



УКРАЇНА

МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України на додаток до листа від 02.06.2021 № 2020/48/14-21 направляє доопрацьований аналіз регуляторного впливу до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації».

Додаток: на 10 арк.

Міністр

Олександр КУБРАКОВ

Мазур Г. В. 351 48 46



Документ СЕД МІУ IT-Enterprise

Сертифікат 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

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 58E2D9E7F900307B040000006624320072FF9400

Підписувач Кубраков Олександр Миколайович

Дійсний з 25.05.2021 00:00:00 по 24.05.2023 23:59:59

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, у тому числі суб'єкти малого 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

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. 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. НБРЦА не зможе самостійно і незалежно виконувати функції держави, що визначені частиною восьмою статті 4 Повітряного кодексу України.

	Україна не усуне зауваження ICAO. Відсутність профілактичних заходів за результатами розслідування негативно впливатиме на рівень безпеки польотів.
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	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

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

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

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

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час		- ризик отримати послуги авіаційних перевезень з недостатнім рівнем безпеки
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	- можливість отримати безпечні послуги авіаційних перевезень	Витрати відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	238 ¹	-	-	-	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 організації розробників авіаційної техніки, у тому числі утримувачів сертифіката підтвердження здатності для проєктування 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. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	- ризик отримати послуги авіаційних перевезень з недостатнім рівнем безпеки; - відсутність ефективних профілактичних заходів за результатами розслідування авіаційних подій
Альтернатива 2. Прийняття регуляторного акта	- сприятиме управлінню безпекою польотів; - виконання ефективних профілактичних заходів за результатами розслідування подій	Витрати на ознайомлення з проектом акта 36,11 грн * 1год * 5 працівників, яких необхідно ознайомити = 180,55 грн; 180,55 грн * 238 = 42 970,9 грн – загальні витрати суб'єктів господарювання (розрахунково)

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. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	- відсутність в Україні державної системи контролю за забезпеченням безпеки польотів; - збільшення імовірності виникнення авіаційної події; - невиконання Україною міжнародних зобов'язань та рекомендацій ІКАО
Альтернатива 2. Прийняття	4	- Україна виконає міжнародні зобов'язання, що впливають з

регуляторно акта		Конвенції - Україна виконає рекомендації аудиту ІКАО - буде підвищено рівень безпеки польотів повітряного транспорту - державна система контролю за забезпеченням безпеки польотів стане ефективною; - буде нормативно врегульовано процес незалежного розслідування авіаційних подій; - підвищиться позиція України у міжнародних рейтингах; - зменшаться корупційні ризики у сфері розслідування авіаційних подій
------------------	--	---

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	- негативний вплив на рівень безпеки повітряного транспорту - невиконання міжнародних зобов'язань - погіршення позицій України у міжнародних рейтингах	- 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. Прийняття регуляторного акта	- підвищення рівня безпеки повітряного транспорту; - підвищення довіри громадян до повітряного транспорту; - виконання міжнародних	немає	- ця альтернатива забезпечить у повній мірі досягнення поставлених цілей та дозволить забезпечити виконання норм законодавства і міжнародного договору

	зобов'язань		
Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта	
Альтернатива 1. 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. Прийняття регуляторного акта	- забезпечення виконання вимог частини першої статті 4 Повітряного кодексу, статті 26 Конвенції та Додатку 13 до неї; - інкорпорація Регламенту ЄС в законодавство України; - підвищення безпеки повітряного транспорту - 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 проблеми, є прийняття акта, який встановлює порядок проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами.

Прийняття регуляторного акта забезпечить:

правове регулювання діяльності уповноваженого органу з питань технічного розслідування,

його координацію уповноваженим органом з питань технічного розслідування з правоохоронними органами та іншими учасниками процесу розслідування авіаційних подій;

адаптацію законодавства України до європейського законодавства у сфері технічного розслідування авіаційних подій;
 усунення Україною зауважень ІКАО та виконання міжнародних зобов'язань, що впливають з Чиказької конвенції.

Для впровадження регуляторного акта необхідно забезпечити інформування суб'єктів авіаційної діяльності та громадськості про вимоги регуляторного акта шляхом його оприлюднення в засобах масової інформації, на офіційному вебсайті уповноваженого органу з питань технічного розслідування.

Суб'єктам авіаційної діяльності необхідно встановити внутрішній порядок повідомлення уповноваженого органу з питань розслідування про авіаційні події та інциденти, що виникають з цивільними повітряними суднами, процедури надання до уповноваженого органу з питань розслідування списку жертв авіаційної події та списку небезпечних вантажів, що знаходилися на борту повітряного судна.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

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 витратимуться* суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог цього акта;

3) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта - 238.

4) рівень поінформованості суб'єктів стосовно положень регуляторного акта – високий, оскільки проект регуляторного акта розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

Основним показником результативності регуляторного акта є кількість авіаційних подій, що відбуваються за 100000 годин польотів цивільних повітряних суден. Згідно з результатами аналізу безпеки польотів, що розміщений на сайті НБРЦА (nbaai.gov.ua), показник аварійності за 2020 рік становить 0,73 події на 100000 годин польотів.

Іншими показниками ефективності є:

- кількість реалізованих рекомендацій з безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій;
- кількість польотів цивільних повітряних суден;
- час, що необхідно буде витратити уповноваженому органу з питань розслідування на проведення розслідування.

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 через один рік після набрання ним чинності.

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.

Міністр інфраструктури України

Олександр КУБРАКОВ

2021 р.