фінансових витрат суб'єктами господарювання та центральними органами виконавчої влади.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Регуляторний акт набирає чинності з дня його офіційного опублікування. Регуляторний акт впроваджується на необмежений строк дії з внесенням до нього відповідних змін у разі змін міжнародних договорів та регламенту ЄС у сфері розслідування авіаційних подій.

Регуляторний акт обмежень терміну дії не має.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Реалізація регуляторного акта, у разі його прийняття, буде характеризуватися такими чинниками:

- 1). розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією цього акта – не передбачається;
- 2). розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог цього акта – не змінюється;
- 3.) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта 238.

Основним показником результативності регуляторного акта є підвищення рівня безпеки польотів шляхом приведення національного законодавства у відповідність до зобов'язань України, що впливають Конвенції.

Показник забезпечення безпеки польотів у кількісному виразі навести неможливо, адже важко вказати кількість авіаційних подій, які не сталися завдяки рекомендаціям наданим за результатами розслідування.

Іншими показниками ефективності є:

прийняття Україною регуляторного акту у сфері розслідування авіаційних подій;

усунення зауважень аудиту Міжнародної організації цивільної авіації та підвищення існуючого рівня ефективності імплементації (ЕІ).

За результатами аудиту ІКАО (місії з валідації), що проходив у 2020 році, рівень ЕІ у сфері розслідування становить 64% при загальнонаціональному для України – 78,16%.

Серед причин низького показника ЕІ є неврегулювання Україною положень Додатку 13 до Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів».

Прийняття регуляторного акту суттєво підвищить ЕІ (показники міжнародних рейтингів України).

#### **ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися НБРЦА шляхом проведення аналізу рівня безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та порівняння зміни показника рівня ЕІ.

Базове відстеження регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності.

Повторне відстеження результативності проекту акта буде здійснюватися через два роки після набрання ним чинності.

Періодичні відстеження планується здійснювати раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності акта.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у розділі VIII.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

2021 р.

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**  
**до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження**  
**Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації»**

## **1. Мета**

Метою прийняття акта є забезпечення високого рівня безпеки польотів цивільної авіації України шляхом проведення ефективних, оперативних та неупереджених розслідувань, єдиною метою яких є запобігання авіаційних подій та інцидентів без встановлення вини чи відповідальності юридичних або фізичних осіб, а також виконання міжнародних зобов'язань України, що впливають зі статті 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі – Чиказька конвенція).

## **2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

Проєкт акта розроблено відповідно до частини другої статті 119 Повітряного кодексу України, яка встановлює, що технічні розслідування авіаційних подій та інцидентів проводяться згідно з правилами, що затверджуються Кабінетом Міністрів України. На цей час такі правила не прийняті.

На сьогоднішній день розслідування авіаційних подій та інцидентів, що сталися на території України, у тому числі з повітряними суднами, що зареєстровані в державах-членах Міжнародної організації цивільної авіації проводяться відповідно до внутрішніх процедур Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними суднами (далі – НБРЦА).

У зв'язку з відсутністю національних правил у сфері розслідування, Україна має велику кількість зауважень щодо діяльності у сфері технічного розслідування авіаційних подій.

Прийняття акта сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів, вжиттю заходів щодо зменшення кількості авіаційних подій та інцидентів, та збільшенню довіри суспільства до повітряного транспорту.

## **3. Основні положення проєкту акта**

Проєкт акта встановлює порядок проведення технічних розслідувань авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, що сталися на території України та у міжнародному повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну.

Проєктом акта імплементує в національне законодавство Регламент ЄС № 996/2010 щодо розслідування та запобігання авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації.



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900

Підписувач Криклій Владислав Артурович

Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

#### **4. Правові аспекти**

Правовими підставами для розроблення проєкту акта є:

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (далі - Конвенція);

Повітряний кодекс України.

Крім того, у сфері розслідування авіаційних подій діють такі нормативно-правові акти:

Додаток 13 до Конвенції, видання дванадцяте, 2020 рік;

Регламент (ЄС) № 996/2010 Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про розслідування та попередження катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації;

Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.03.2010 № 159, зареєстрованим в Міністерстві юстиції 02.08.2010 за № 590/17885.

#### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація акта не потребуватиме додаткових витрат з державного чи місцевого бюджетів.

#### **6. Позиція заінтересованих сторін**

Проєкт акта не потребує проведення консультацій із заінтересованими сторонами; не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової сфери, прав осіб з інвалідністю; функціонування і застосування української мови як державної, сфери наукової та науково-технічної діяльності.

#### **7. Оцінка відповідності**

Проєкт акта не містить положення, що стосуються зобов'язань України у сфері європейської інтеграції.

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

#### **8. Прогноз результатів**

Реалізація акта матиме позитивний вплив на забезпечення безпеки польотів авіаційного транспорту, що сприятиме задоволенню потреб суспільства, суб'єктів авіаційної діяльності та держави. Крім того, прийняття акта

сприятиме виконанню Україною зобов'язань, що випливають з Конвенції та у сфері європейської інтеграції.

Реалізація проекту акта не впливатиме на розвиток регіонів, ринок праці, громадське здоров'я, екологію та навколишнє природне середовище.

Проект акта не стосується державного планування для довкілля, у тому числі для здоров'я населення.

Інформація щодо впливу реалізації акта на інтереси заінтересованих сторін додається до цієї пояснювальної записки.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_\_\_ 2021 року

Додаток до пояснювальної  
записки (пункт 8)

**Інформація щодо впливу реалізації постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації» на інтереси заінтересованих сторін**

| Заінтересована сторона         | Вплив реалізації акта на заінтересовану сторону                                                                                                                                                                                 | Пояснення очікуваного впливу                                                                                                                                                                |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Держава                        | Скорочення кількості авіаційних подій та інцидентів, забезпечення суспільної довіри до повітряного транспорту                                                                                                                   | Професійне розслідування є фундаментом системи безпеки польотів і сприяє запобіганню авіаційним подіям та інцидентам в майбутньому                                                          |
| Суб'єкти авіаційної діяльності | Забезпечення суб'єктів авіаційної діяльності інформацією про небезпечні фактори, що сприяють виникненню авіаційних подій та інцидентів.<br>Усунення небезпечних факторів, що сприяють виникненню авіаційних подій та інцидентів | Професійне розслідування виявляє відхилення і небезпечні фактори, що сприяють виникненню авіаційних подій та інцидентів, і видає рекомендації по запобіганню авіаційних подій в майбутньому |
| Суспільство                    | Підвищення рівня безпеки під час користування повітряним транспортом                                                                                                                                                            | В рамках заходів з розслідування здійснюється контроль виконання рекомендацій у сфері безпеки польотів                                                                                      |



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise  
Сертифікат 20B4E4ED0D30998C0400000047752C0014317900  
Підписувач Криклій Владислав Артурович  
Дійсний з 10.09.2019 00:00:00 по 10.09.2021 00:00:00

# Міністерство інфраструктури України

---

## Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України

«Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації»

26 Квітня 2021, 12:12

Директоратом авіаційного транспорту розроблено проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації» (далі – проект постанови).

Проект постанови розроблено відповідно до статті 26 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та частини другої статті 119 Повітряного кодексу України, яка встановлює, що технічні розслідування авіаційних подій та інцидентів проводяться згідно з правилами, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

На сьогоднішній день розслідування авіаційних подій та інцидентів, що сталися на території України, у тому числі з повітряними суднами, що зареєстровані в державах-членах Міжнародної організації цивільної авіації, проводяться відповідно до внутрішніх процедур Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними суднами.

Проектом постанови передбачено затвердження Правил, які встановлюють порядок технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації та спрямовані на підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, ретельності і якості розслідувань авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі, з метою встановлення причин авіаційних подій та інцидентів і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому.

Зауваження та пропозиції до проекту постанови приймаються протягом 30 календарних днів з дня опублікування нормативно-правового акту від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресою: Міністерство інфраструктури України, 01135, м. Київ, проспект Перемоги, 14; [h.mazur@mtu.gov.ua](mailto:h.mazur@mtu.gov.ua)

[Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації»](#)

[Правила технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації](#)

[Пояснювальна записка](#)

[Додаток до пояснювальної записки](#)

[Аналіз регуляторного впливу](#)

---

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32775.html>

При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове