



## ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

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

E-mail: [vdz@avia.gov.ua](mailto:vdz@avia.gov.ua), сайт: [avia.gov.ua](http://avia.gov.ua) код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» подає для погодження проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму» (далі – проект регуляторного акта).

Додатки:

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

Голова



Олександр БІЛЬЧУК

Світлана Маруніч  
(044)351-55-30

UB Державна авіаційна служба України  
1.19-344-19 від 16.01.2019

арк.1



Державна регуляторна служба України  
№ 615/0/19-19 від 21.01.2019





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ  
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

**НАКАЗ**

Київ

**Про затвердження Авіаційних  
правил України «Вимоги до  
експлуатанта аеродрому щодо  
просторового зонування території  
навколо аеропорту з умов впливу  
авіаційного шуму»**

Відповідно до статей 11, 84 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» та з метою впровадження Директиви Парламенту та Ради (ЄС) № 49/2002 від 25 червня 2002 року **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму» (далі – Авіаційні правила), що додаються.

2. Управлінню стратегічного розвитку (Катерний В.С.) в установленому законодавством порядку забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

3. Експлуатантам аеродромів до 30 грудня 2019 року, відповідно до вимог цих Авіаційних правил розробити, затвердити та надати до Державіаслужби карти шуму та пояснювальні записки до них.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

Наказ Державної авіаційної служби України  
«Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до експлуатанта  
аеропорту (аеродрому) щодо просторового зонування території навколо  
аеропорту з умов впливу авіаційного шуму»

Начальник управління  
стратегічного розвитку

В.С. КАТЕРНИЙ

ПОГОДЖЕНО:

Заступник директора департаменту –  
начальник управління аеродромів та  
аеропортів департаменту авіаційних  
перевезень, аеропортів та міжнародного  
співробітництва

Г.Г. ГОЛОДНЯК

Начальник юридичного управління  
(наказ підлягає державній реєстрації)

В.С. АВДЕЄВ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби  
України

\_\_\_\_\_ 2018 року № \_\_\_\_\_

## АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ

«Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території  
навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму»

### I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють процедури просторового зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов впливу авіаційного шуму, побудови карт шуму та умови визначення показників авіаційного шуму в аеропорту та на території поблизу нього під час зльоту, польоту, посадки повітряних суден та випробування авіаційних двигунів.

2. Цими Авіаційними правилами визначаються заходи, спрямовані на зменшення та запобігання негативному впливу шуму в аеропорту (аеродрому) та на території поблизу нього (далі - шумозахисні заходи).

3. Ці Авіаційні правила поширюються на експлуатантів аеродромів, незалежно від їх форми власності та організаційно-правової форми.

4. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

авіаційний шум – шум, що утворюється повітряним судном та його елементами щодо впливу на навколишнє природне середовище та кваліфікується як шкідливий чинник;

збалансований підхід до управління шумом – це підхід до управління шумом, до складу якого входить ідентифікація проблем шуму на приаеродромній території та наступний аналіз різноманітних заходів щодо зменшення шуму на основі чотирьох основних елементів, а саме: технічне зниження рівня шуму від повітряних суден; просторове зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів (викидів забруднюючих речовин, електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності та ризику авіаційних подій), відповідне їй планування і забудову; запровадження експлуатаційних заходів під час зльоту і посадки повітряних суден, відповідну організацію повітряного руху з метою зменшення впливу авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів;

еквівалентний рівень шуму – значення тривалого постійного авіаційного шуму  $L_{Aeq}$ , який у межах регламентованого інтервалу часу має таке саме середнє квадратичне значення рівня шуму, що й шум, що спостерігається, рівень шуму  $L_A(t)$  якого змінюється у часі  $t$  протягом регламентованого інтервалу спостереження і вимірюється в дБА;

карта шуму – топографічна карта розміщення аеропорту (аеродрому) з нанесеними на неї злітними смугами, маршрутами польотів, контурами шуму та визначеними в межах даних контурів зонами обмеження житлової забудови;

контур шуму – замкнена лінія на поверхні (землі), що досліджується, координати точок якої обчислюються залежно від заданої величини рівня шуму або іншого критерію визначення шуму;

максимальний рівень шуму ( $L_{Амакс}$ , дБА) – максимальне значення рівня шуму протягом загального часу випромінювання шуму акустичним джерелом;

рівень шуму – сумарний середньоквадратичний рівень шуму  $L_A(t)$  для моменту часу  $t$ ;

шумове навантаження – доза шуму за час спостереження.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

СМАШ - система моніторингу авіаційного шуму;

ПС - повітряне судно;

$L_{Амакс}$  - максимальний рівень шуму;

$L_{AE}$  - рівень впливу (експозиції) шуму;

$L_{Аекв}$  - еквівалентний рівень шуму;

$L_{двн}$  - комбінований добовий еквівалентний рівень шуму в періоді «день-вечір-ніч»;

$L_{дн}$  - комбінований добовий еквівалентний рівень шуму в періоді «день-ніч»;

$t$  - час;

$T$  - регламентований інтервал часу спостереження за дією авіаційного шуму;

$t_e$  - еквівалентне значення часу дії авіаційного шуму для поточного випадку його випромінювання.

## II. Критерії визначення показників просторового зонування території навколо аеропорту (аеродрому) з урахуванням умов впливу авіаційного шуму

1. Критеріями оцінки стану шумового забруднення в аеропорту (аеродрому) та на території поблизу нього є еквівалентний рівень авіаційного шуму  $L_{Аекв}$  та максимальний рівень авіаційного шуму  $L_{Амакс}$ .

2. Еквівалентний  $L_{Аекв}$  та максимальний  $L_{Амакс}$  рівні авіаційного шуму визначаються для регламентованих інтервалів спостереження.

Регламентованими інтервалами спостереження є:

денний період доби (з 7.00 до 23.00 – 16 годин, або 57600 сек.);

нічний період доби (з 23.00 до 7.00 – 8 годин, або 28800 сек.).

3. Еквівалентний рівень авіаційного шуму  $L_{Аекв}$  використовується для визначення межі зони впливу авіаційного шуму в аеропорту (аеродрому) та на території поблизу нього.

Еквівалентний рівень авіаційного шуму  $L_{Аекв}$  визначається за формулою:

$$L_{Аекв} = 10 \lg \left\{ \frac{1}{T} \int_0^T [10^{0,1L_A(t)} dt] \right\}$$

де  $T$  – регламентований інтервал часу спостереження за дією авіаційного шуму;

$L_A$  - рівень шуму, скоригований по частотній шкалі "А" стандартного вимірювача звуку.

Обчислення значень еквівалентного рівня авіаційного шуму  $L_{Аекв}$  виконується за формулою:

$$L_{Аекв} = 10 \lg \left\{ \frac{1}{T} \sum_{i,j} t_{eij} 10^{0,1L_{Амаксij}} \right\}$$

де  $L_{Амаксij}$  – максимальний рівень шуму  $L_A(t)$  під час прольоту відповідного типу повітряного судна уздовж маршруту польоту або під час випробування двигунів відповідного типу повітряного судна на місці випробування двигунів;

$t_{eij}$  - еквівалентне значення часу дії авіаційного шуму для поточного випадку його випромінювання - для випадків прольоту повітряних суден його значення визначається як половина реального значення часу, упродовж якого рівень авіаційного шуму  $L_A(t)$  перевищує значення  $(L_{Амакс} - 10)$  дБА; для випадків прогонки двигунів його значення визначається часом виконання процедури випробування двигунів;



$i$  - індекс позначення типу повітряного судна;  
 $j$  - індекс позначення маршруту польоту або місця випробування авіаційних двигунів.

4. Значення максимального рівня авіаційного шуму  $L_{Амакс}$  використовується для визначення переліку, направленості та пріоритетності шумозахисних заходів.

Значення  $L_{Амакс}$  розраховується окремо для кожної із зон впливу авіаційного шуму і використовується для оцінки рівня шуму, як на відкритій території, так і всередині будинків, будівель і споруд.

5. Оцінка ступеня негативного впливу авіаційного шуму на населення визначається із застосуванням комбінованого добового еквівалентного рівня авіаційного шуму  $L_{дн}$  з коригуванням на день (з 7.00 до 23.00 години) і ніч (з 23.00 до 7.00 години),

або  $L_{двн}$  з коригуванням на день (з 7.00 до 19.00 години), вечір (з 19.00 до 23.00 години) і ніч (з 23.00 до 7.00 години).

6. При розробці в аеропорту (на аеродромі) програми «Збалансований підхід до управління шумом» комбінований добовий еквівалентний рівень шуму  $L_{двн}$  використовується для визначення межі зони впливу авіаційного шуму на приаеродромній території одночасно з нормативними критеріями  $L_{Аекв}$  і  $L_{Амакс}$ .

7. Допустимі значення нормативних критеріїв шкідливого впливу авіаційного шуму, зони, які визначають придатність території навколо аеропорту (аеродрому) до забудови за акустичними умовами при польотах літаків, визначаються відповідними державними будівельними та санітарними нормами.

### III. Методика вимірювань авіаційного шуму

1. Натурні інструментальні вимірювання авіаційного шуму проводяться в періоди максимальної інтенсивності наземної та льотної експлуатації повітряних суден, при польотах повітряних суден з максимальним розрахунковим індексом в регламентовані інтервали часу доби.

Щоб отримати достовірну оцінку еквівалентного ( $L_{Аекв}$ ) або максимального рівня авіаційного шуму ( $L_{Амакс}$ ), або рівня впливу (експозиції) авіаційного шуму ( $L_{AE}$ ), на інтервалі рівному тривалості вимірювань, має бути задана мінімальна кількість звукових подій, але інтервал часу вимірювань повинен бути не менше 2-х годин в кожній точці спостереження, при цьому в кожній точці повинно бути зафіксовано не менше п'яти польотів повітряних суден з максимальним рівнем шуму.

Так як авіаційний шум створюється поодинокими звуковими подіями (під час яких шум може змінюватися та бути відсутнім на значній частині опорного часового інтервалу), тривалість вимірювань кожної звукової події обирають таким чином, щоб можна було достовірно оцінити рівень впливу авіаційного шуму  $L_{AE}$  даної події.

2. Для визначення еквівалентного рівня шуму вимірюють авіаційний шум при польоті п'яти чи більше повітряних суден кожного типу, які суттєво впливають на значення  $L_{Аекв}$ , тобто рівні впливу авіаційного шуму яких в точці визначення є максимальними.

За встановлене значення еквівалентного рівня шуму для даної точки спостережень приймається виміряне значення за період вимірювань при максимальній інтенсивності наземної і льотної експлуатації з обов'язковим врахуванням польотів усіх повітряних суден з максимальним розрахунковим індексом.

Якщо інтенсивність повітряного руху невелика або високий рівень фонового шуму, тоді еквівалентні рівні шуму визначають за результатами вимірювань рівня впливу шуму  $L_{AE}$  при польоті окремих повітряних суден. Вимірювання кожної звукової події проводять протягом часу, якого достатньо, щоб охопити всі основні складові шуму. При польоті повітряних суден шум вимірюють до тих пір, доки рівень звукового тиску знизиться, принаймні, на 10 дБА відносно максимального рівня.

3. Вимірювання авіаційного шуму в одній точці спостережень проводять не менше двох разів у різні дні. За фактичне значення виміряних максимальних рівнів авіаційного шуму приймається найбільше з них.

Найбільш об'єктивними слід вважати результати добових вимірювань, які виконані протягом календарного тижня з використанням стаціонарних систем моніторингу авіаційного шуму з наступним усередненням отриманих значень з коригуванням на денний, вечірній та нічний час доби, в тому числі для комбінованих добових еквівалентних рівнів авіаційного шуму  $L_{Aекв}$ .

4. Точність визначення рівнів шумового тиску залежить від тривалості вимірювань (спостережень), метеорологічних умов, відстані між джерелом шуму та місцями спостережень, вимірювальної апаратури, тощо.

5. За результатами вимірювань авіаційного шуму складається протокол.

У протоколі вимірювань реєструють та відображають наступну інформацію:

час, календарна дата та місце вимірювань;

засоби за допомогою яких проводиться вимірювання та їх калібровка;

виміряні та, за необхідності, відкориговані рівні  $L_{Aекв}$ ,  $L_{AE}$ ,  $L_{Aмакс}$ ;

рівні звукового тиску в смугах частот;

інформація про рівні залишкового шуму при вимірюваннях, тобто наявність та рівні додаткових джерел шуму та рівень шумового фону;

часові інтервали вимірювань;

схему та опис розташування точок вимірювання авіаційного шуму, детальний опис місця вимірювань, включаючи покриття та стан поверхні землі, положення мікрофону та джерела шуму, включаючи висоту над поверхнею землі;

опис режиму роботи джерела шуму (тип ПС, напрямок польоту ПС, етап польоту ПС або випробування двигунів), включаючи кількість польотів ПС кожної категорії;

опис метеорологічних умов, включаючи швидкість та напрямок вітру, покрив хмар, температуру, барометричний тиск, вологість та наявність опадів, місця встановлення анемометра і термометра повітря;

метод(и) екстраполяції виміряних значень та інші умови.

6. Систематичний контроль рівнів авіаційного шуму виконується за допомогою стаціонарних та пересувних систем моніторингу авіаційного шуму (СМАШ).

Необхідність встановлення СМАШ на приаеродромній території визначається для кожного аеропорту (аеродрому) окремо.

7. Організація стаціонарних систем моніторингу авіаційного шуму забезпечує:

проведення регулярних вимірювань рівнів авіаційного шуму;

запис звукових подій авіаційного шуму повітряних суден;

постійне вимірювання рівнів фонового шуму;

регулярну перевірку калібрування вимірювального тракту (автоматичну або в ручному режимі);

щорічну метрологічну повірку;

визначення та ідентифікацію типу повітряного судна, номер рейсу, найменування авіаційного перевізника, ешелон польоту, іншу інформацію щодо зльоту-посадки повітряного судна та створюваних шумових подій;

ведення статистики порушень шумового режиму вздовж маршрутів руху ПС (виліт/прибуття), за часом доби, за типом ПС, за рівнем впливу шуму для кожного вимірювального терміналу, за зонами впливу, за рівнем фонового шуму;

отримання метеорологічної інформації;

інформаційне сполучення з системою управління польотами;

визначення сумарного рівня впливу шуму, у випадку якщо в зоні впливу шуму знаходяться декілька повітряних суден з можливістю визначення повітряних суден з максимальним розрахунковим індексом;

визначення часу.

8. Результати вимірювань характеристик авіаційного шуму оформлюються у вигляді бюлетенів, які періодично оприлюднюються та розглядаються як основа для контролю за виконанням заходів спрямованих на зниження авіаційного шуму.

9. Бюлетень за результатами моніторингу авіаційного шуму є інформаційною базою для узагальнення статистичної інформації про характеристики авіаційного шуму в аеропорту (аеродромі) та на території поблизу нього, інформування населення, відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування про характеристики шуму, уточнення фактичних зон впливу авіаційного шуму на території поблизу аеропорту (аеродрому) для врахування перспективи розвитку населених пунктів.

У бюлетень включають наступну інформацію:

розташування пунктів контролю авіаційного шуму і допустимі значення авіаційного шуму;

перелік типів повітряних суден, які перевищили встановлені в пунктах контролю допустимі значення, та метеоумови під час їх реєстрації;

еквівалентні рівні шуму, розраховані протягом різного періоду часу (день, ніч, доба, тиждень, місяць тощо) та загальна кількість зареєстрованих подій;

статистична інформація про характеристики шуму, що створюється в місцях розташування пунктів контролю різними типами повітряних суден для різноманітних умов експлуатації, враховуючи діапазон зміни вимірних рівнів, середньостатистичні значення та порівняльну оцінку рівнів шуму.

10. Накопичена база даних за результатами тривалих систематичних вимірювань характеристик авіаційного шуму є основою для розробки і впровадження в практику як окремого аеропорту (аеродрому) так і авіаційної галузі в цілому заходів із зниження негативного впливу авіаційного шуму.

#### IV. Визначення контурів шуму

1. Контури шуму визначаються для доби з максимальною кількістю злітно-посадкових операцій, яка є характерною для 3-місячного періоду найбільш інтенсивної поточної експлуатації повітряних суден в аеропорту (аеродромі) та на території поблизу нього з урахуванням перспективи розвитку аеропорту (аеродрому).

2. Межі захисту від впливу авіаційного шуму визначаються обчисленням контурів шуму за допомогою розрахункового методу оцінки еквівалентних рівнів авіаційного шуму  $L_{Aeq}$  для значень, наведених у розділі II цих Авіаційних правил та нанесення контурів на карту.

3. Вихідна інформація і вимоги, які необхідно враховувати при визначенні зон впливу авіаційного шуму, здійснюються з урахуванням наступних положень:

необхідність обліку усіх типів повітряних суден, які здійснюють регулярні та чартерні рейси або ті, що плануються до використання в окремому аеропорту (аеродромі) у розрахунковій перспективі;

необхідність обліку усіх існуючих маршрутів польотів чи тих, що плануються на розрахунковий період в районі аеропорту (аеродрому).

#### V. Карта шуму та пояснювальна записка до неї

1. Результати визначення контурів авіаційного шуму та зон захисту від шуму оформлюються у вигляді карт шуму та пояснювальної записки до них.

Кarti шуму розробляються експлуатантом аеродрому самостійно або з залученням відповідної організації (фахівців) за узгодженням з уповноваженим органом, до сфери управління якої належить аеропорт (аеродром).

2. Карта шуму являє собою топографічну карту розміщення аеропорту (аеродрому) з нанесеними на неї злітно-посадковими смугами, контурами авіаційного шуму для еквівалентних  $L_{Аекв}$  та максимальних  $L_{Амакс}$  рівнів авіаційного шуму і визначеними, в межах даних контурів, зон обмеження житлово-цивільного, культурно-побутового та промислового будівництва.

Інструктивний матеріал щодо розрахунку контурів шуму наведено у Керівництві з рекомендованого методу розрахунку контурів шуму навколо аеропортів Doc 9911 ICAO.

Розміри карти шуму (у масштабі 1:25000) повинні дозволяти відображення контурів авіаційного шуму для найменшого значення нормативного рівня авіаційного шуму ( $L_{Аекв}$  або  $L_{Амакс}$ ) у повному обсязі без обмеження значень його поточних координат.

3. Перегляд карт шуму (контурів шуму та визначених зон обмеження будівництва) виконується у випадках зміни показників еквівалентного рівня авіаційного шуму на межі встановлених раніше зон на величину 1 дБА і встановлених обчислювальними методами.

Основні критерії зміни еквівалентного рівня авіаційного шуму слід очікувати при:

будівництві нової та реконструкції існуючої злітно-посадкової смуги аеропорту (аеродрому);

зміні складу парку повітряних суден, що експлуатуються в районі аеропорту (аеродрому);

зміні правил польоту (маршрутів польоту) в районі аеропорту (аеродрому);

зміні інтенсивності польотів в районі аеропорту (на окремих маршрутах) на 30% порівняно з попереднім розрахунковим сценарієм.

4. Розробка та затвердження карт (контурів) із зазначенням джерел та рівня авіаційного шуму покладається на експлуатанта аеропорту (аеродрому).

Кarti шуму переглядаються кожні п'ять років з дати їх затвердження.

5. Пояснювальна записка до карти шуму містить такі розділи:

1) опис аеропорту (аеродрому): особливості аеродрому та розміщення серед населених пунктів, топографічні особливості; наявність місць випробування двигунів та їх розміщення відносно злітно-посадкової смуги аеродрому;

2) метеорологічні особливості для 3-місячного терміну найбільш інтенсивної експлуатації аеродрому;



3) опис парку повітряних суден, що експлуатуються на аеродромі;

4) опис маршрутів польоту в районі аеродрому;

5) вихідні данні для обчислення рівнів шуму для поточних умов експлуатації аеродрому та для перспективних умов експлуатації, а саме: розподіл інтенсивності польотів парку повітряних суден на маршрутах польоту та у часі протягом доби; опис системи координат та розрахункової сітки, у вузлах якої виконується обчислення рівнів шуму;

6) опис натурних акустичних вимірів у контрольних точках;

7) графічний матеріал з побудованими картами шуму;

8) опис зон придатності до забудови з урахуванням населених пунктів, які потрапляють до цих зон;

9) висновки та рекомендації щодо необхідності впровадження програми «Збалансований підхід до управління шумом».

## VI. Впровадження заходів зниження впливу авіаційного шуму

1. Експлуатант аеродрому впроваджує заходи зниження шкідливого впливу авіаційного шуму відповідно до програми «Збалансований підхід до управління шумом».

Інструктивний матеріал щодо збалансованого підходу до управління авіаційним шумом наведено у Doc. 9829 AN/451 ICAO.

2. Для зниження шкідливого впливу авіаційного шуму використовуються засоби та заходи захисту від шуму, які є елементами збалансованого підходу і розподіляються на:

1) організаційно-адміністративні:

введення в експлуатацію повітряних суден, сертифікованих на відповідність сучасним стандартам та нормативам емісії шуму;

додержання вимог нормативів шумового навантаження при проектуванні, будівництві, реконструкції, введенні в дію та експлуатації об'єктів цивільної авіації;

визначення та стягнення плати за посадку повітряного судна з урахуванням фактору шуму;

впровадження систем інструментального контролю шуму;

впровадження інформаційних та інструментальних систем моніторингу стану шумового навантаження на приаеродромній території аеропорту (аеродрому);

2) експлуатаційні:

використання доцільних маршрутів польоту, які характеризуються мінімальним шумовим навантаженням;

використання доцільних злітних смуг, які характеризуються мінімальним шумовим навантаженням;

обмеження процедур випробування авіаційних двигунів;

обмеження або заборона експлуатації окремих типів повітряних суден;

обмеження або заборона експлуатації повітряних суден у нічний час доби;

обмеження використання реверсу тяги двигунів;

впровадження малошумних методик зльоту та зниження перед посадкою повітряних суден на окремих маршрутах польоту в районі аеродрому;

удосконалення технології ремонту та технічного обслуговування повітряних суден;

### 3) акустичні:

використання акустичних екранів та смуг зелених насаджень;

використання стаціонарних аеродромних поглиначів шуму;

використання дефлекторів для струменів вихлопних газів авіаційних двигунів;

використання звукопоглинальних облицювань на аеродромних об'єктах;

### 4) архітектурно-планувальні:

раціональне акустичне рішення щодо планування забудови та генеральних планів забудови навколо аеропортів (аеродромів);

раціональне акустичне планування зон та режимів руху транспортних засобів на приаеродромній території;

створення зон захисту від шуму;

додержання вимог будівельних норм та звукоізоляції приміщень забудови на приаеродромній території.

## VII. Контроль та моніторинг заходів зниження впливу авіаційного шуму

1. Державіаслужба вживає необхідних заходів для забезпечення інформування щодо стану екологічної безпеки цивільної авіації.

2. Експлуатант аеродрому надає до Державіаслужби, розроблені, відповідно до вимог цих Авіаційних правил, затверджену карту шуму та пояснювальну записку до неї у місячний строк з дня її затвердження.

3. У разі внесення змін до карти шуму експлуатант аеродрому забезпечує надання до Державіаслужби відповідних матеріалів у місячний строк з дня затвердження змін.

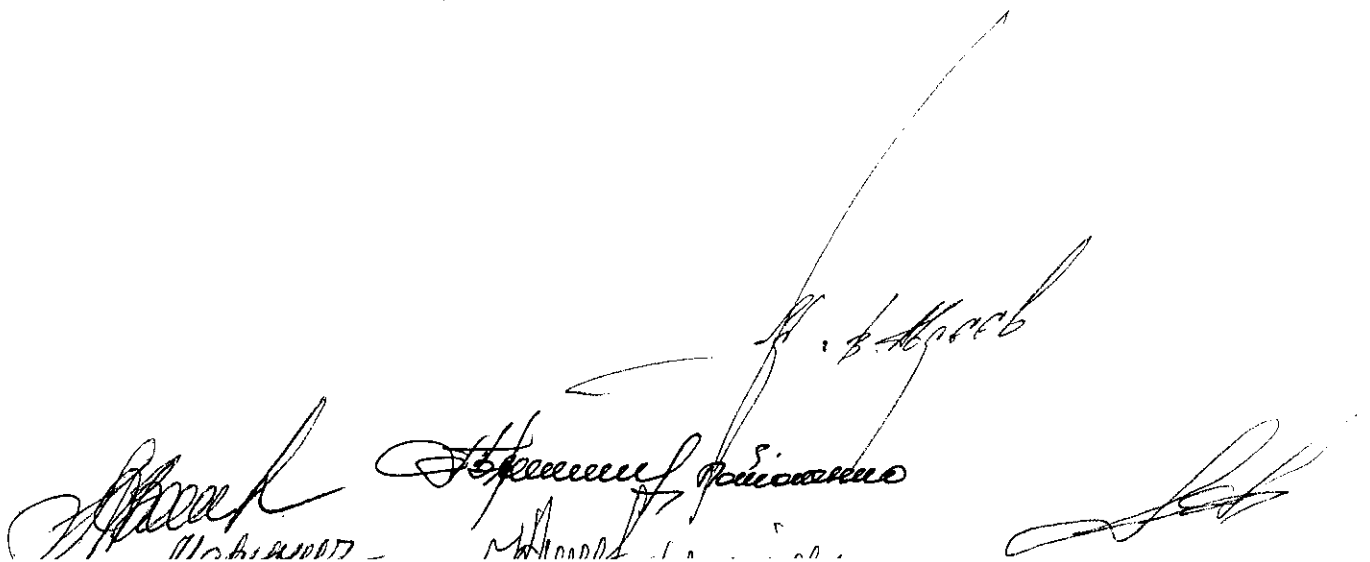
4. За результатами моніторингу авіаційного шуму, проте не обмежуючись аналізом наданих експлуатантом аеродрому карт шуму, Голова Державіаслужби може прийняти рішення (експлуатаційну директиву) щодо обмеження польотів повітряних суден, шумові характеристики яких перевищують допустимі значення у визначений період доби.

5. У разі ненадання або надання з порушенням визначених цим розділом строків, відповідних матеріалів до Державіаслужби, до експлуатанта аеродрому) застосовуються, в порядку встановленому законодавством України, фінансові санкції у вигляді штрафу відповідно до Повітряного кодексу України

Начальник управління  
стратегічного розвитку



В. КАТЕРНИЙ



## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму»

### I. Визначення проблеми

Проектом наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до експлуатанта аеродрому щодо просторового зонування території навколо аеропорту з умов впливу авіаційного шуму» (далі – проект регуляторного акта) забезпечується приведення процедури оцінки та управління шумом навколишнього середовища від впливу цивільної авіації до високого рівня ефективності, що сприятиме досягненню прийняттого рівня екологічної безпеки.

Авіаційний шум є найголовнішим шкідливим фактором для людей, які працюють у зоні аеропорту та проживають безпосередньо в районі житлової забудови, що знаходиться поряд з аеропортом (аеродромом). Крім того, повітряні траси проходять над населеними пунктами. Високий рівень шуму, який утворюється при зльоті, наборі висоти та вильоту повітряного судна (далі – ПС) із району аеропорту, а також при зниженні та заході на посадку ПС, викликає багато проблем як зі здоров'ям людей, так і їх працездатністю.

Регулювання несприятливого впливу авіаційного шуму здійснюється відповідно до вимог міжнародних та національних нормативно-правових актів. Національні нормативно-правові акти повинні бути гармонізовані з міжнародними, які в цивільній авіації є домінуючими. Україна є повноправним членом таких міжнародних організацій, як Міжнародна організація цивільної авіації ICAO (International Civil Aviation Organization), Європейська конференція цивільної авіації ECAC (European Civil Aviation Conference), Європейська організація з безпеки аеронавігації (EUROCONTROL) тощо.

Слід зазначити, що проблема екологічного навантаження на довкілля загострюється тим, що в країнах Європи, в тому числі і в Україні, аеропорти (аеродроми) знаходяться переважно неподалік від населених пунктів і як результат, відбувається підвищення екологічного навантаження в околицях аеропортів цивільної авіації. Для України проблема зниження впливу діяльності аеропортів на навколишнє природне середовище особливо актуальна в аспекті поступового збільшення обсягів авіан перевезень, і саме акустична пропускна здатність стає обмежуючим фактором сталого розвитку аеропортів.

Важливість цієї проблеми обумовлена тим, що сьогодні в Україні немає єдиної національної нормативно-правової бази з питань оцінювання шкідливого впливу авіаційного шуму. Просторове зонування території навколо аеропортів (аеродромів) з урахуванням умов впливу авіаційного шуму є ефективним заходом спрямованим на зменшення рівня шуму в аеропорту (аеродромі) та поблизу нього на основі збалансованого підходу.

В кожному аеропорту (аеродромі) необхідно запровадити систему технологічних, природоохоронних та економічних заходів щодо виконання програми збалансованого підходу з регулювання впливу авіаційного шуму в районі аеропорту відповідно до політики ІСАО.

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

Групи	Так	Ні
Громадяни	+	-
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання, у тому числі суб'єкти малого підприємництва	-	+

Крім того, відповідно до положень Додатка XXXII Угоди про Асоціацію, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у обсязі та у спосіб, що буде встановлено Угодою між

Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний авіаційний простір (парафована 28.11.2013, м. Вільнюс) (далі – Угода про САП), яка, на сьогоднішній день, ще не набула чинності. Проте, відповідно до підпункту (ii) «Авіація» пункту 7.4 «Транспорт» Розділу 7 «Інші секторальні питання» Частини III «Операційна частина» Порядку денного асоціації між Україною та ЄС Сторони співпрацюють з метою підготовки України до імплементації *acquis* ЄС, передбачених у відповідних додатках до Угоди про асоціацію:

продовження здійснення заходів з приведення законодавства України у сфері авіації у відповідність до законодавства ЄС;

імплементація вимог та стандартів ЄС у сфері авіації, базуючись на Угоді про спільний авіаційний простір після її підписання у 2015 році та посилення адміністративної спроможності у сфері управління авіацією;

підтримка та подальший розвиток співробітництва з EASA у питаннях авіаційної безпеки, включаючи питання наближення української системи сертифікації льотної придатності до відповідної системи ЄС.

Відповідно до статті 5 «Основні принципи регуляторного співробітництва» Угоди про САП Україна повинна вживати необхідних заходів, щоб інкорпорувати в українську правову систему та імплементувати вимоги та стандарти актів законодавства Європейського Союзу, зазначених у Додатку 1 до Угоди про САП, відповідно до перехідних домовленостей, визначених у статті 33 «Перехідні домовленості» та у Додатку III до Угоди про САП. Одним із таких нормативних актів відповідно до Додатків 1, 3 є директива Європейського парламенту та Ради від 25 червня 2002 року \_\_\_\_\_ № 2002/49/ЄС про оцінку та керування процесами, пов'язаними із шумом навколишнього природного середовища.

## II. Цілі державного регулювання

Головною ціллю проекту регуляторного акта є забезпечення в аеропортах (аеродромах) України зонування території навколо аеропортів з умов впливу

авіаційного шуму, як ключового елемента зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище.

Прийняття проекту регуляторного акта дозволить вдосконалити національну нормативно-правову базу з питань оцінки та управління шумом навколишнього природного середовища від впливу цивільної авіації.

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

#### 1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Першою альтернативою є збереження існуючого порядку. При цьому, згідно вимог Правил сертифікації цивільних аеродромів, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 жовтня 2005 року № 796, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 10 листопада 2005 року за № 1357/11637, при сертифікації цивільного аеродрому експлуатант аеродрому до сертифікаційної справи надає карти приаеродромної території з нанесеними границями зон обмеження житлової забудови навколо аеродрому із умов впливу авіаційного шуму, електромагнітного випромінювання, ризику третьої сторони, границями санітарно-захисних зон із умов забруднення атмосферного повітря та пояснювальними записками до них з висновками стосовно використання земель в межах цих зон. Проте, на сьогодні, набрали чинності Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації аеродромів», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 06 листопада 2017 року № 849, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 28 грудня 2017 року за № 1574/31442, розроблені відповідно до Регламенту Комісії (ЄС) № 139/2014 від 12 лютого 2014 року, якими визначено порядок та технічні вимоги при сертифікації аеродромів, при цьому питання просторового зонування території навколо аеропортів з умов впливу авіаційного шуму не передбачено. Відсутність регулювання наведених вище вимог є негативним чинником для врегулювання питань екологічної безпеки в галузі цивільної авіації та виконання міжнародних вимог. Зазначена ситуація може служити передумовою до



	обмеження міжнародних польотів та зниження рівня іміджу країни в цілому.
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Другою альтернативою є прийняття запропонованого регуляторного акта, що враховуватиме вимоги директиви Європейського парламенту та Ради ЄС від 25 червня 2002 року № 2002/49/ЄС про оцінку та керування процесами, пов'язаними із шумом навколишнього природного середовища. При цьому будуть створені умови для реалізації принципів регуляторної політики та виконання міжнародних зобов'язань.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань.	Не передбачаються

### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Позитивний вплив на здоров'я громадян	Не передбачаються

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

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
----------	--------	---------	------	-------	-------

Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	6	19	4	-	29
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	50%	45%	5%	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Не передбачається	
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Приведення порядку просторового зонування території навколо аеропортів з умов впливу авіаційного шуму, здійснення екологічної звітності в одному форматі з викладенням широкого спектра інформації стосовно шумового навантаження в районі аеропорту (аеродрому) до встановленого європейського формату, що сприятиме досягненню прийнятного рівня екологічної безпеки	

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

В разі збереження чинного регулювання (Альтернатива 1) Україна, як країна, що є учасником Міжнародної організації цивільної авіації, не зможе в повній мірі виконувати покладені на неї обов'язки, що буде прямою загрозою для безпеки польотів та, як наслідок можливими обмеженнями в польотах до інших регіонів світу.

Таким чином оптимальним рішенням, яке дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із міжнародними вимогами та сприятиме впровадженню ефективного механізму зонування території навколо аеропорту (аеродрому) з умов авіаційного шуму, та досягти

високої ефективності зниження впливу авіаційного шуму на навколишнє природне середовище, є прийняття проекту наказу (Альтернатива 2).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	2	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)
Альтернатива 2 Обраний спосіб	4	Цілі прийняття регуляторного акта будуть досягнуті повною мірою.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Цілі не досягаються	Прогнозовані суми витрат держави на реалізацію регуляторного акта складатимуть 156600,0 грн.  Прогнозовані витрати суб'єктів господарювання на реалізацію регуляторного акта складатимуть 150000,0 грн.	Цілі прийняття регуляторного акта не досягаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Цілі досягнуті повною мірою	Прогнозовані суми витрат держави на реалізацію регуляторного акта складатимуть 62640,0 грн.	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою.

		Прогнозовані витрати суб'єктів господарювання на реалізацію регуляторного акта складатимуть 150000,0 грн.	
--	--	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Збереження чинних нормативно-правових актів спричинить значну різницю в застосовних процедурах зонування території навколо аеродрому з умов авіаційного шуму, вплине на позиції України в міжнародному рейтингу	Не передбачаються
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Оптимальне рішення, що дасть змогу привести національну нормативно-правову базу у відповідність із європейськими вимогами. Дозволить забезпечити просторове зонування території навколо аеропортів з умов впливу авіаційного шуму, здійснення екологічної звітності в одному форматі з викладенням широкого спектра інформації стосовно шумового навантаження в районі аеропорту (аеродрому)	Не передбачаються

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

Проект регуляторного акта передбачає встановлення процедури просторового зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов впливу авіаційного шуму, побудови карт шуму та умови визначення показників авіаційного шуму на території поблизу аеродрому під час зльоту, польоту, посадки повітряних суден та випробування авіаційних двигунів, а також визначає заходи, спрямовані на зменшення та запобігання негативному впливу авіаційного шуму на території поблизу аеродрому.

Прийняття проекту регуляторного акта дозволить удосконалити систему моніторингу за дотриманням встановлених законодавством норм щодо шуму на приаеродромній території.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що випливають із повноважень Державіаслужби, та відповідних видах відстежень, передбачених законодавством України.

Слід зазначити, що у зв'язку з необхідністю виконання Україною міжнародних зобов'язань, передбачених, зокрема, Загальнодержавною програмою адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 року № 1629-IV, якою серед пріоритетних сфер, в яких здійснюється адаптація законодавства України, є, зокрема, сфера транспорту, швидкими темпами розширюється міжнародне співробітництво в авіаційній галузі, збільшується обсяг авіаційних перевезень.

З огляду на зазначене стан нормативно-правового регулювання в Україні має відповідати міжнародному рівню, досягнення якого можливе шляхом гармонізації національних правил до стандартів ICAO та вимог Європейської Комісії з безпеки польотів (EASA) і в першу чергу до правил, встановлених у Європейському регіоні ICAO.

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

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва Державіаслужби розраховані у додатку 2 до цього аналізу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта не застосовується, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів цивільної України.

Зміна строку дії регуляторного акта можлива у разі зміни правових актів, на вимогах яких базується регуляторний акт.

Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства з дня його офіційного опублікування.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	29 суб'єктів господарювання
рівень інформованості суб'єктів	середній, проект розміщено на офіційному сайті Державіаслужби; проведені семінари.
розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	не передбачається.
розмір коштів та часу, що витратиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта	за попередньою оцінкою витрати складатимуть 150000,0 грн. за перший рік
карта шуму та пояснювальна записка до неї	розробка чи внесення змін до діючих карт шуму та пояснювальних записок до них у відповідності до вимог регуляторного акта

IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися  
відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься  
Державною авіаційною службою України.

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься  
статистичним методом на підставі статистичних даних.

Базове відстеження результативності регуляторного акта  
здійснюватиметься через рік після набрання чинності даного регуляторного  
акта.

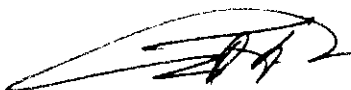
Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде  
здійснюватися через рік після проведення базового відстеження, але не пізніше  
ніж через два роки з дня набрання чинності даним регуляторним актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть  
здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з  
повторного відстеження результативності цього акта.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта будуть  
здійснюватися з метою перевірки сталого досягнення регуляторним актом  
цілей, задекларованих при його прийнятті, після здійснення повторного  
відстеження результативності цього регуляторного акта.

Установлені кількісні та якісні значення показників результативності  
акта будуть порівнюватись із значеннями аналогічних показників, що  
встановлені під час повторного відстеження.

Голова Державної авіаційної  
служби України



О. БІЛЬЧУК

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 р.

Альтернатива 1

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на зонування території навколо аеропорту із умов впливу авіаційного шуму, грн.	150000,0	2250000,0
2	РАЗОМ, грн.	150000,0	225000,0
3	Кількість суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	29	29
4	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 2 x рядок 3), грн.	4350000,0	6525000,0

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на зонування території навколо аеропорту із умов впливу авіаційного шуму, грн. - Карта приаеродромної території (шуми) (1 раз при сертифікації, у подальшому – у разі необхідності при зміні умов експлуатації)	150000,0	-	225000,0

Альтернатива 2

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

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на зонування території навколо аеропорту із умов впливу авіаційного шуму, грн.	150000,0	150000,0
2	РАЗОМ, грн.	150000,0	150000,0



3	Кількість суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	29	29
4	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 2 x рядок 3), грн.	4350000,0	4350000,0

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на зонування території навколо аеропорту із умов впливу авіаційного шуму, грн.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Карта приаеродромної території (шуми) (1 раз при виконанні вимог цього регуляторного акта, у подальшому – у разі необхідності при зміні умов експлуатації)</li> </ul>	150000,0	-	150000,0

## БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ

на адміністрування регулювання для суб'єктів середнього підприємництва

## Альтернатива 1

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування  
регулюванняДержавна авіаційна служба України

Процедура регулювання суб'єктів середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 1 суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
Процедури сертифікації аеродрому (оцінка карти приаеродромної території з нанесеними границями зон обмеження житлової забудови навколо аеродрому із умов впливу авіаційного шуму, електромагнітного випромінювання, ризику третьої сторони, границями санітарно-захисних зон із умов забруднення атмосферного повітря), грн.	16 годин (2 день*8 годин)	67,50 грн.	1	29	62640,0 грн. (16 год.*67,50 грн.*2 чол.*29)
Процедури нагляду за дотриманням	24 години	67,50 грн.	1	19	93960,0 грн.

вимог законодавства (здійснюється 1 раз на рік)	(3 дні*8 годин)				(24 год.*67,50 грн.*2 чол.*1*29)
Разом за рік	x	x	x	x	156600,0 грн.
Сумарно за п'ять років	x	x	x	x	313200,0 грн. (156600,0 грн.+ 156600,0грн.)

## Альтернатива 2

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання

Державна авіаційна служба України

Процедура регулювання суб'єктів середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедури	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 1 суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
Процедури впровадження нормативно-правової бази з питань оцінювання шкідливого впливу авіаційного шуму, шляхом просторового зонування території навколо аеропортів (аеродромів) з урахуванням умов впливу авіаційного шуму, грн.	16 годин (2 дні*8 годин)	67,50 грн.	1	29	62640,0 грн. (16 год.*67,50 грн.*2 чол.*29)
Разом за рік	x	x	x	x	62640,0 грн.
Сумарно за п'ять років	x	x	x	x	62640,0 грн

