

Проект вноситься народними депутатами України
Крейденком В.В.(посв.№ 119) та ін.

ЗАКОН УКРАЇНИ
Про розслідування авіаційних подій та інцидентів в цивільній авіації та
Національне бюро розслідування авіаційних подій

Розділ I
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Предмет та мета Закону

1. Цей Закон спрямований на підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, якості та оперативності розслідувань авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, єдиною метою яких є запобігання авіаційних подій та інцидентів у майбутньому без встановлення вини або відповідальності.

2. Цей Закон визначає правові засади організації та діяльності Національного бюро розслідування авіаційних подій, як постійно діючого незалежного уповноваженого органу з питань технічного розслідування авіаційних подій (далі – Національне бюро), статус державних експертів з розслідування авіаційних подій та уповноваженого з розслідування авіаційних подій, а також правові основи розслідування авіаційних подій та інцидентів.

3. Цей Закон встановлює вимоги щодо надання інформації стосовно всіх осіб і небезпечних вантажів, що перебувають на борту повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія.

4. Також метою цього Закону є забезпечення надання допомоги потерпілим внаслідок авіаційних подій та їхнім родичам.

Стаття 2. Визначення термінів

1. У цьому Законі наведені нижче терміни вживаються в такому значенні:

1) **авіаційна подія** – подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно; у разі безпілотного повітряного судна з часу, коли повітряне судно готове рушити з місця для виконання польоту, до часу його зупинки після завершення польоту та вимкнення головної силової установки, під час якої:

а) будь-яка особа отримала тілесне ушкодження зі смертельним наслідком або серйозне тілесне ушкодження внаслідок:

перебування в цьому повітряному судні; або

безпосереднього контакту з будь-якою частиною повітряного судна, у тому числі частиною, що відділилася від повітряного судна; або

безпосереднього впливу струменя газів реактивного двигуна, крім тих випадків, коли тілесні ушкодження отримані внаслідок природних причин, нанесених самому собі, або нанесених іншими особами, або коли тілесні ушкодження завдані безбілетним пасажиром, які переховуються поза зонами, до яких звичайно відкрито доступ пасажиром та членам екіпажу;

б) повітряне судно зазнає пошкодження або відбувається руйнування його конструкції, у результаті чого:

порушується міцність конструкції, погіршуються технічні чи льотні характеристики повітряного судна, та

звичайно потребується значний ремонт або заміна пошкодженого компонента повітряного судна, за винятком відмови чи пошкодження двигуна, коли пошкоджено лише один двигун (у тому числі його капоти чи допоміжні агрегати), повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, датчики, лопатки, пневматики, гальмівні пристрої, колеса, обтічники, панелі, стулки шасі, лобове скло, обшивка повітряного судна (наприклад, незначні вм'ятини чи пробоїни) або виникли незначні пошкодження лопатей несучого гвинта, лопатей хвостового гвинта, шасі та пошкодження, що викликані градом чи зіткненням з птахами (у тому числі пробоїни в обтічнику антени радіолокатора); або

в) повітряне судно зникає безвісти чи опиняється в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий;

2) **бортовий реєстратор** – будь-який засіб реєстрації, що встановлений на повітряному судні як додаткове джерело інформації для використання з метою проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів;

3) **державний орган** – будь-який центральний орган виконавчої влади, інший державний уповноважений орган чи організація в Україні, які мають безпосередній інтерес до авіаційної події чи інциденту;

4) **Держава** – держава-член Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO);

5) **Держава виробника** – Держава, що володіє юрисдикцією щодо організації, відповідальної за остаточне складання повітряного судна, двигуна або повітряного гвинта;

6) **Держава експлуатанта** – Держава, в якій знаходиться основне місце діяльності експлуатанта або, якщо експлуатант не має такого місця діяльності, постійне місце перебування експлуатанта;

7) **Держава місця події** – Держава, на території якої мала місце авіаційна подія або інцидент;

8) **Держава реєстрації** – Держава, до реєстру якої занесено повітряне судно;

9) **Держава розробника** - Держава, що володіє юрисдикцією щодо організації, відповідальної за конструкцію типу повітряного судна;

10) **державний експерт з розслідування авіаційних подій (державний експерт)** – кваліфікований працівник Національного бюро, який призначається для проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів;

11) **Директор Національного бюро розслідування авіаційних подій (Директор)** - компетентна уповноважена особа, що призначається Кабінетом Міністрів України та відповідає за організацію і проведення технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до цього Закону;

12) **Додаток 13** – Додаток до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, що містить Міжнародні стандарти та Рекомендовану практику у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів;

13) **документ** – будь-який лист, меморандум, друковане видання, план, мапа, креслення, схема, малюнок, графік, відеозапис, звукозапис, відеокасета, електронні файли чи дані, а також будь-яка їх копія;

14) **експлуатант** – юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден;

15) **інцидент** – подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на безпеку його експлуатації;

16) **жертва авіаційної події (потерпілий)** – особа на борту повітряного судна, чи будь-яка особа поза повітряним судном, яка є ненавмисним безпосереднім учасником авіаційної події. Жертвами можуть бути зокрема члени екіпажу, пасажери та треті особи.

17) **Міжнародні стандарти та Рекомендована практика** – міжнародні стандарти та рекомендована практика у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів, що прийняті відповідно до статті 37 Чиказької конвенції;

18) **Національне бюро розслідування авіаційних подій** – уповноважений орган, що утворений Кабінетом Міністрів України, як незалежний уповноважений орган, який відповідає за розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до Додатку 13 «Розслідування авіаційних подій та інцидентів».

19) **остаточний звіт** – остаточний звіт про результати технічного розслідування авіаційної події чи інциденту, який від імені Держави випускає Національне бюро розслідування авіаційних подій та містить відповідну фактичну інформацію, аналіз, висновки та рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів. Остаточний звіт складається з метою запобігання авіаційних

подій та інцидентів та жодним чином не має на меті встановлення вини чи покладання відповідальності;

20) **принцип балансу інтересів** – принцип, згідно з яким суд оцінює конфліктуючі суспільні інтереси та вирішує, якому інтересу віддати перевагу, що призводить до прийняття рішення, згідно з Міжнародним стандартом 5.12 Додатка 13;

21) **подія** – будь-який факт, що пов'язаний з безпекою польотів, який ставить під загрозу або, якщо його не усунути або не вирішити, може поставити під загрозу повітряне судно, його пасажирів, будь-яку іншу особу, та, зокрема, включає авіаційну подію чи серйозний інцидент;

22) **повітряне судно** – апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

23) **причини авіаційної події чи інциденту** – будь-які дії, бездіяльність, обставини, умови або їх сукупність, що призвели до авіаційної події чи інциденту. Встановлення причини не передбачає встановлення вини чи покладання адміністративної, цивільної та кримінальної відповідальності;

24) **проект Остаточного звіту** – проект звіту за результатами розслідування, який Національне бюро конфіденційно надсилає державним органам в Україні, іноземних державах та іншим організаціям, які беруть участь у розслідуванні, з пропозицією надати свої суттєві та обґрунтовані зауваження до нього;

25) **показання (пояснення)** – усні, письмові або записані свідчення, або будь-яка їх частина, що стосуються авіаційної події чи інциденту, що надані автором таких свідчень до Національного бюро;

26) **рекомендація щодо забезпечення безпеки польотів** – пропозиція Національного бюро, що розроблена на основі інформації, отриманої під час розслідування, з метою запобігання авіаційних подій чи інцидентів, яка за будь-яких обставин не встановлює вини чи відповідальність за виникнення авіаційної події чи інциденту. Крім рекомендацій щодо забезпечення безпеки польотів, що випливають із результатів розслідування, рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів можуть впливати з інших джерел, зокрема з результатів досліджень у сфері безпеки польотів;

27) **Регламент розслідування авіаційних подій та інцидентів (Регламент)** – регламент, що приймається з метою реалізації вимог цього Закону;

28) **розслідування (технічне розслідування)** – процес, що здійснює Національне бюро чи будь-який уповноважений орган з питань розслідування авіаційних подій та інцидентів інших Держав з метою запобігання авіаційних подій та інцидентів, що включає збір і аналіз інформації, підготовку висновків,

встановлення причин та/або сприяючих факторів і, у разі доцільності, розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки польотів;

29) **спірний суттєвий факт** – факт, який є важливим або суттєвим для предмету провадження, який одна сторона стверджує, а інша – спростовує; і який повинен бути встановлений судом;

30) **серйозний інцидент** – інцидент, обставини якого вказують на те, що мала місце висока імовірність авіаційної події під час експлуатації повітряного судна, який у випадку пілотованого повітряного судна відбувається з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт повітряного судна з метою здійснення польоту, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, залишили повітряне судно, або, у випадку безпілотного повітряного судна, відбувається з моменту, коли повітряне судно готове рушити з місця з метою виконання польоту, до моменту його зупинки в кінці польоту та вимкнення основної силової установки;

Перелік прикладів серйозних інцидентів наведений у Додатку;

31) **спостерігач** – представник державного органу, який уповноважений Національним бюро бути присутнім на розслідуванні, як спостерігач; або державний експерт Національного бюро, уповноважений бути присутнім на розслідуванні, що проводить державний орган;

32) **сприяючі фактори** - будь-які дії, бездіяльність, обставини, умови чи їх сукупність, усунення, запобігання або відсутність яких зменшило б імовірність виникнення авіаційної події чи інциденту або зменшило б наслідки цієї авіаційної події чи інциденту. Встановлення сприяючих факторів не передбачає встановлення вини чи покладання адміністративної, цивільної та кримінальної відповідальності;

33) **уповноважений з розслідування** – державний експерт Національного бюро, якому за наявності у нього відповідної кваліфікації доручені організація і проведення розслідування, а також контроль за його ходом;

34) **уповноважений представник** – особа, що призначається Національним бюро за наявності у неї відповідної кваліфікації для участі в розслідуванні, що проводиться іншою Державою;

35) **учасник розслідування** – особа, призначена Національним бюро для участі в розслідуванні, що проводить Національне бюро, оскільки за висновком Національного бюро ця особа має відповідну професійну компетенцію для забезпечення ефективного виконання завдань Національного бюро;

36) **Чиказька конвенція** – Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, підписана 7 грудня 1944 р., до якої Україна приєдналася 10 серпня 1992 року;

37) **член екіпажу** – особа, що призначається експлуатантом для виконання визначених обов'язків на борту повітряного судна протягом польоту.

Стаття 3. Сфера дії Закону

1. Цей Закон застосовується до авіаційних подій та інцидентів:

1) що сталися на території України;

2) у випадку, коли Україна є Державою реєстрації та:

неможливо достовірно встановити, що місце авіаційної події чи інциденту перебуває на території будь-якої іншої Держави; або

авіаційна подія чи інцидент мали місце на території держави, яка не є Договірною Державою згідно з Чиказькою Конвенцією та не має наміру проводити розслідування згідно з Додатком 13;

3) у випадках, коли Україна є Державою реєстрації, Державою експлуатанта, Державою розробника, Державою виробника або Державою, що надає інформацію, обладнання або експертів на запит Держави, яка проводить розслідування та, відповідно до Міжнародних стандартів і Рекомендованої практики, має право призначити Уповноваженого представника для участі в розслідуванні;

4) у випадках, коли Україна має особливий інтерес до розслідування події внаслідок смертельного або серйозного травмування своїх громадян і отримує дозвіл від Держави, яка проводить розслідування, призначити експерта.

2. Цей Закон не поширюється на розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів з повітряними суднами, що задіяні у військових, митних, поліцейських чи подібних операціях, крім випадків, коли Національне бюро приймає рішення про проведення розслідування відповідно до національного законодавства та угод, що укладені з уповноваженими органами, що здійснюють військові, митні, поліцейські або подібні операції.

Стаття 4. Обов'язки щодо розслідування

1. Усі авіаційні події або серйозні інциденти, за участю повітряного судна, як вказано у статті 3, підлягають розслідуванню.

2. Обсяг та порядок проведення розслідування визначаються Національним бюро відповідно до положень цього Закону, Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів, що прийняті відповідно до цих законів.

3. Національне бюро може делегувати проведення розслідування авіаційної події або серйозного інциденту уповноваженому органу з питань

розслідування авіаційних подій іншої Держави за взаємною домовленістю та згодою використовуючи усі наявні засоби для сприяння такому розслідуванню.

4. Національне бюро може проводити розслідування інших інцидентів, ніж ті, що зазначені у частині першій цієї статті, а також авіаційні події чи серйозні інциденти з іншими типами повітряних суден, для отримання досвіду для забезпечення безпеки польотів.

Стаття 5. Мета розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Єдиною метою розслідування авіаційної події та інциденту, що проводиться згідно з цим Законом, є запобігання авіаційних подій та інцидентів.

2. Розслідування проводяться незалежно, окремо та без шкоди для будь-якого кримінального чи адміністративного провадження, що встановлюють та покладають вину або відповідальність. За результатами розслідування в жодному разі не може встановлюватися вина або відповідальність.

Стаття 6. Недопустимість використання матеріалів розслідування з метою встановлення вини чи відповідальності

1. Остаточні звіти не можуть бути використані як доказовий матеріал в судових чи інших процесах, пов'язаних зі встановленням вини або покладанням відповідальності.

2. Результати розслідування, причини авіаційної події чи інциденту а також сприяючі фактори, що були встановлені згідно з цим Законом, не можуть тлумачитися з метою висунення обвинувачення чи покладання адміністративної, цивільної або кримінальної відповідальності.

3. Рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів, розроблені згідно з цим Законом, не можуть тлумачитися з метою висунення обвинувачення чи покладання адміністративної, цивільної або кримінальної відповідальності.

4. Інформація, надана особою в рамках розслідування, не повинна використовуватися проти цієї особи при повному дотриманні конституційних принципів та національного законодавства.

Стаття 7. Неприпустимість розголошення інформації щодо розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Ніхто не може поширювати, публікувати чи використовувати проект Остаточного звіту або будь-яку його частину чи будь-які документи, що були отримані під час проведення розслідування авіаційної події чи інциденту, без

явно вираженої на те згоди Національного бюро, крім випадків, коли такі звіти або документи вже були видані або оприлюднені Національним бюро.

2. Працівник Національного бюро або будь-яка інша особа, що залучена до участі у розслідуванні чи співпрацює з розслідуванням, зобов'язані дотримуватися встановлених норм професійної таємниці, у тому числі щодо анонімності осіб, причетних до авіаційної події чи інциденту, згідно з національним законодавством.

Стаття 8: Захист конфіденційної інформації

1. Не можуть поширюватись або використовуватись з іншою метою, крім розслідування:

а) всі показання осіб, отримані Національним бюро під час розслідування;

б) записи, що розкривають осіб, які давали свідчення в процесі розслідування авіаційної події;

в) інформація, зібрана Національним бюро, що має конфіденційний та особистий характер, у тому числі інформація про стан здоров'я осіб;

г) матеріали, напрацьовані у процесі розслідування, такі як замітки, чорнові матеріали, висновки державних експертів, висновки за результатами аналізу інформації, у тому числі інформації бортового реєстратора;

г) інформація та доказові матеріали, що надані працівниками уповноважених органів з питань розслідування авіаційних подій інших Держав відповідно до Міжнародних стандартів та Рекомендованої практики, у випадку такого прохання з боку їх уповноваженого органу з питань розслідування авіаційних подій;

д) проекти попередніх, остаточних або проміжних звітів;

е) записи мовного реєстратора, реєстратора візуальної обстановки у кабіні льотного екіпажу та матеріали їх розшифрування; записи переговорів органів обслуговування повітряного руху;

Інформації, що не стосується розслідування авіаційної події, зокрема, що має особистий характер, забезпечується належний захист без шкоди для частини 3 цієї статті.

2. Виключно з метою розслідування або реалізації заходів з підвищення рівня безпеки польотів використовуються:

а) усі переговори між особами, що залучені до експлуатації повітряного судна;

б) записи та розшифрування записів переговорів органів обслуговування повітряного руху в паперовому чи електронному вигляді, у тому числі звіти та матеріали для внутрішнього користування;

в) супроводжувальні листи рекомендацій щодо забезпечення безпеки польотів, які уповноважений орган з питань розслідування авіаційних подій передає адресату, якщо цього вимагає уповноважений орган з питань розслідування авіаційних подій, що підготував цю рекомендацію.

Записи бортових реєстраторів надаються або використовуються виключно з метою розслідування авіаційної події чи інциденту, визначення льотної придатності або технічного обслуговування, окрім випадків, коли такі записи знеособлюються та розголошуються згідно із законними процедурами.

3. Суд може встановити, що розкриття відомостей, зазначених у частинах першій та другій з будь-якою іншою законною метою переважає негативні внутрішні та міжнародні наслідки таких дій на поточне або майбутнє розслідування авіаційних подій.

4. Передача відомостей, зазначених у частинах першій та другій іншій Державі з метою, відмінною від розслідування авіаційної події, зокрема, з метою, що не стосується підвищення рівня безпеки польотів, здійснюється відповідно до національного законодавства України. Опрацювання та розкриття відомостей, отриманих в результаті такої передачі органами Держави-адресата дозволяється виключно після проведення консультацій з Національним бюро.

5. Розкриватися можуть лише ті відомості, що є вкрай необхідними для мети, що визначена частиною третьою.

Стаття 9. Обов'язковий звіт та повідомлення про авіаційні події та інциденти

1. Будь-яка особа, якій стало відомо, про виникнення авіаційної події, серйозного інциденту чи інциденту, який підлягає розслідуванню згідно з цим Законом, на території України, або з повітряним судном, що зареєстроване в Україні або експлуатується українським експлуатантом, негайно повідомляє про це Національне бюро.

2. Інформація, що надана особою в рамках систем обов'язкового звітування та повідомлення, не може використовуватися проти цієї особи при повному дотриманні конституційних принципів та чинного законодавства.

3. Про всі випадки виникнення авіаційних подій та серйозних інцидентів, Національне бюро повідомляє Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) та інші зацікавлені Держави відповідно до Міжнародних стандартів та Рекомендованої практики.

4. Національне бюро якомога скоріше надсилає іншу відповідну та додаткову інформацію, яка була відсутня під час подачі повідомлення.

5. Після отримання повідомлення від Держави на території якої сталася авіаційна подія чи серйозний інцидент у випадку, коли Україна є Державою реєстрації, Державою експлуатанта, Державою розробника та Державою

виробника, Національне бюро якнайшвидше повідомляє цю Державу про намір призначити уповноваженого представника. У разі призначення уповноваженого представника, зазначаються його прізвище, контактні дані та очікувана дата прибуття до Держави, яка надіслала повідомлення.

Стаття 10. Взаємодія уповноважених органів

1. Усі уповноважені органи, зокрема уповноважений орган з питань цивільної авіації, органи досудового розслідування, служби порятунку спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань цивільного захисту, які залучаються до розслідування, зобов'язані сприяти проведенню розслідування та взаємодіяти між собою. Уповноважені органи, які залучаються до розслідування дотримуються принципів незалежності розслідування, що проводить Національне бюро та виконують завдання з розслідування старанно і ефективно.

2. Взаємодія між уповноваженими органами досягається шляхом прийняття попередніх угод, які охоплюють щонайменше такі питання:

- а) доступ до місця авіаційної події чи інциденту;
- б) збереження та доступ до речових доказів і матеріалів;
- в) початковий інструктаж та розбір кожного етапу розслідування;
- г) обмін інформацією;
- г) належне використання інформації про безпеку польотів;
- д) вирішення конфліктних ситуацій.

Стаття 11. Співпраця та взаємодія з органами досудового розслідування

1. Орган, який розпочинає досудове розслідування повідомляє про це Національне бюро. В жодному разі адміністративне чи кримінальне провадження не перешкоджають розслідуванню, що проводить Національне бюро.

2. У разі здійснення досудового розслідування, Національне бюро забезпечує контроль та збереження бортових реєстраторів та будь-яких речових доказів.

3. Орган досудового розслідування може призначити свого представника для супроводження бортових реєстраторів або речових доказів до місця зчитування або обробки інформації. Якщо експертиза, або аналіз речових доказів може призвести до їх зміни, руйнування, або знищення, Національне бюро попередньо отримує згоду органу, який здійснює досудове розслідування.

4. У випадку, коли така згода не була надана протягом розумної тривалості часу, але не пізніше ніж через два тижні від дати направлення запиту, Національне бюро може проводити необхідну експертизу або аналіз.

5. У випадку, якщо орган досудового розслідування має право на утримання будь-якого речового доказу, Національному бюро надається оперативний та необмежений доступ до нього та можливість використання цього доказу.

Стаття 12. Захист та зберігання доказів, зберігання та евакуація повітряного судна

1. До прибуття державного експерта Національного бюро забороняється змінювати місце події, вилучати будь-які предмети, будь-яким чином переміщувати повітряне судно або брати проби з його агрегатів, уламків, частин, їх пересувати чи забирати, крім випадків, коли це необхідно з метою забезпечення безпеки людей чи надання допомоги травмованим, або з письмового дозволу органу, в розпорядженні якого перебуває місце події і після консультації з Національним бюро.

2. Усі посадові особи вживають всіх необхідних заходів для збереження документів, матеріалів та записів, що стосуються події, зокрема щодо запобігання стирання записів переговорів та аварійних сигналів після польоту.

3. У випадку виникнення авіаційної події чи інциденту на території України, Національне бюро несе відповідальність і наділяється необхідними повноваженнями для забезпечення безпечного поводження з усіма речовими доказами та вжиття всіх розумних заходів для захисту таких доказів, безпечного зберігання повітряного судна, його вмісту та уламків на період часу, який може знадобитися для проведення розслідування. Захист речових доказів включає збереження шляхом фотографування чи іншими відповідними способами документування будь-яких речових доказів, які можуть бути вилучені, зіпсовані, втрачені або знищені. Охорона місця події забезпечує захист від пошкодження, проникнення сторонніх осіб, викрадення чи псування.

4. Національне бюро не несе відповідальності за пошкодження речових доказів в інтересах розслідування.

Стаття 13. Надання інформації

1. Національне бюро надсилає виробникам повітряних суден та авіаційного обладнання, організаціям з технічного обслуговування, експлуатантам повітряних суден, провайдерам аеронавігаційного обслуговування, експлуатантам аеродромів, закладам з підготовки авіаційного персоналу інформацію, яку воно вважає важливою для запобігання авіаційної події чи інциденту, дотримуючись вимог статей 36 та 37 цього Закону.

2. Національне бюро може інформувати жертв авіаційної події та їх родичів чи громадські організації, про хід розслідування, оприлюднювати будь-яку інформацію та матеріали, що стосуються розслідування, попередні звіти, висновки та рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів за умови, що це не суперечить меті розслідування та Закону України «Про захист персональних даних».

3. Перед оприлюдненням інформації, що вказана в частині другій цієї статті, Національне бюро передає указану інформацію жертвам авіаційної події та їх родичам чи громадським організаціям за умови, що це не суперечить меті розслідування.

Стаття 14. Допомога жертвам авіаційних подій та їх родичам

1. Кабінет Міністрів України організовує розроблення та затверджує план реагування на надзвичайні та авіаційні події. Такий план повинен охоплювати надання допомоги жертвам авіаційної події та їх родичам.

2. Усі експлуатанти України розробляють плани надання допомоги жертвам авіаційної події та їх родичам. Такі плани повинні охоплювати надання допомоги жертвам авіаційної події та їх родичам, а також дозволяти експлуатанту ефективно реагувати на масштабну авіаційну подію. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, під час інспекції експлуатантів України здійснює перевірку планів надання допомоги жертвам авіаційної події та їх родичам.

3. Якщо Україна проводить розслідування, є державою експлуатанта повітряного судна, що зазнало авіаційної події, або на борту аварійного повітряного судна перебувала велика кількість громадян України, відповідно до положень Додатку 13, Національне бюро призначає координатора для інформування жертв авіаційної події та їх родичів.

4. Держава, яка внаслідок загибелі чи отримання серйозних тілесних ушкоджень своїх громадян має особливий інтерес до авіаційної події, що сталася на території України, може призначити експерта, який має право:

- а) відвідувати місце авіаційної події;
- б) мати доступ до інформації, що затверджена Національним бюро для оприлюднення та інформування про хід розслідування;
- в) отримувати копію Остаточного звіту;
- г) за згодою Національного бюро, уповноваженого органу з питань цивільної авіації та відповідного органу досудового розслідування, відповідно до національного законодавства допомагати в ідентифікації жертв та зустрічатися зі своїми громадянами, які вижили в авіаційній події.

5. Експлуатанти місце базування яких знаходиться на території України, або які виконують польоти в Україну, зобов'язані страхуватися відповідно до вимог Повітряного кодексу України.

Стаття 15. Організація поїздок персоналу, який бере участь у розслідуванні авіаційних подій чи інцидентів та переміщення повітряних суден, інструментів та обладнання, що необхідні для проведення розслідування

1. Для спрощення формальностей під час міжнародних поїздок персоналу, який бере участь у розслідуванні авіаційних подій, Національне бюро:

а) укладає угоди з МЗС, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну митну політику та центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері захисту державного кордону для забезпечення в'їзду без зволікань на територію України на тимчасовій основі персоналу, який бере участь у розслідуванні авіаційних подій;

б) укладає угоди з відповідними національними уповноваженими органами з метою не вимагати від такого персоналу будь-якого іншого проїзного документа, окрім паспорта;

в) організовує їх перевезення на місце авіаційної події чи інциденту без зволікань.

2. Національне бюро сприяє тимчасовому потраплянню на територію України повітряних суден, інструментів та обладнання, що є необхідними для розслідування авіаційних подій.

3. Національне бюро забезпечує, без зволікань, перевезення до іншої Держави обладнання, агрегатів або деталей для проведення технічної експертизи або випробувань.

РОЗДІЛ II

НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО

Стаття 16. Національне бюро

1. Національне бюро є постійно діючим центральним органом виконавчої влади, що несе відповідальність за організацію та проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації, а також за розробку заходів щодо запобігання авіаційних подій та інцидентів у майбутньому.

2. Національне бюро:

а) здійснює збір, реєстрацію та аналіз всієї інформації, що стосується авіаційної події чи інциденту;

б) забезпечує захист документів, пов'язаних з розслідуванням авіаційної події чи інциденту відповідно до статті 12 цього Закону та Статті 122 Повітряного кодексу України;

в) видає рекомендації щодо безпеки польотів;

г) встановлює причини та/або сприяючі фактори, у разі можливості;

г) складає остаточні звіти за результатами розслідувань.

Стаття 17. Правові засади діяльності Національного бюро

1. У своїй діяльності Національне бюро керується Конституцією України, міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, цим Законом та іншими законами України, постановами Верховної Ради України та актами Президента України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, Додатком 13 а також відповідними нормативно-правовими актами.

2. З метою реалізації положень цього Закону Кабінет Міністрів України приймає Регламент.

3. Національне бюро приймає нормативно-правові акти та вживає всіх доцільних заходів для забезпечення відповідності порядку розслідування зобов'язанням України, що впливають з Чиказької конвенції та Додатку 13 до неї.

Стаття 18. Незалежність Національного бюро

1. Національне бюро:

а) є незалежним уповноваженим органом у проведенні розслідувань та нагляду за проведенням розслідувань авіаційних подій та інцидентів;

б) не звертається за отриманням та не отримує вказівок від будь-яких уповноважених органів чи організацій;

в) має необмежені повноваження щодо проведення розслідувань авіаційних подій та інцидентів.

2. Національне бюро є функціонально незалежним, зокрема, від уповноважених органів, що здійснюють державне регулювання у сфері цивільної авіації та від інших державних органів, громадських організацій, підприємств, організацій, установ, юридичних та фізичних осіб, які можуть мати конфлікт інтересів або втручатися в процес розслідування або впливати на його об'єктивність.

3. Забороняється незаконне втручання у діяльність Національного бюро державних органів, органів місцевого самоврядування, їх керівників та посадових осіб, політичних партій, громадських об'єднань, суб'єктів авіаційної діяльності, інших юридичних чи фізичних осіб.

4. Будь-які письмові чи усні вказівки, вимоги, накази тощо, адресовані Національному бюро або його працівникам, що стосуються питань розслідування та які не передбачені цим Законом чи Регламентом, є незаконними та не підлягають виконанню. У разі отримання таких вказівок, вимог, наказів працівник Національного бюро письмово повідомляє Директора.

5. Розслідування Національного бюро проводяться окремо від розслідувань, що проводяться з метою встановлення вини, цивільної, адміністративної або кримінальної відповідальності.

6. Під час проведення розслідувань згідно з цим Законом державним експертам надається безперешкодний і необмежений доступ до всіх речових доказів і забезпечується усунення перешкод, пов'язаних з адміністративними та кримінальними розслідуваннями чи процедурами.

7. Незалежність Національного бюро у його діяльності гарантується:

а) вичерпним переліком підстав припинення повноважень Директора, які визначені цим Законом;

б) особливим правовим та соціальним захистом, належними умовами оплати праці працівників Національного бюро;

в) установленим цим Законом порядком фінансування та матеріально-технічного забезпечення;

г) визначеними законодавством засобами забезпечення особистої безпеки працівників Національного бюро, їх близьких родичів та майна;

г) Національне бюро має в своєму розпорядженні безпосередньо, або в результаті співпраці з іншими міжнародними уповноваженими органами, або шляхом домовленості з іншими національними уповноваженими органами чи організаціями, кваліфікований персонал та відповідні засоби, зокрема, офісні

та ангарні приміщення для зберігання та дослідження повітряного судна, його вмісту та уламків;

д) Національне бюро має щонайменше одного державного експерта, здатного виконувати функцію Уповноваженого з розслідування у разі виникнення масштабної авіаційної події.

Стаття 19. Директор Національного бюро

1. Директор призначається на посаду Кабінетом Міністрів України та несе відповідальність за організацію розслідувань авіаційних подій та інцидентів відповідно до цього Закону.

2. Директор призначається на термін у п'ять років. Одна і та ж особа може обіймати посаду Директора не більше ніж два терміни підряд.

3. Директором може бути громадянин України, не молодший 35 років, який:

- 1) має вищу авіаційну освіту;
- 2) має стаж роботи у сфері технічного розслідування не менше восьми років (після здобуття вищої авіаційної освіти);
- 3) має досвід роботи на керівних посадах не менше п'яти років;
- 4) володіє державною мовою;
- 5) не є власником, акціонером чи працівником суб'єкта авіаційної діяльності;
- 6) за станом здоров'я спроможний виконувати відповідні службові обов'язки.

4. Повноваження Директора припиняються у зв'язку із закінченням строку його повноважень або смертю.

5. Директор звільняється з посади у разі:

- а) подання письмової заяви про припинення повноважень за власним бажанням чи згодою сторін;
- б) призначення чи обрання на іншу посаду за його згодою;
- в) неможливості виконувати свої повноваження за станом здоров'я відповідно до висновку медичної комісії;
- г) досягнення віку у сімдесят років;
- г) набрання законної сили рішення суду про визнання Директора недієздатним або обмеження його цивільної дієздатності, оголошення його зниклим безвісти або померлим;
- д) набрання законної сили обвинувального вироку суду стосовно нього;

е) припинення його громадянства України або виїзду на постійне місце проживання за межі України;

є) невідповідності обмеженням щодо часткової зайнятості та суміщення з іншими видами діяльності, що передбачені Законом України «Про запобігання корупції», що встановлено рішенням суду, яке набрало законної сили;

ж) невчасного подання декларації особи, що уповноважена на виконання функцій держави або місцевого самоврядування;

з) набуття громадянства іншої держави.

6. Директор не може бути звільнений з посади, а розпорядження Кабінету Міністрів України про його призначення не може бути скасоване, крім випадків, що зазначені у частині четвертій цієї статті.

Стаття 20. Повноваження Директора Національного бюро

Директор здійснює в межах та у спосіб, визначені законом, такі повноваження:

а) затверджує політику та процедури у сфері технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів;

б) призначає розслідування обставин авіаційних подій та інцидентів;

в) делегує, в разі доцільності, проведення розслідування, повністю або частково, іншій Державі або регіональній організації з розслідування авіаційних подій та інцидентів;

г) призначає Уповноваженого з розслідування по кожному розслідуванню;

г) надає повноваження учасникам розслідування та видає їм, спостерігачам та експертам відповідні посвідчення;

д) затверджує та оприлюднює Остаточний звіт за результатами розслідування.

Стаття 21. Делегування регуляторних повноважень Національному бюро та Директору Національного бюро

1. Національне бюро приймає нормативно-правові акти та видає накази з метою забезпечення виконання цього Закону, розроблення політики та процедур відповідно до Міжнародних стандартів та Рекомендованої практики Додатку 13, документів ІКАО, забезпечення виконання зобов'язань України, що впливають з Чиказької конвенції в частині ефективного проведення розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів, запобігання виникненню авіаційних подій та інцидентів, забезпечення високого рівня безпеки польотів цивільної авіації в Україні. Відповідно до Конституції

України, нормативно-правові акти Національного бюро, представництво якого здійснює його Директор, підлягають реєстрації в порядку, встановленому законом.

2. Національне бюро визначає свою внутрішню політику, структуру та організацію, та забезпечує діяльність відповідно до умов визначених Чиказькою конвенцією та чинним законодавством України.

Стаття 22. Повноваження Уповноваженого з розслідування

1. Уповноважений з розслідування має виняткові повноваження керувати процесом розслідування згідно з цим Законом від імені Директора.

2. Уповноважений з розслідування:

а) звітує перед Директором, зокрема, щодо причин і сприяючих факторів авіаційної події, а також рекомендацій щодо забезпечення безпеки польотів;

б) несе відповідальність за призначення учасників, спостерігачів, радників, та експертів, що потрібні для розслідування. Будь-яка особа, яка бере участь у розслідуванні, виконує свої обов'язки незалежно і не вимагає та не отримує вказівок від будь-кого, окрім Уповноваженого з розслідування;

в) вживає необхідних заходів для об'єктивного проведення розслідування;

г) має повноваження, що визначені Статтею 23;

г) має правовий та соціальний захист та несе відповідальність згідно зі Статтею 25.

3. Уповноважений з розслідування може поширювати на учасників розслідування, експертів, радників повноваження, що визначені пунктами а - г частини другої цієї статті.

Стаття 23. Повноваження державних експертів

1. Державний експерт під час проведення розслідування має такі повноваження:

1) негайний, необмежений і безперешкодний доступ до місця авіаційної події або інциденту, а також до повітряного судна, його вмісту чи уламків;

2) складати перелік речових доказів та контролювати вивезення уламків або елементів повітряного судна з метою проведення експертизи чи аналізу;

3) негайний доступ до бортових реєстраторів, контроль їх вмісту та будь-яких інших відповідних записів, зокрема, записів об'єктивного контролю органів обслуговування повітряного руху. Якщо у Національному бюро немає відповідних засобів для зчитування бортових реєстраторів, воно використовує засоби, надані іншою Державою, враховуючи наступне:

- а) можливості засобів зчитування записів;
- б) своєчасність зчитування записів;
- в) місцезнаходження засобів зчитування записів.

4) викликати та опитувати свідків, а також вимагати від них надання інформації або речові докази, що стосуються розслідування авіаційної події чи інциденту;

5) вимагання охорони і збереження:

- місця авіаційної події чи інциденту;
- повітряного судна і будь-яких його частин;
- всіх записів і документів, що пов'язані з подією;

6) заходити до будь-якого приміщення, де знаходиться будь-що, що відноситься до розслідування авіаційної події чи інциденту, проводити його обшук і вилучати все, що виявлено під час обшуку. Державний експерт не виконує ці повноваження без згоди особи, яка є власником чи відповідає за це приміщення, крім випадків, коли такі повноваження здійснюються в рамках вмотивованого рішення суду;

7) забороняти або обмежувати доступ на територію, що безпосередньо прилягає до місця, де може перебувати будь-що, що відноситься або може відноситися до авіаційної події чи інциденту на час, що необхідний для збереження і охорони речових доказів. Державний експерт враховує необхідність мінімізації будь-якого пов'язаного з цим порушення транспортного руху;

8) ініціювати проведення досліджень, зокрема, випробування вилучених під час розслідування елементів повітряного судна. У разі практичної можливості і забезпечення техніки безпеки, державний експерт запрошує власника елементів, що будуть досліджуватися, бути присутнім під час дослідження;

9) безперешкодний доступ до будь-якої відповідної інформації або записів, що зберігаються власником повітряного судна, сертифікату типу конструкції, організацією з технічного обслуговування, організацією з підготовки персоналу, експлуатантом або виробником повітряного судна, уповноваженими органами, що здійснюють державне регулювання у сфері цивільної авіації, провайдерами аеронавігаційного обслуговування або експлуатантами аеродромів;

10) вимагати пред'явлення будь-яких документів, що мають відношення до авіаційної події чи інциденту та отримувати з них копії;

11) утримувати у себе будь-які документи до завершення розслідування або прийняття рішення про закриття розслідування;

12) отримувати свідчення будь-яких осіб, і вимагати від них підписання зобов'язання про достовірність наданих свідчень;

13) вимагати від особи, яка мала безпосереднє чи опосередковане відношення до експлуатації повітряного судна, пройти медичне обстеження у випадку, коли державний експерт обґрунтовано вважає, що медичний стан особи має або може мати відношення до розслідування.

Рішення про проведення медичного обстеження оформляється письмово і підписується державним експертом. Державний експерт не може вимагати проведення хірургічної операції, перфорації шкіри чи будь-якої зовнішньої тканини або введення в тіло будь-якого препарату чи сторонньої речовини;

14) вимагати від медичного працівника надання медичної інформації, що стосується пацієнта, якщо обґрунтовано вважається, що така інформація має відношення до розслідування. Вимога про надання медичної інформації оформляється письмово і підписується державним експертом;

15) ініціювати проведення аутопсії або медичної експертизи тіла померлого у випадку, якщо обґрунтовано вважається, що дані результатів аутопсії чи експертизи мають або можуть мати відношення до розслідування. Вимога про надання медичної інформації оформлюється письмово і підписується державним експертом;

16) вимагати від установи чи особи, яка зберігає тіло померлого чи інші людські останки, дозволу на проведення аутопсії або медичної експертизи. Вимога про надання медичної інформації оформляється письмово і підписується державним експертом;

17) звертисся до державних органів та органів місцевого самоврядування з метою забезпечення охорони місця події, включаючи повітряне судно та його вміст;

18) здійснювати повноваження, що визначені частиною третьою статті 120 Повітряного кодексу України.

2. Державний експерт, під час реалізації повноважень визначених частиною першою цієї статті, на запит причетної особи, пред'являє службове посвідчення.

3. Ніхто не може відмовити державному експерту в наданні інформації, прибутті для опитування, проходженні медичного обстеження, чи надання тіла загиблого, людських останків для проведення аутопсії, чи медичної експертизи, як передбачено частиною першою цієї статті.

4. Державний експерт може звертатися до суду з метою отримання судового рішення про забезпечення виконання вимог чи розпоряджень, виданих відповідно до цієї статті.

Стаття 24. Фінансування Національного бюро

1. Кабінет Міністрів України забезпечує належне фінансування Національного бюро з метою ефективного розслідування авіаційних подій та інцидентів, що належать до компетенції Національного бюро.

Стаття 25. Соціальний, правовий захист та відповідальність державних експертів та технічного персоналу Національного бюро

1. Державні експерти та технічний персонал Національного бюро під час виконання покладених на них обов'язків діють від імені Держави і перебувають під її захистом. Ніхто, за винятком уповноважених посадових осіб державних органів у передбачених законом випадках, не може втручатися в їхню законну діяльність.

2. В інтересах забезпечення особистої безпеки державних експертів та технічного персоналу Національного бюро та членів їхніх сімей не допускається розголошення в засобах масової інформації відомостей про місце проживання цих осіб. Відомості про службову діяльність державних експертів та технічного персоналу Національного бюро надаються з дозволу Директора.

3. Під захистом Держави перебувають особи, які добровільно, у тому числі на договірних засадах, допомагають Національному бюро у виконанні покладених на нього завдань. Незаконне розголошення відомостей про таких осіб, а також інші правопорушення щодо цих осіб та їхніх близьких родичів, вчинені у зв'язку з відносинами з Національним бюро, тягнуть за собою відповідальність, передбачену законодавством.

4. Державний експерт Національного бюро, який відповідно до цього Закону повідомив про протиправні дії чи бездіяльність іншого державного експерта чи Уповноваженого з розслідування Національного бюро, не може бути звільнений з посади або бути примушений до звільнення, притягнутий до відповідальності чи іншим чином переслідуватися за таке повідомлення, крім випадку притягнення до відповідальності за свідомо неправдиве повідомлення про вчинення злочину. Посадовим особам та персоналу Національного бюро забороняється розголошувати відомості про державного експерта, який повідомив про протиправні дії чи бездіяльність іншого державного експерта чи Уповноваженого з розслідування Національного бюро.

5. Держава забезпечує соціальний захист державних експертів та технічного персоналу Національного бюро відповідно до цього Закону та інших законодавчих актів.

6. Заробітна плата державного експерта та технічного персоналу Національного бюро складається з посадового окладу, надбавок, доплат до нього, премій та інших виплат, розмір і порядок встановлення яких визначаються Кабінетом Міністрів України.

Умови оплати праці державних експертів та технічного персоналу Національного бюро визначаються Кабінетом Міністрів України.

7. Державним експертам Національного бюро посадові оклади встановлюються у розмірі не менше 10 розмірів прожиткового мінімуму, встановленого для працездатних осіб на 1 січня календарного року.

8. Положення частин 1-7 цієї статті застосовуються до державних експертів, технічного персоналу Національного бюро та Директора.

Стаття 26. Конфлікт інтересів

З метою забезпечення функціональної незалежності Національного бюро та забезпечення довіри до результатів його розслідувань, державні експерти уникають фактичних і потенційних конфліктів інтересів.

Стаття 27. Посвідчення державного експерта

1. Державні експерти забезпечуються службовими посвідченнями встановленого зразка.

2. Положення про службове посвідчення працівника Національного бюро та його зразок затверджується Кабінетом Міністрів України.

Стаття 28. Печатка НБРАП

1. Національне бюро є юридичною особою публічного права і має печатку із зображенням Державного Герба України та своїм найменуванням.

Розділ III:

СПЕЦІАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ РОЗСЛІДУВАННЯ

Стаття 29. Повноваження, що пов'язані з проведенням розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Незважаючи на будь-який інший Закон, жоден державний орган не може розпочати розслідування згідно з цим Законом, якщо авіаційна подія чи інцидент вже розслідувані, розслідуються або будуть розслідуватися Національним бюро.

2. Вимоги частини першої цієї статті не перешкоджають будь-якому державному органу розпочати або продовжити розслідування авіаційної події або інциденту з метою, що відрізняється від мети цього Закону.

3. Вимоги частини першої цієї статті не перешкоджають будь-якому правоохоронному органу України проводити розслідування авіаційної події чи інциденту з будь-якою метою, з якою він уповноважений проводити розслідування.

4. Під час проведення розслідування згідно з цим Законом та з урахуванням вимог частини третьої цієї статті, Національне бюро:

а) має необмежений контроль над місцем авіаційної події чи інциденту, уламками повітряного судна і всіма матеріалами, що відносяться до розслідування, включно з бортовими реєстраторами та всіма записами та даними органів обслуговування повітряного руху, для проведення без затримки їх детальних експертиз;

б) вживає всіх доцільних заходів для захисту речових доказів, забезпечення охорони повітряного судна і його вмісту протягом всього періоду часу, який може знадобитися в інтересах розслідування;

в) знімає контроль над місцем авіаційної події чи інциденту, звільняє від охорони повітряне судно, його вміст або будь-які його частини, як тільки в них зникає потреба в інтересах розслідування.

Стаття 30. Повідомлення про авіаційні події та інциденти

1. Згідно з порядком, що визначений цим Законом та Регламентом, власник, експлуатант, командир, член екіпажу повітряного судна, експлуатант аеропорту, постачальник аеронавігаційного обслуговування, диспетчер обслуговування повітряного руху, або будь-яка особа, якій стало відомо про авіаційну подію чи інцидент, негайно і найбільш оперативними доступними засобами зв'язку повідомляє Національне бюро про таку подію і надає всю відому йому інформацію.

Стаття 31. Обсяг розслідування

Після отримання повідомлення про авіаційну подію чи інцидент Національне бюро приймає рішення про необхідний обсяг та порядок проведення розслідування, згідно з очікуваними результатами, які Національне бюро розраховує отримати під час розслідування з метою підвищення рівня безпеки польотів.

Стаття 32. Збереження речових доказів

1. З моменту виникнення авіаційної події чи інциденту з повітряним судном, його власник, експлуатант і члени екіпажу вживають всіх доцільних заходів для захисту речових доказів, і забезпечують безпечне зберігання повітряного судна та його вмісту протягом такого періоду, який може бути необхідним для розслідування або поки не надійдуть інші вказівки від Національного бюро. Збереженню підлягають речові докази, що визначені цим Законом.

2. Частина перша цієї Статті не може тлумачитися як така, що перешкоджає будь-якій особі вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки будь-якої особи чи збереження майна.

3. У випадку необхідності переміщення речових доказів, відповідно до частини другої цієї статті, особа, що керує, контролює або організовує таке переміщення повинна, наскільки це можливо в даних обставинах, і до моменту такого переміщення задокументувати речові докази наявними доступними засобами.

Стаття 33. Захист записів, що стосуються розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Будь-який документ, що стосується розслідування авіаційної події чи інциденту не використовується з метою, що відрізняється від мети розслідування авіаційної події чи інциденту, крім випадків, встановлених законодавством.

Захист документів, що стосуються розслідування авіаційної події чи інциденту, здійснюється відповідно до Статті 122 Повітряного кодексу України.

2. Зміст запису мовного реєстратора кабіни льотного екіпажу, а також зміст запису з бортового відеореєстратора, що стосується розслідування авіаційної події чи інциденту, не оприлюднюються.

Стаття 34. Дотримання принципу балансу інтересів

1. У випадку запиту про розголошення чи використання у кримінальному, цивільному, адміністративному, службовому, страховому чи дисциплінарному провадженні запису, що визначений частиною першою

статті 33, суд, перед розглядом дотримання принципу балансу інтересів, повинен переконатися в тому, що спірний суттєвий факт, що розглядається, не може бути доведений без цього запису.

Стаття 35. Свідчення державних експертів та технічного персоналу Національного бюро

1. Державні експерти та технічний персонал Національного бюро не можуть свідчити у будь-яких судових, адміністративних чи дисциплінарних провадженнях, що пов'язані зі встановленням вини чи покладанням відповідальності.

Стаття 36. Проект Остаточного звіту за результатами розслідування

1. До затвердження Остаточного звіту за результатами розслідування Національне бюро надсилає проект Остаточного звіту державним органам, Державам та іншим організаціям, які брали участь в розслідуванні, з пропозицією надати свої суттєві і обґрунтовані зауваження до нього.

Стаття 37. Остаточний звіт за результатами розслідування

1. Кожне розслідування завершується оформленням звіту у формі, що відповідає класу та серйозності авіаційної події чи інциденту. У остаточному звіті зазначається, що єдиною метою розслідування є запобігання авіаційних подій та інцидентів у майбутньому без встановлення вини чи відповідальності. Остаточний звіт у відповідних випадках містить рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів.

2. У остаточному звіті захищається анонімність будь-якої фізичної особи, причетної до авіаційної події чи інциденту.

3. У випадку випуску звітів з розслідування до завершення розслідування, до моменту їх оприлюднення Національне бюро може запросити зацікавлені національні та міжнародні уповноважені органи, а через них відповідного власника сертифікату розробника, виробника та експлуатанта надати зауваження. Запрошені органи та організації мають дотримуватися професійної таємниці щодо змісту зауважень.

4. Перед оприлюдненням остаточного звіту Національне бюро може запросити зацікавлені національні та міжнародні уповноважені органи, а через них відповідного власника сертифікату розробника, виробника та експлуатанта надати зауваження. Запрошені органи та організації мають дотримуватися професійної таємниці щодо змісту зауважень. Під час запиту про надання зауважень Національне бюро дотримується Міжнародних стандартів та Рекомендованої практики.

5. Конфіденційна інформація, згідно з цим Законом, включається до звіту лише тоді, коли вона стосується аналізу авіаційної події або інциденту. Конфіденційна інформація, або її частина, що не стосується аналізу, не повинна розкриватися.

6. Національне бюро оприлюднює остаточний звіт у найкоротші терміни та по можливості протягом 12 місяців з дня авіаційної події або серйозного інциденту.

7. Якщо остаточний звіт не може бути оприлюднений протягом 12 місяців, то Національне бюро оприлюднює проміжний звіт принаймні до кожної річниці авіаційної події або серйозного інциденту, який детально описує хід розслідування та будь-які порушені питання безпеки польотів.

8. Національне бюро протягом десяти днів після завершення розслідування надсилає копію остаточного звіту та рекомендацій щодо забезпечення безпеки польотів до:

а) уповноважених органів з питань розслідування авіаційних подій та уповноважених органів з питань цивільної авіації зацікавлених Держав та ІКАО відповідно до Міжнародних стандартів та Рекомендованої практики;

б) отримувачів рекомендацій із забезпечення безпеки польотів, що містяться у цьому звіті.

Стаття 38. Рекомендації із забезпечення безпеки польотів

1. На будь-якому етапі розслідування авіаційної події або інциденту Національне бюро рекомендує в датованому супровідному листі відповідним державним органам, зокрема, уповноваженим органам інших Держав, будь-які запобіжні заходи, які необхідно терміново вжити для підвищення рівня безпеки польотів.

2. Національне бюро направляє датованим супровідним листом будь-які рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів, що видані за результатами проведених ним розслідувань державним органам, уповноваженим органам з розслідування авіаційних подій інших Держав і, якщо вони стосуються документів ІКАО, то до ІКАО.

3. Національне бюро здійснює облік виданих рекомендацій та вжитих отримувачами рекомендацій заходів щодо забезпечення безпеки польотів.

4. Рекомендація із забезпечення безпеки польотів в жодному разі не створює презумпцію вини або відповідальності за авіаційну подію, серйозний інцидент чи інцидент.

Стаття 39. Вжиття заходів за рекомендаціями із забезпечення безпеки польотів та база даних рекомендацій із забезпечення безпеки польотів

1. Отримувач рекомендації із забезпечення безпеки польотів повинен підтвердити отримання супровідного листа та повідомити Національне бюро протягом 90 днів з дати отримання цього листа про заходи, що ним були вжиті або розглядаються, та у доречних випадках про час, що є необхідним для їх виконання, і у випадку невжиття жодних заходів – про причини цього.

2. Протягом 60 днів з моменту отримання відповіді, Національне бюро повідомляє отримувача рекомендацій, чи вважає воно надану відповідь прийнятною, і надає обґрунтування у випадку його не згоди з рішенням не вживати жодних заходів.

3. Національне бюро здійснює облік відповідей на видані ним рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів.

4. Національне бюро впроваджує та веде базу даних про авіаційні події та інциденти з метою сприяння ефективному аналізу інформації або потенційних недоліків у безпеці польотів та для визначення будь-яких необхідних запобіжних заходів.

5. Кожен суб'єкт авіаційної діяльності, який отримує рекомендації із забезпечення безпеки польотів, включаючи уповноважений орган з питань цивільної авіації, впроваджує процедури моніторингу реалізації заходів, що вжиті у відповідь на отриманні рекомендації щодо забезпечення безпеки польотів.

Стаття 40. Відновлення розслідування

1. Якщо після завершення розслідування авіаційної події чи інциденту з'ясовуються нові важливі факти щодо обставин та причин, то Національне бюро може його відновити.

2. У тих випадках коли повітряне судно, яке вважалося зниклим безвісти, після припинення офіційного пошуку згодом виявляється, Національне бюро розглядає питання про доцільність відновлення розслідування.

Стаття 41. Обов'язки вищих посадових осіб державних органів та суб'єктів авіаційної діяльності, що мають відношення до авіаційної події чи інциденту

1. Вищі посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації, інших державних органів, суб'єктів авіаційної діяльності, що мають відношення до розслідуваної авіаційної події чи інциденту, забезпечують надання всієї необхідної інформації, що стосується мети розслідування, а також забезпечують державних експертів, учасників розслідування, спостерігачів та експертів, що залучені до розслідування:

- 1) умовами для ефективного проведення розслідування;
- 2) доступом до матеріалів, документів, даних та обладнання;
- 3) доступом до місця авіаційної події чи інциденту, повітряного судна, об'єктів, приміщень та посадових осіб, що мають відношення до розслідування.

2. Положення частини першої цієї статті також застосовуються до фізичних осіб, які мають відношення до авіаційної події чи інциденту.

Стаття 42. Інформація про осіб та небезпечні вантажі на борту

1. 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 Національного бюро затверджений список жертв авіаційної події; та
- 2) одразу після повідомлення про авіаційну подію чи інцидент, що сталися з повітряним судном, надавати до Національного бюро затверджений список небезпечних вантажів, що знаходилися на борту повітряного судна.

2. Списки, зазначені в пункті 1 частини першої, 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.

3. 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.

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

Розділ IV

ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Цей Закон набирає чинності з дня утворення Кабінетом Міністрів України Національного бюро розслідування авіаційних подій, але не пізніше 1 січня 2023 року.

2. До набрання чинності цим Законом, функції уповноваженого органу з питань технічного розслідування авіаційних подій в Україні покладаються на Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами.

3. Національне бюро розслідування авіаційних подій є правонаступником Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами.

4. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1) У Повітряному кодексі України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536):

а) частину восьму Статті 4 викласти у такій редакції:

«8. Державне регулювання у сфері технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та іноземними цивільними повітряними суднами, що сталися на території України, фактів порушення порядку використання повітряного простору України здійснює Національне бюро розслідування авіаційних подій, незалежний уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів»;

б) назву та зміст Статті 9 викласти у такій редакції:

«Стаття 9. Державне регулювання у сфері технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій забезпечує участь у формуванні та реалізацію державної політики у сфері розслідування авіаційних подій, інцидентів та надзвичайних подій з цивільними повітряними суднами України та іноземними цивільними повітряними суднами, що сталися на території України, пошкоджень повітряних суден на землі, а також порушення порядку використання повітряного простору України.

2. Уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій є незалежним від державних органів, що здійснюють державне регулювання у сфері цивільної авіації, правоохоронних органів та інших органів, які можуть втручатися в процес розслідування чи впливати на його об'єктивність.

3. Фінансування діяльності повноважного органу з розслідування авіаційних подій здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України.

4. Правові засади організації розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до Додатку 13 до Чиказької конвенції, нормативне забезпечення, організація і порядок діяльності уповноваженого органу з питань розслідування авіаційних подій визначається окремим законом».

в) Статтю 11 доповнити частиною восьмою у такій редакції:

«8. Нормативно-правові акти у сфері технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів розробляються уповноваженим органом з технічного розслідування авіаційних подій шляхом прийняття політики, відповідних правил і процедур»;

г) у першому абзаці частини шостої Статті 12 після слів «визначених законодавством» поставити кому та записати «витрати на утримання штату працівників уповноваженого органу з питань технічного розслідування авіаційних подій та проведення технічних розслідувань авіаційних подій» далі за текстом;

г) назву Статті 21 викласти у такій редакції:

«21. Система обов'язкових звітів про безпеку польотів»;

Частини першу та другу Статті 21 викласти у такій редакції:

«1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації спільно з уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій створюють систему надання обов'язкових звітів про безпеку польотів, яка включає надання звітів про інциденти.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає перелік подій та обсяг інформації, що повинні надаватися системою обов'язкових звітів та підлягають аналізу та/або розслідуванню суб'єктами авіаційної діяльності в рамках їх систем управління безпекою польотів, а також встановлює порядок звітування, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»;

д) Статтю 21 доповнити частиною шостою у такій редакції:

«6. Уповноважений орган з питань цивільної авіації забезпечує повний та безперешкодний доступ уповноваженого органу з питань технічного розслідування авіаційних подій до інформації, що отримана системою обов'язкових звітів про безпеку польотів»;

е) назву Статті 22 викласти у такій редакції:

«22. Система добровільного сповіщення про безпеку польотів цивільної авіації»;

є) частини першу та другу Статті 22 викласти у такій редакції:

«1. З метою сприяння збору інформації про фактичні чи потенційні недоліки у забезпеченні безпеки польотів, які на регулярній основі не фіксуються в рамках системи обов'язкових звітів, створюється та підтримується система добровільного сповіщення про безпеку польотів цивільної авіації.

2. Система добровільного сповіщення про безпеку польотів цивільної авіації надає кожному громадянину можливість інформувати уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій про події негативного характеру, які були ним зафіксовані, чи до яких заявник був причетний. Зазначена система створюється відповідно до принципів та процедур, що визначаються уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій».

ж) у першому абзаці частини третьої Статті 119 після слів «надзвичайним ситуаціям» поставити кому та записати «порушення порядку використання повітряного простору» далі за текстом;

з) у частині четвертій, Статті 119 після слова «прокурорське» поставити кому та записати «досудове» далі за текстом;

и) у першому абзаці частини п'ятої Статті 119 після слів «надзвичайна подія» поставити кому та записати «порушення порядку використання повітряного простору» далі за текстом;

і) у другому абзаці частини п'ятої Статті 119 після слова «прокурорськими» поставити кому та записати «правоохоронними, досудовими» далі за текстом;

ї) частину восьму Статті 119 викласти у такій редакції:

«8. Усі випадки порушення порядку використання повітряного простору України розслідуються уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій відповідно до Положення, що затверджується уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій, з подальшим поданням матеріалів розслідування до Міністерства оборони України»;

й) Статтю 119 доповнити частиною дев'ятою у такій редакції:

«9. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, власник, експлуатант, командир, член екіпажу повітряного судна, експлуатант аеропорту, орган обслуговування повітряного руху, будь-яка особа, якій стало відомо про авіаційну подію чи інцидент, без затримки і найбільш оперативно доступними засобами зв'язку, повідомляє про них уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій»;

к) частину другу Статті 120 викласти у такій редакції:

«2. Уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій може залучати кваліфікованих фахівців уповноваженого органу з питань цивільної авіації та будь-якої організації для допомоги своїм працівникам, які проводять розслідування. Підготовка фахівців з розслідування авіаційних подій здійснюється в навчальних закладах, які схвалені уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій»;

л) частину другу Статті 121 викласти у такій редакції:

«На підставі рекомендацій, наданих уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій, уповноважений орган з питань цивільної авіації або інші уповноважені органи протягом 90 днів з дати отримання рекомендацій зобов'язані проінформувати уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій про вжиті чи заплановані заходи, або про причини невжиття будь-яких заходів»;

м) частину першу Статті 122 доповнити пунктами 5-6 у такій редакції:

«5) записи і розшифровка записів органів обслуговування повітряного руху;

б) проект Остаточного звіту за результатами технічного розслідування авіаційної події, інциденту, надзвичайної події, порушення порядку використання повітряного простору України, пошкодження повітряного судна на землі»;

н) у частині другій Статті 124 слово «державними» викреслити

о) пункт 89 частини першої Статті 1 викласти у такій редакції:

«89) розслідування (технічне розслідування) – процес, що здійснюється з метою запобігання авіаційних подій та інцидентів, що включає збір і аналіз інформації, підготовку висновків, встановлення причин та/або сприяючих факторів і, у разі доцільності, розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки польотів»;

п) по всьому тексту слова «експертна установа з розслідування авіаційних подій» замінити на «уповноважений орган з питань технічного розслідування авіаційних подій» в усіх відмінках.

**Голова Верховної Ради
України**



ЄАС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: Крейденко Володимир Вікторович
Сертифікат: 58E2D9E7F900307B040000003C232F00444B8E00
Дійсний до: 14.01.2023 0:00:00

Апарат Верховної Ради України
№ 119д9/1-2021/378945 від 06.12.2021

