



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

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

E-mail: vdz@avia.gov.ua, сайт: www.avia.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державіаслужба надсилає доопрацьований Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», який було надіслано на погодження листом Державіаслужби від 15.12.2020 № 1.19-9904-20.

- Додатки:
1. Доопрацьований Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу на 20 арк. в 1 прим.;
 2. Копія повідомлення про оприлюднення доопрацьованого Аналізу регуляторного впливу на 1 арк. в 1 прим.;
 3. Проєкт наказу на 214 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

Юрій ПАЦКАНЬ 0932196245

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про
затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи
сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил
України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації,
розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних
заходів»

I. Визначення проблеми

На теперішній час нагляд за безпекою польотів при наданні аеронавігаційного обслуговування регулюється Правилами сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 січня 2007 року № 42, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 07 лютого 2007 року за № 104/13371 (далі – наказ від 22 січня 2007 року № 42), та Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31 травня 2010 року № 320, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 року за № 446/17741 (далі – наказ від 31 травня 2010 року № 320).

Наказ від 31 травня 2010 року № 320 та наказ від 22 січня 2007 року № 42 не відповідають положенням Додатка XXXII Угоди про Асоціацію, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, відповідно до яких Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС, зокрема імплементувати Регламент Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року про встановлення спільних вимог до провайдерів

організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування та інших функцій менеджера мережі та системи нагляду за ними, та скасування Регламентів (ЄС) № 482/2008, (ЄС) № 1034/2011, (ЄС) № 1035/2011 та доповнення Регламенту (ЄС) № 677/2011 (далі – Регламент Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року).

Наказ від 22 січня 2007 року № 42 передбачає можливість надання послуг з аеронавігаційного обслуговування без відповідного сертифіката, що потенційно може створювати умови для недобросовісної конкуренції, обмежує комплекс заходів, які має здійснювати Державіаслужба з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, спрямованих на запобігання виникнення авіаційних подій. Також наказ від 22 січня 2007 року № 42 визначає детальний перелік видів аеронавігаційного обслуговування, які підлягають сертифікації, який не охоплює сертифікацію послуг дизайну процедур польотів, що не дозволяє в повній мірі реалізувати державну політику нагляду за безпекою польотів цивільної авіації.

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, де швидкими темпами розширюється міжнародне співробітництво в авіаційній галузі, збільшується обсяг авіаційних перевезень.

Наказ від 31 травня 2010 року № 320 визначає періодичність здійснення Державіаслужбою аудитів провайдерів (їх структурних підрозділів) один раз на півтора року, що потребує значних фінансових витрат та людських ресурсів Державіаслужби. Після прийняття проекту наказу періодичність щодо здійснення таких аудитів буде збільшено до двох років.

Наказ від 22 січня 2007 року № 42 та наказ від 31 травня 2010 року № 320 не визначають необхідність наявності системи управління безпекою польотів у

провайдерів обслуговування аеронавігаційною інформацією та провайдерів метеорологічного обслуговування.

Проект наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів» (далі – проект наказу) розроблено згідно вимог Повітряного кодексу України з метою встановлення вимог до провайдерів, визначення порядку сертифікації провайдерів та створення системи постійного нагляду за ними, а також встановлення вимог до уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що здійснює заходи з сертифікації та нагляду за провайдерами, що відповідають Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року.

З метою прийняття проекту наказу, наказ від 31 травня 2010 року № 320 та наказ від 22 січня 2007 року № 42 мають бути визнаними такими, що втратили чинність.

З метою узгодження проекту наказу з Авіаційними правилами України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2019 року № 1817, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за № 352/34635 (далі – наказ від 27 грудня 2019 року № 1817), проектом наказу передбачено внесення змін у наказ від 27 грудня 2019 року № 1817.

Основні групи, на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

II. Цілі державного регулювання

Метою впровадження проєкту наказу є забезпечення надання послуг у сфері організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування сертифікованими провайдерами відповідно до вимог, що відповідають законодавству ЄС.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Збереження чинними наказу від 31 травня 2010 року № 320 та наказу від 22 січня 2007 року № 42. При цьому, нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху та вимоги до провайдерів не відповідатимуть вимогам законодавства ЄС, зокрема Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року.
Альтернатива 2 Прийняття проєкту регуляторного акта	Прийняття проєкту наказу сприятиме адаптації нормативно-правових актів з питань нагляду за безпекою польотів у сфері організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування до законодавства ЄС, зокрема Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	3 172 873,55 грн.

Збереження чинного регулювання		
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Наближення вимог, що застосовуються до уповноваженого органу з питань цивільної авіації та суб'єктів авіаційної діяльності у сфері організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування, до вимог Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року.	3 172 873,55 грн.

Розрахунок щодо бюджетних витрат на адміністрування за п'ять років наведено у додатку 2 до аналізу регуляторного впливу.

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Відсутні	Відсутні

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	12	29	-	-	41

Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	29%	71%	-	-	100%
--	-----	-----	---	---	------

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	948 678,50 грн.
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Адаптація національного законодавства в галузі цивільної авіації до міжнародних вимог, у тому числі вимог ЄС	553 315,50 грн.

Розрахунок відповідних витрат для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва наведено у додатку 1. Сумарні витрати за альтернативами за п'ять років наведено у розділі IV цього аналізу.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Другий спосіб на даний час є оптимальним рішенням, що дозволить привести національну нормативно – правову базу у відповідність до міжнародних вимог (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	1	Цілі не можуть бути досягнуті (проблема

регулювання		продовжує існувати)
Альтернатива 2 Обраний спосіб	4	Дозволить забезпечити надання послуг у сфері організації повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування сертифікованими провайдерами відповідно до вимог, що відповідають законодавству ЄС. Цілі можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати * (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	-	948 678,50 грн. (витрати суб'єктів господарювання) + 3 172 873,55 грн. (бюджетні витрати) = 4 121 552,05 грн.	Цілі прийняття регуляторного акта не досягнуті
Альтернатива 2 Обраний спосіб	-	553 315,50 грн. (витрати суб'єктів	Цілі прийняття регуляторного

		господарювання) + 3 172 873,55 грн. (бюджетні витрати) = 3 726 189,05 грн.	акта будуть досягнуті повною мірою
--	--	--	--

*Розрахунок витрат здійснено за 5 років.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Цілі не будуть досягнуті	-
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Цілі будуть досягнуті	-

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта та здійснення заходів з реалізації вимог Регламенту Комісії (ЄС) № 2017/373 від 01 березня 2017 року. Положеннями цього акта встановлюються чіткі вимоги до суб'єктів авіаційної діяльності, що надають чи планують надавати послуги організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування, вимоги до надання послуг організації повітряного руху/аеронавігаційного обслуговування, вимоги до уповноваженого органу з питань цивільної авіації, вимоги до нагляду за безпекою польотів.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

1. Провайдери, у тому числі провайдери послуг дизайну процедур польотів, отримують відповідні сертифікати до початку надання послуг організації повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування.

2. З метою забезпечення управління безпекою польотів провайдерами для усіх послуг/ функцій, у тому числі послуг обслуговування/ управління аеронавігаційною інформацією, послуг метеорологічного обслуговування авіації, провайдери обслуговування аеронавігаційною інформацією та провайдери метеорологічного обслуговування мають впровадити та підтримувати функціонування системи управління, яка охоплюватиме елементи системи управління безпекою польотів.

Заходи, які необхідно здійснити органам влади:

1. Здійснення обліку суб'єктів господарювання, що знаходиться у сфері регулювання та контролю за виконанням вимог, визначених регуляторним актом.

2. Державіаслужба збільшить цикл нагляду аудитів провайдерів (їх структурних підрозділів) до двох років.

Зазначені вимоги будуть поширюватись на юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості провадять діяльність у галузі цивільної авіації України.

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

Проект наказу стосується інтересів держави та суб'єктів господарювання. Негативних наслідків у зв'язку з прийняттям проекту наказу не очікується.

Для впровадження та виконання вимог регуляторного акта органам виконавчої влади не потрібне додаткове фінансування за рахунок коштів державного бюджету України. Фінансування витрат здійснюється в межах

бюджетних призначень на утримання та провадження діяльності органів виконавчої влади.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу).

Питома вага суб'єктів великого та середнього підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких поширюється регулювання, становить 100 відсотків. Розрахунок витрат на запровадження державного регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва здійснено згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 року № 308. Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту, наведені у частині III цього Аналізу регуляторного впливу. Суб'єктам господарювання необхідне збільшення додаткових витрат за власний рахунок.

Витрати суб'єктів малого підприємництва не передбачаються, тому зазначені розрахунки витрат згідно додатку 4 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акту не проводились.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Обмеження строку дії регуляторного акта немає, що позитивно вплине на рівень безпеки польотів та повітряних перевезень цивільної авіації у повітряному просторі 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

1. Розмір надходжень до державного бюджету, місцевих бюджетів та державних цільових фондів, пов'язаних із дією регуляторного акта – не передбачено;
2. Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта – 41;
3. Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта – розрахунково 10 413,50 грн та 55 годин на одного суб'єкта господарювання;
4. Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта – високий за рахунок публічного оприлюднення акта;
5. Кількість сертифікованих суб'єктів господарювання відповідно до вимог запропонованого регуляторного акта;
6. Кількість виявлених Державіаслужбою порушень щодо виконання вимог цього нормативно-правового акта суб'єктами господарювання;
7. Кількість скарг/звернень від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта.

ІХ. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності регуляторного акта в разі його прийняття

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись Державіаслужбою за показниками результативності цього регуляторного акта.

Базове відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через 1 рік після набрання чинності регуляторного акта.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися через 2 роки після набрання чинності цього регуляторного акта шляхом аналізу статистичних даних в порівнянні з базовим відстеженням.

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

Вид даних, які використовуються для відстеження – статистичні дані щодо сертифікації провайдерів та здійснення нагляду за наданням послуг провайдерами.

Голова Державіаслужби

Олександр БІЛЬЧУК

«_____» _____ 20__ р.

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії чинного регулювання (Альтернатива 1)

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень:	Додаткових витрат не передбачається	
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень:	5 год. (час на підготовку звітнього матеріалу) x 154,10 грн./год = 770,50 грн.	770,50 грн. x 5 = 3 852,50 грн.
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	(50 год (підготовка відповідних документів та матеріалів до сертифікації) x 154,10 грн./год.) + 1768 грн. (державний збір під час подання заявки) + 170 грн. (державний збір за видачу сертифіката) = 9 643,00 грн.	9 643,00 грн. x 2 (сертифікація здійснюється 2 рази на 6 років) = 19 286,00 грн.
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8	Інше, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	10 413,50 грн.	23 138,50 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць:	41	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання	426 953,50 грн.	948 678,50 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання становить 154,10 грн. Для розрахунку використовується середній розмір заробітної плати у 25889,55 грн. за період з травня 2019 року по квітень 2020 року (по Україні) при нормі тривалості робочого часу при 40-годинному робочому тижні 2 016 годин (252 робочих днів), згідно з даними, оприлюдненими на сайтах:

(http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/Zarp_ek_m/Zp_ek_m_u/arh_zpm_u.html)

(<http://www.buhoblik.org.ua/kadry-zarplata/vremya/1681-robochi-dni.html>)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)		Витрати за п'ять років	
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	5 год. (час на підготовку звітнього матеріалу) x 154,10 грн./год = 770,50 грн.	-	770,50 грн.	770,50 грн. x 5 = 3852,50 грн.
Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати.	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років

	часу, витрати на експертизи, тощо)	страхові поліси (за рік - стартовий)		
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	(50 год (підготовка відповідних документів та матеріалів до сертифікації) x 154,10 грн./год.) + 1768 грн. (державний збір під час подання заявки) + 170 грн. (державний збір за видачу сертифіката) = 9 643,00 грн.	1 (кількість разів на рік) x 9 643,00 грн. = 9 643,00 грн.	9 643,00 грн.	9 643,00 грн. x 2 (сертифікація здійснюється 2 рази на 6 років) = 19 286,00 грн.
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)		Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається.			
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)		Витрати за п'ять років	
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Додаткових витрат не передбачається			

**на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта
(Альтернатива 2)**

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень:	Додаткових витрат не передбачається	
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень:	5 год. (час на підготовку звітнього матеріалу) x 154,10 грн./год = 770,50 грн.	770,50 грн. x 5 = 3 852,50 грн.
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	

5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	(50 год (підготовка відповідних документів та матеріалів до сертифікації) x 154,10 грн./год.) + 1768 грн. (державний збір під час подання заявки) + 170 грн. (державний збір за видачу сертифіката) = 9 643,00 грн.	9 643,00 грн. (сертифікація здійснюється одноразово)
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8	Інше, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень.	10 413,50 грн.	13 495,50 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць:	41	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання	426 953,50 грн.	553 315,50 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання становить 154,10 грн. Для розрахунку використовується середній розмір заробітної плати у 25889,55 грн. за період з травня 2019 року по квітень 2020 року (по Україні) при нормі тривалості робочого часу при 40-годинному робочому тижні 2 016 годин (252 робочих днів), згідно з даними, оприлюдненими на сайтах:

(http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/Zarp_ek_m/Zp_ek_m_u/arh_zpm_u.html)
 (<http://www.buhoblik.org.ua/kadry-zarplata/vremya/1681-robochi-dni.html>)

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо	Додаткових витрат не передбачається		
Вид витрат	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)		Витрати за п'ять років
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Додаткових витрат не передбачається		

Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	5 год. (час на підготовку звітнього матеріалу) x 154,10 грн./год = 770,50 грн.	-	770,50 грн.	770,50 грн. x 5 = 3 852,50 грн.
Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	(50 год (підготовка відповідних документів та матеріалів до сертифікації) x 154,10 грн./год.) + 1768 грн. (державний збір під час подання заявки) + 170 грн. (державний збір за видачу сертифіката) = 9 643,00 грн.	1 (кількість разів на рік) x 9 643,00 грн. = 9 643,00 грн.	9 643,00 грн.	9 643,00 грн. (сертифікація здійснюється одноразово)
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)		Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається.			
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)		Витрати за п'ять років	
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Додаткових витрат не передбачається			

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Державна авіаційна служба України.

Вартість 1 людино-години співробітника державного органу за період з травня 2019 року по квітень 2020 року становить 74,40 грн. з розрахунку посадового окладу головного спеціаліста у 12 500 грн. відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 06 лютого 2019 року № 102 «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України щодо впорядкування структури заробітної плати працівників державних органів, судів, органів та установ системи правосуддя у 2019 році».

1. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів підприємництва, які виникають в наслідок дії чинного регулювання (альтернатива 1)

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	1	74,40 грн.	1	41	3 050,40 грн.
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	-	-	-	-	-
камеральні	120	74,40 грн.	1	41	366 048 грн.
виїзні	90	74,40 грн.	1	41	274 536 грн.
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	80	74,40 грн.	1	41	244 032 грн.
4. Реалізація одного окремого рішення	-	-	-	-	-

щодо порушення вимог регулювання					
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	1	74,40 грн.	1	41	3 050,40 грн.
7. Інші адміністративні процедури: (погодження процедури управління змінами)	30	74,40 грн.	1	41	91 512 грн.
Разом за рік	X	X	X	X	890 808,31 грн.
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	3 172 873,55 грн.*

* - з урахуванням усіх видів перевірок з періодичністю 1 раз на 1,5 роки.

2. Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів підприємництва, які виникають в наслідок дії регуляторного акта (альтернатива 2)

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	1	74,40 грн.	1	41	3 050,40 грн.
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	-	-	-	-	-
камеральні	120	74,40 грн.	1	41	366 048 грн.
виїзні	90	74,40 грн.	1	41	274 536 грн.
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про	80	74,40 грн.	1	41	244 032 грн.

порушення вимог регулювання					
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	1	74,40 грн.	1	41	3 050,40 грн.
7. Інші адміністративні процедури: (погодження процедури управління змінами)	30	74,40 грн.	1	41	91 512 грн.
Разом за рік	X	X	X	X	890 808,31 грн.
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	3 172 873,55 грн.*

* - з урахуванням усіх видів перевірок з періодичністю 1 раз за 2 роки.

Утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу Державіаслужби) не передбачається.

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби
України

_____ 2020 року № ____

Авіаційні правила України

«Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та механізми нагляду за виконанням зазначеними провайдерами встановлених цими Авіаційними правилами та іншими нормативно-правовими актами вимог.

2. Ці Авіаційні правила містять такі додатки:

1) додаток 1 «Визначення термінів, зазначених у додатках 2-14 (Part-DEFINITIONS)»;

2) додаток 2 «Вимоги до уповноваженого органу – нагляд за наданням послуг (Part-ATM/ANS.AR)»;

- 3) додаток 3 «Загальні вимоги до провайдерів (Part-ATM/ANS.OR)»;
- 4) додаток 4 «Специфічні вимоги для провайдерів ATS (Part-ATS)»;
- 5) додаток 5 «Специфічні вимоги для провайдерів MET (Part-MET)»;
- 6) додаток 6 «Специфічні вимоги для провайдерів AIS (Part-AIS)»;
- 7) додаток 7 «Специфічні вимоги для провайдерів DAT (Part-DAT)»;
- 8) додаток 8 «Специфічні вимоги для провайдерів CNS (Part-CNS)»;
- 9) додаток 9 «Специфічні вимоги для провайдерів ATFM (Part-ATFM)»;
- 10) додаток 10 «Специфічні вимоги для провайдерів ASM (Part-ASM)»;
- 11) додаток 11 «Специфічні вимоги для провайдерів FPD (Part-FPD)»;
- 12) додаток 12 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
- 13) додаток 13 «Вимоги до провайдерів щодо підготовки та оцінювання компетентності персоналу (Part-PERS)»;
- 14) додаток 14 «Основні вимоги до ATM/ANS (Part-ATM/ANS.ER)».

3. Дія цих Авіаційних правил поширюється на:

суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від їх форми власності та організаційно-правової форми, діяльність яких пов'язана із системою організації повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS), персонал

уповноваженого органу з питань цивільної авіації (далі - уповноважений орган) та організації, що здійснюють або планують здійснювати від імені уповноваженого органу заходи з сертифікації (далі – визнані організації).

II. Визначення та скорочення

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

зв'язкок, навігація, спостереження – забезпечення зв'язку, навігації, спостереження, що надаються експлуатантам та провайдерам ATS;

дизайн процедур польотів – характерний для проектування процедур польотів процес, який призводить до створення або зміни схеми польоту та/або структури повітряного простору;

обслуговування аеронавігаційною інформацією – обслуговування, організоване у визначеній зоні відповідальності, для забезпечення надання аеронавігаційної інформації, необхідної для забезпечення безпеки польотів, регулярності та ефективності аеронавігації;

основні вимоги – вимоги високого рівня до ATM/ANS, для встановлення відповідності зазначеним вимогам використовуються Авіаційні правила, АМС, AltMOC, GM до них, а також стандарти та рекомендована практика ICAO;

організація потоків повітряного руху – обслуговування, що надається з метою сприяння безпечному, упорядкованому та прискореному потоку повітряного руху, забезпечуючи максимальне використання пов'язаної з диспетчерським обслуговуванням повітряного руху пропускної спроможності та відповідність обсягу повітряного руху пропускній спроможності, яка заявлена відповідними повноважними органами обслуговування повітряного руху;

польотно-інформаційне обслуговування – обслуговування, що надається з метою надання інформації, необхідної для забезпечення безпечного та ефективного виконання польотів;

провайдер – суб'єкт авіаційної діяльності, який виконує функції та/або надає послуги ATM/ANS сукупно чи окремо;

провайдер аеронавігаційного обслуговування – суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден;

провайдер аеронавігаційних даних (DAT provider) – суб'єкт авіаційної діяльності, який є провайдером аеронавігаційних даних типу 1 та/або провайдером аеронавігаційних даних типу 2;

провайдер аеронавігаційних даних типу 1 (type 1 DAT provider) – провайдер, що здійснює обробку аеронавігаційних даних, для яких не встановлено відповідних вимог із сумісності з бортовим обладнанням при використанні їх повітряним судном у контрольованих умовах;

провайдер аеронавігаційних даних типу 2 (type 2 DAT provider) – провайдер, який здійснює обробку аеронавігаційних даних, для яких встановлено вимоги сумісності з бортовим обладнанням та створює аеронавігаційні бази даних відповідно до вимог щодо їх якості, для використання сертифікованим бортовим обладнанням повітряного судна;

сертифікат – документ, який видається уповноваженим органом за результатами сертифікації і засвідчує відповідність суб'єкта авіаційної діяльності вимогам нормативно-правових актів;

управління використанням (менеджмент) повітряного простору – діяльність із планування, основною метою якої є забезпечення максимального використання доступного повітряного простору шляхом його динамічного розподілу за часом та в окремих випадках виділення частини повітряного простору для різних категорій користувачів з метою задоволення їх короткострокових потреб.

Визначення, що використовуються у додатках 2-14 до цих Авіаційних правил, наведені у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

2. Інші терміни, які використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах у сфері цивільної авіації.

3. У цих Авіаційних правилах використовуються наступні скорочення:

AIS (aeronautical information service) – обслуговування аеронавігаційною інформацією;

ALS (alerting services) – аварійне обслуговування;

AltMOC (alternative means of compliance) – альтернативні методи визначення відповідності;

AMC (acceptable means of compliance) – прийнятні методи визначення відповідності;

ANS (air navigation services) – аеронавігаційне обслуговування (включає ATM, CNS, MET, AIS);

ASM (airspace management) – управління використанням (менеджмент) повітряного простору;

ATC (air traffic control) – диспетчерське обслуговування повітряного руху;

ATFM (air traffic flow management) – організація потоків повітряного руху;

ATM (air traffic management) – організація повітряного руху (включає ATS, ASM та ATFM);

ATM/ANS (air traffic management / air navigation services system) – система організації повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування (включає ATM, ANS, DAT та FPD);

ATS (air traffic services) – обслуговування повітряного руху (враховує ATC, FIS та ALS);

CNS (communication, navigation, surveillance) – зв'язок, навігація, спостереження;

DAT (data) – аеронавігаційні дані;

EASA (European Union Aviation Safety Agency) - Агентство Європейського Союзу з безпеки польотів;

FIS (flight information services) – польотно-інформаційне обслуговування;

FPD (flight procedure design) – дизайн процедур польотів;

GM (guidance material) – інструктивний матеріал;

ICAO (International Civil Aviation Organization) – Міжнародна організація цивільної авіації;

MET (meteorological services) – метеорологічне обслуговування;

III. Забезпечення ATM/ANS

1. Уповноважений орган здійснює нагляд за провайдерами, що здійснюють діяльність, пов'язану з ATM/ANS відповідно до вимог цих Авіаційних правил з метою отримання доказів у тому, що вимоги до організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування польотів повітряних суден, дизайну процедур польотів виконуються, безпека польотів при ATM/ANS забезпечується та здійснюється постійний процес, направлений на задоволення потреб користувачів.

2. Уповноважений орган приймає AMC та GM, які використовуються уповноваженим органом, провайдерами, визнаними організаціями та персоналом для демонстрації відповідності вимог цих Авіаційних правил. Прийняті уповноваженим органом AMC не впроваджують нові вимоги та не пом'якшують вимоги цих Авіаційних правил. Прийняті уповноваженим органом GM застосовуються для полегшення застосування і уникнення різного тлумачення цих Авіаційних правил та AMC до них.

IV. Сертифікація, нагляд та примусові заходи

1. Уповноважений орган виконує функції національного наглядового органу з питань аеронавігаційного обслуговування та організації повітряного руху та здійснює сертифікацію та нагляд за провайдерами, основна діяльність яких проводиться в межах повітряного простору України повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну, або, за наявності, місцезнаходження яких знаходиться в межах України.

2. Уповноважений орган має відповідати вимогам, викладеним у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

3. Уповноважений орган, під час здійснення сертифікації, нагляду та примусових заходів відповідно до цих Авіаційних правил, має бути незалежним у своїй діяльності від провайдерів. Ця незалежність має забезпечуватися шляхом адекватного розподілу завдань та функцій, на, як мінімум, функціональному рівні між уповноваженим органом та провайдерами послуг.

4. Уповноважений орган видає сертифікат провайдера ATM/ANS за результатами розгляду заявки на видачу сертифіката, після підтвердження відповідності провайдера встановленим вимогам цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів в галузі цивільної авіації.

5. Уповноважений орган може призупинити, анулювати сертифікат або частково обмежити умови до сертифіката, а також застосувати фінансові санкції при недотриманні провайдерами вимог.

6. Уповноважений орган має ініціювати або здійснити будь-які відповідні примусові заходи, необхідні для гарантії того, що провайдери дотримуються та продовжують відповідати вимогам цих Авіаційних правил

V. Завдання та функції уповноваженого органу

1. Уповноважений орган (державні інспектори) з метою здійснення сертифікації, нагляду та примусових заходів відповідно до цих Авіаційних правил, мають право:

1) запитувати у провайдерів, що є суб'єктами нагляду, надання необхідної інформації;

2) запитувати у будь-якого представника, менеджера або іншого персоналу провайдера надання усних пояснень про будь-який факт, документ, об'єкт, процедуру або інше, що має відношення до нагляду за таким провайдером;

3) перебувати на території, відвідувати будь-які об'єкти та/або службові (операційні) приміщення та використовувати транспортні засоби провайдерів;

4) ознайомлюватись, копіювати або робити витяги з будь-якого документа, запису або даних, що зберігаються, або доступні для провайдерів, незалежно від носіїв, на яких зберігається ця інформація крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом;

5) проводити аудити, оцінки та перевірки провайдерів, брати участь у розслідуваннях подій з безпеки польотів.

2. Повноваження, передбачені пунктом 1 цього розділу, мають здійснюватись відповідно до вимог нормативно-правових актів з урахуванням необхідності забезпечення їх ефективності, забезпечення прав та законних

інтересів провайдера. Якщо відповідно до законодавства для відвідування об'єкту та/або службового (операційного) приміщення чи використання транспортного засобу, як зазначено в підпункті 3 пункту 1 цього розділу, необхідно попередній дозвіл від відповідного органу виконавчої влади, відповідні повноваження застосовуються лише після отримання такого дозволу.

Використовуючи права та повноваження, передбачені в пункті 1 цього розділу, уповноважений орган має забезпечити, щоб персонал (у тому числі державні інспектори) мав відповідні повноваження.

Уповноважений орган має ініціювати або здійснити будь-які відповідні примусові заходи, необхідні для гарантії того, що провайдери дотримуються та продовжують відповідати вимогам цих Авіаційних правил.

VI. Провайдери

1. Провайдери повинні мати сертифікат провайдера ATM/ANS.

2. Провайдери виконують функції та/або надають послуги відповідно до сертифіката провайдера ATM/ANS.

3. Для отримання сертифікату щодо виконання функцій та/або надання послуг ATM/ANS, провайдери, протягом процесу сертифікації, мають продемонструвати відповідність вимогам цих Авіаційних правил.

4. Виконання функцій та/або надання послуг, передбачених цими Авіаційними правилами, без сертифіката провайдера ATM/ANS заборонено.

5. Провайдери мають відповідати основним вимогам, викладеним у додатку 14 до цих Авіаційних правил, та:

- 1) розділах А та В додатка 3 (Part-ATM/ANS.OR), додатку 13 до цих Авіаційних правил;
- 2) для провайдерів, окрім провайдерів ATS, додатково до вимог викладених у підпункті 1 цього пункту, вимогам, викладеним у розділі С додатка 3 (Part-ATM/ANS.OR) до цих Авіаційних правил;
- 3) для провайдерів ATS, CNS, MET, AIS та ATFM, додатково до вимог викладених у підпункті 1 цього пункту, вимогам, викладеним у розділі D додатка 3 (Part-ATM/ANS.OR) до цих Авіаційних правил;
- 4) для провайдерів ATS, додатково до вимог викладених у підпунктах 1 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 4 (Part-ATS) до цих Авіаційних правил;
- 5) для провайдерів MET, додатково до вимог викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 5 (Part-MET) до цих Авіаційних правил;
- 6) для провайдерів AIS, додатково до вимог викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 6 (Part-AIS) до цих Авіаційних правил;
- 7) для провайдерів DAT, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1 і 2 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 7 (Part-DAT) до цих Авіаційних правил;
- 8) для провайдерів CNS, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 8 (Part-CNS) до цих Авіаційних правил;

9) для провайдерів ATFM, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 9 (Part-ATFM) до цих Авіаційних правил;

10) для провайдерів ASM, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1 і 2 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 10 (Part-ASM) до цих Авіаційних правил;

11) для провайдерів FPD, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1 і 2 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 11 (Part-FPD) до цих Авіаційних правил.

Заступник начальника
управління аеронавігації



Віталій СИМАК

Додаток 1

до Авіаційних правил України

«Вимоги до провайдерів

аеронавігаційного обслуговування,

провайдерів послуг дизайну процедур

польотів, провайдерів аеронавігаційних

даних та до системи сертифікації та

нагляду за ними»

(підпункт 1 пункт 2 розділ I)

ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ, ЗАЗНАЧЕНИХ У ДОДАТКАХ 2-14

(Part-DEFINITIONS)

1. Для цілей додатків 2-14 до цих Авіаційних правил терміни вживаються у таких значеннях:

авіаційна метеорологічна станція (aeronautical meteorological station) – станція, призначена для проведення спостережень та складання зведень, які використовуються для потреб аеронавігації;

авіаційні роботи (aerial work) – польоти, під час здійснення яких повітряне судно використовується для забезпечення спеціалізованих видів обслуговування (авіаційно-хімічні роботи, аерофотозйомка, патрулювання тощо);

авіація загального призначення (general aviation) – авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт;

аеродромний метеорологічний орган (aerodrome meteorological office) – орган, що здійснює метеорологічне обслуговування аеронавігації на аеродромі;

аеронавігаційна база даних (aeronautical database) – сукупність аеронавігаційних даних, організованих та влаштованих як набір структурованих даних, які зберігаються в електронному вигляді на носіях, діють на певний період і можуть бути оновлені;

аеронавігаційна інформація (aeronautical information) – інформація, отримана в результаті збирання, аналізу й форматування аеронавігаційних даних;

аеронавігаційні дані (aeronautical data) – викладення аеронавігаційних фактичних даних, концепції або інструкції в формалізованому порядку, придатному для зв'язку, інтерпретації або обробки;

альтернативні методи визначення відповідності (alternative means of compliance - AltMOC) – методи визначення відповідності, які пропонують альтернативу існуючим прийнятним методам визначення відповідності (AMC) або ті методи визначення відповідності, які пропонують нові методи для встановлення відповідності Авіаційним правилам та іншим нормативно-правовим актам, для яких уповноважений орган не прийняв прийнятних методів визначення відповідності (AMC);

аргумент (argument) – твердження, яке підтверджується висновками сукупності доказів;

аудит (audit) – систематичний, незалежний та задокументований процес отримання доказів та об'єктивної оцінки цих доказів для визначення ступеня відповідності вимогам;

безпека польотів (safety) – стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня;

валідація (validation) – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що вимоги, призначені для конкретного передбачуваного використання або застосування, виконано;

верифікація (verification) – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що встановлені вимоги виконано;

відповідальний керівник (accountable manager) – особа, наділена правами, повноваженнями, обов'язками, та відповідає за надання послуг відповідно до вимог цих Авіаційних правил, а також за функціонування системи управління, включаючи розподіл завдань та ресурсів;

вимоги з якості даних (data quality requirements) – перелік характеристик даних (точність, роздільна здатність, цілісність (або відповідний рівень надійності), простежуваність, своєчасність, повнота та формат) для забезпечення відповідності даних цільовому призначенню;

визнана організація (qualified entity) – визначена юридична особа, якій уповноважений орган може надати повноваження здійснювати заходи з сертифікації відповідно до Авіаційних правил під наглядом уповноваженого органу;

внутрішній аудит (internal audit) – аудит, який проводиться провайдером для визначення ступеня відповідності структурних підрозділів провайдера встановленим вимогам (або аудит, який проводиться уповноваженим органом для визначення ступеня відповідності уповноваженого органу встановленим вимогам);

втома (fatigue) – фізіологічний стан зниження розумової та фізичної працездатності, спричинений безсонням, тривалим неспанням, фазами добового ритму та/або робочим навантаженням (розумовою та фізичною діяльністю), які можуть погіршити пильність та спроможність людини належним чином виконувати службові обов’язки, пов’язані з безпекою польотів;

ефективність забезпечення безпеки польотів (safety performance) – досягнутий державою або провайдером рівень безпеки польотів, який визначається встановленими цільовими рівнями ефективності забезпечення безпеки польотів і показниками ефективності забезпечення безпеки польотів;

рішення з безпеки польотів (Safety Directive) – документ, виданий або прийнятий уповноваженим органом, який зобов’язує вжити заходів у функціональній системі, або встановлює обмеження на її операційне використання з метою відновлення безпеки польотів, якщо встановлено, що існує загроза або може існувати загроза безпеці польотів;

достовірне джерело (authoritative source) – організація, яка виготовляє дані, що відповідають вимогам щодо якості даних (DQR);

заходи із зменшення ризику (risk mitigation means) – заходи, які застосовуються з метою контролю або попередження небезпек / запобігання ситуації за яких небезпека може заподіяти шкоду та зменшення ідентифікованих ризиків до прийняттого рівня;

зацікавлений суб'єкт авіаційної діяльності (aviation undertaking) – суб'єкт авіаційної діяльності, що не є провайдером послуг, що здійснює свою діяльність відповідно до цих Авіаційних правил, та на діяльність якого впливає надання послуг, або діяльність якого впливає на надання послуг провайдером;

службові обов'язки (duty) – будь-які завдання, виконувані під час перебування на робочому місці, під час адміністративної роботи чи підготовки, які диспетчер УПР має виконувати за вимогою провайдера послуг АТС;

зональна навігація (area navigation) – метод навігації, який дозволяє ПС виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії наземних або супутникових навігаційних засобів або в межах, визначених можливостями автономних засобів, чи їх комбінації;

інспектування (inspection) – оцінка одиничних процедур, засобів, персоналу у визначений момент часу на визначеному місці;

інструктивний матеріал (guidance material - GM) – необов'язковий для виконання матеріал, розроблений уповноваженим органом для роз'яснення значення певної вимоги або специфікації, та використовується для тлумачення Авіаційних правил, інших нормативно-правових актів та АМС;

комерційний авіаційний транспорт (commercial air transport) – будь-яке використання повітряного судна, що включає перевезення пасажирів, вантажів або пошти за винагороду або з інших корисних цілей;

координаційний центр пошуку і рятування (rescue coordination centre) – орган, який відповідає за забезпечення ефективної організації роботи пошуково-рятувальної служби та за координацію проведення пошуково-рятувальних операцій у межах району пошуку і рятування;

критичний стрес, пов'язаний з інцидентом (critical incident stress) – прояв надзвичайних та/або екстремальних емоцій, фізичних та/або поведінкових реакцій у людини після неочікуваної події;

метеорологічна інформація (meteorological information) – метеорологічне зведення, аналіз, прогноз і будь-яке інше повідомлення, що стосується фактичних або очікуваних метеорологічних умов;

метеорологічне зведення (зведення погоди) (meteorological report) – повідомлення про результати спостережень за метеорологічними умовами, які характеризують стан погоди у визначеному місці та у фіксований час;

небезпека (hazard) – умова, випадок або обставина, яка може спровокувати небезпечний ефект;

орган метеорологічного стеження (meteorological watch office) – орган, який готує та надає інформацію про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден у його районі відповідальності;

орган обслуговування повітряного руху (air traffic services unit) – орган диспетчерського обслуговування повітряного руху, центр польотної інформації або пункт збору повідомлень щодо обслуговування повітряного руху;

перерва (break) – період часу в межах робочого періоду, коли диспетчер УПР не виконує свої службові обов'язки;

перешкода (obstacle) – всі фіксовані (тимчасові чи постійні) та рухомі об'єкти або їх частини, які: розташовані на площі, призначеній для наземного руху повітряних суден; перевищують певну поверхню, призначену для захисту повітряного судна в польоті; або розташовані поза межами цих поверхонь та які були оцінені як небезпека для аеронавігації;

позаслужбовий час (non-duty period) – визначений безперервний період часу відпочинку після та/або перед періодами службового часу, протягом якого диспетчер УПР звільнений від виконання всіх службових обов'язків;

показник ефективності забезпечення безпеки польотів (safety performance indicator) – параметр, який використовується для моніторингу та оцінки ефективності забезпечення безпеки польотів;

польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі (aerodrome flight information service - AFIS) – польотно-інформаційне обслуговування та аварійне обслуговування повітряного руху на аеродромі та в межах аеродромної зони польотної інформації;

персонал з електронних засобів для забезпечення безпеки повітряного руху (air traffic safety electronics personnel) – будь-який персонал, уповноважений та компетентний здійснювати контроль стану і керування, технічне обслуговування та ремонт, вмикання в роботу і вимкнення систем та (або) складових ATM/ANS;

повідомлення AIRMET (AIRMET message) – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден на низьких рівнях і які не були включені в прогноз, складений для польотів на низьких рівнях у відповідному районі польотної інформації або його підрайоні;

повідомлення SIGMET (SIGMET message) – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден;

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

прийнятні методи визначення відповідності (acceptable means of compliance - AMC) – вимоги, прийняті уповноваженим органом для визначення методів, згідно з якими забезпечується відповідність цим Авіаційним правилам;

припущення (assumption) – твердження, принцип та/або передумова, яка запропонована без відповідних доказів;

проблеми з вживанням психоактивних речовин (problematic use of psychoactive substances) – вживання однієї або декількох психоактивних речовин людиною таким чином, що це: становить безпосередню небезпеку для людини, яка вживає або завдає шкоди життю, здоров'ю або добробуту інших людей; і / або створює або погіршує професійну, соціальну, психічну або фізичну проблему чи розлад;

прогноз погоди (forecast) – опис метеорологічних умов, що очікуються у визначений момент або період часу у визначеній зоні або частині повітряного простору;

психоактивні речовини (psychoactive substances) – алкоголь, опіоїди, канабіноїди, седативні засоби, гіпнотичні препарати, кокаїн, інші психостимулюючі засоби, галюциногени та летючі розчинники, за винятком тютюну і кофеїну;

районний диспетчерський центр (area control centre) – орган, створений для надання диспетчерського обслуговування контрольованих польотів в диспетчерських районах, що знаходяться під його контролем;

рейтингова підготовка з систем/обладнання (system and equipment rating training) – підготовка, що передбачає надання знань та навичок роботи з конкретними системами/обладнанням, які необхідні для набуття компетентності;

ризик (risk) – комбінація повної ймовірності або частоти події з негативним ефектом, що обумовлена небезпекою або серйозністю цього ефекту;

службовий час (duty period) – період робочого часу, що починається в момент, коли диспетчер УПР за вказівкою провайдера послуг обслуговування повітряного руху повинен прибути для виконання або почати виконувати службові обов'язки, й завершується, коли диспетчер УПР звільняється від виконання всіх службових обов'язків;

система розкладу змін (rostering system) – структура службових часів та позаслужбових часів диспетчерів УПР відповідно до законодавства та операційних потреб;

система управління (management system) – сукупність взаємопов'язаних або взаємодіючих елементів організації для встановлення політики, цілей та процесів з метою досягнення встановлених цілей;

система управління безпекою польотів (safety management system) – системний підхід до управління безпекою польотів, включаючи необхідну організаційну структуру, відповідальність, обов'язки, політики та процедури;

спеціальні дані (tailored data) – аеронавігаційні дані, надані експлуатантом повітряного судна або провайдером аеронавігаційних даних від імені експлуатанта та виготовлені для експлуатанта повітряного судна з метою подальшого використання цієї інформації під час експлуатації повітряного судна;

спостереження (observation) – недолік, що ідентифікує потенційні проблеми, які в майбутньому можуть призвести до недоліку рівня 1 чи недоліку рівня 2;

стрес (stress) – наслідки, які зазнає людина при наявності потенційної причини ("стресора") модифікації продуктивності людини. Переживання стрес-фактору може негативно вплинути на показники роботи особи (дистрес), нейтрально або позитивно (стрес), виходячи з сприйняття індивідуума його здатності справлятися зі стресором;

цільовий рівень ефективності забезпечення безпеки польотів (safety performance target) – заплановані або передбачувані параметри для виконання показників ефективності забезпечення безпеки польотів протягом певного періоду часу;

функціональна система (functional system) – комбінація процедур, людських ресурсів та обладнання, включаючи апаратне і програмне забезпечення, організована для виконання функцій ATM/ANS;

якість даних (data quality) – ступінь або рівень ймовірності того, що надані дані відповідають вимогам користувача даних з точки зору точності, роздільної здатності і цілісності;

AIRMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден на низьких рівнях і які не були включені в прогноз, складений для польотів на низьких рівнях у відповідному районі польотної інформації або його підрайоні;

ASHTAM – спеціальна серія повідомлення для пілотів, яка повідомляє за допомогою конкретного формату зміни активності вулкана, вулканічного попелу;

METAR – регулярне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі ВМО (з прогнозом TREND або без нього);

NOTAM – повідомлення для пілотів, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного обладнання, обслуговування та правил аеронавігаційного обслуговування чи інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;

SIGMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС;

SPECI – спеціальне авіаційне метеорологічне зведення про погоду на аеродромі в кодовій формі ВМО (з прогнозом TREND або без нього);

2. Для цілей додатків 2-14 до цих Авіаційних правил використовуються наступні скорочення:

ACC (area control centre) – районний диспетчерський центр;

ADS (automatic dependent surveillance) – автоматичне залежне спостереження;

ADS-B (automatic dependent surveillance – broadcast) – радіомовне автоматичне залежне спостереження;

ADS-C (automatic dependent surveillance – contract) – контрактне автоматичне залежне спостереження;

AFIS (aerodrome flight information service) – польотно-інформаційне обслуговування на аеродромі;

AIP (aeronautical information publication) – збірник аеронавігаційної інформації України;

AltMOC (alternative means of compliance) – альтернативні методи визначення відповідності;

AMC (acceptable means of compliance) – прийнятні методи визначення відповідності;

ANSP (ANS provider) – провайдер аеронавігаційного обслуговування;

ATCO (air traffic controller) – диспетчер УПП;

ATSEP (air traffic safety electronics personnel) – персонал з електронних засобів для забезпечення безпеки повітряного руху;

BUFR (binary universal form for the representation of meteorological data) – бінарна універсальна система ВМО для представлення метеорологічних даних;

C (communications) – зв'язок;

COTS (commercial off-the-shelf) – серійне комерційне обладнання;

CVOR (conventional VOR) – традиційний VOR;

DDF (Doppler DF) – Допплерівський радіопеленгатор;

DF (direction finding) – радіопеленгатор;

DME (distance measuring equipment) – всебічно направлений далекомірний радіомаяк діапазону ДВЧ;

DQR (data quality requirements) – вимоги до якості даних;

DVOR (Doppler VOR) – Допплерівський VOR;

- GM (guidance material) – інструктивний матеріал;
- GNSS (global navigation satellite system) – глобальна навігаційна супутникова система;
- HMI (human-machine interface) – людино-машинний інтерфейс;
- ILS (instrument landing system) – система посадки метрового діапазону за приладами;
- MLAT (multilateration) – багатопозиційна система спостереження;
- MLS (microwave landing system) – система посадки сантиметрового діапазону за приладами;
- MSSR (monoimpulse SSR) – моноімпульсний ВОРЛ;
- N (navigation) – навігація;
- NDB (non-directional beacon) – ненаправлений радіомаяк;
- PBN (performance-based navigation) – навігація, заснована на характеристиках;
- PSR (primary surveillance radar) – первинний оглядовий радіолокатор;
- QMS (quality management system) – система управління якістю;
- RNAV (area navigation) – зональна навігація;
- S (surveillance) – спостереження;
- SIGWX (significant weather) – особливі явища погоди;
- SMC (system monitoring and control) – моніторинг і контроль систем;
- SMR (surface movement radar) – радіолокатор контролю наземного руху;
- SMS (safety management system) – система управління безпекою польотів;
- SSR (secondary surveillance radar) – вторинний оглядовий радіолокатор;
- VAAC (volcanic ash advisory centre) – консультативний центр із вулканічного попелу;
- VDF (VHF direction finding) – ДВЧ радіопеленгатор;
- VHF (very high frequency) – дуже високі частоти;
- VOR (VHF omnidirectional range) – всебічно направлений азимутальний радіомаяк діапазону ДВЧ;

ВМО – Всесвітня метеорологічна організація;
ВОРЛ – вторинний оглядовий радіолокатор;
ВСЗП – всесвітня система зональних прогнозів;
ВЦЗП – всесвітній центр зональних прогнозів;
ДВЧ – дуже високі частоти;
ОрПР – організація повітряного руху;
ПОРЛ – первинний оглядовий радіолокатор;
ПС – повітряне судно;
РДЦ – районний диспетчерський центр;
ЦПІ – центр польотної інформації;
УПР – управління повітряним рухом.



Додаток 2
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(пункт 2 розділ IV)

**ВИМОГИ ДО УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ – СЕРТИФІКАЦІЯ ТА
НАГЛЯД ЗА НАДАННЯМ ПОСЛУГ
(Part-ATM/ANS.AR)**

РОЗДІЛ А - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATM/ANS.AR.A.001 Сфера застосування

Цей додаток встановлює вимоги до адміністрування та системи управління уповноваженого органу та визнаних організацій, що здійснюють сертифікацію та нагляд за виконанням провайдерами вимог, викладених у розділі IV цих Авіаційних правил.

ATM/ANS.AR.A.005 Завдання сертифікації, нагляду та примусових заходів

(а) Уповноважений орган здійснює сертифікацію, нагляд та застосовує примусові заходи відносно виконання провайдерами встановлених вимог,

контролює безпечне надання ними послуг та виконання функцій та перевіряє, що вимоги визначені цими Авіаційними правилами та іншими нормативно-правовими актами, виконані.

(b) Уповноважений орган має визначити та виконувати завдання та функції щодо сертифікації, нагляду та примусових заходів таким чином, щоб:

(1) був визначений персонал для реалізації вимог цих Авіаційних правил;

(2) визначений персонал має бути обізнаним в механізмах нагляду за безпекою польотів та їх результатах;

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.A.010 Документи з сертифікації, нагляду та примусових заходів

Уповноважений орган забезпечує відповідними нормативно-правовими актами, іншими документами свій персонал з метою виконання своїх завдань та обов'язків.

ATM/ANS.AR.A.015 Методи визначення відповідності

(a) Уповноважений орган розробляє прийнятні методи визначення відповідності (АМС), які можуть використовуватись для встановлення відповідності вимогам цих Авіаційних правил. У разі виконання АМС, вимоги, встановлені цими Авіаційними правилами, вважаються виконаними.

(b) Альтернативні методи визначення відповідності (AltMOC) можуть застосовуватись для встановлення відповідності вимогам цих Авіаційних правил.

(c) Уповноважений орган має створити систему періодичного перегляду усіх AltMOC, що застосовуються уповноваженим органом або провайдерами, для того, щоб оцінити можливість встановлення за допомогою AltMOC відповідності цим Авіаційним правилам.

(d) Уповноважений орган має оцінювати усі AltMOC, що пропонуються провайдерами, відповідно до параграфу ATM/ANS.OR.A.020 додатка 3 до цих Авіаційних правил, шляхом аналізу наданої документації та, за необхідності, проведення аудиту провайдера.

Якщо уповноважений орган вважає, що AltMOC є достатніми для забезпечення відповідності цим Авіаційним правилам, уповноважений орган має:

(1) повідомити провайдера, що AltMOC є прийнятими і можуть застосовуватись, і, за необхідністю, внести зміни у сертифікат (умови до сертифіката) цього провайдера;

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(e) У разі, якщо уповноважений орган самостійно застосовує AltMOC для досягнення відповідності встановленим у цих Авіаційних правилах вимогам, уповноважений орган має:

(1) забезпечити доступність AltMOC для всіх провайдерів;

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.A.020 Інформування Європейського агентства з безпеки авіації (EASA)

НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.A.025 Негайне реагування на проблеми з безпеки польотів

(а) Уповноважений орган створює та впроваджує систему належного збору, аналізу та розповсюдження інформації з безпеки польотів з урахуванням вимог Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2019 року № 1817, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за № 352/34635 (далі – наказ від 27 грудня 2019 року № 1817).

(b) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(c) Після отримання інформації, зазначеної в пункті (а) ATM/ANS.AR.A.025 цього додатка, уповноважений орган вживає адекватних заходів для забезпечення безпеки польотів, включаючи видачу рішень з безпеки польотів відповідно до параграфу ATM/ANS.AR.A.030 цього додатка.

(d) Про заходи, вжиті відповідно до пункту (с) ATM/ANS.AR.A.025 цього додатка, необхідно негайно повідомляти всіх провайдерів, на яких поширюється дія цих заходів. Провайдери вживають заходи, визначені в параграфі ATM/ANS.OR.A.060 додатка 3 до цих Авіаційних правил. Також уповноважений орган повідомляє Експектну установу з розслідування авіаційних подій про видачу рішень з безпеки польотів та заходи вжиті відповідно до пункту (с) ATM/ANS.AR.A.025 цього додатка, якщо це її стосується.

ATM/ANS.AR.A.030 Рішення з безпеки польотів

(a) Уповноважений орган видає рішення з безпеки польотів, якщо ідентифіковано докази, які свідчать про можливу загрозу у функціональній системі, що вимагають негайних дій.

(b) Рішення з безпеки польотів надсилається відповідним провайдерам та містить щонайменше таку інформацію:

- (1) визначення небезпечних умов;
- (2) визначення неефективних функціональних систем;
- (3) дії, необхідні для усунення негативних умов/факторів та їх обґрунтування;
- (4) строки виконання необхідних дій;
- (5) дата введення рішення з безпеки польотів у дію.

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(d) Уповноважений орган верифікує дотримання провайдерами вимог діючих рішень з безпеки польотів.

РОЗДІЛ В - УПРАВЛІННЯ (ATM/ANS.AR.B)

ATM/ANS.AR.B.001 Система управління

(a) Уповноважений орган має встановити систему управління та підтримувати її функціонування, яка включає як мінімум:

(1) політику та процедури для опису своєї організації, засобів та методів досягнення відповідності цим Авіаційним правилам та іншим нормативно-правовим актам, коли це необхідно для виконання завдань сертифікації, нагляду та примусових заходів відповідно до цих Авіаційних правил. Процедури необхідно періодично оновлювати і використовувати уповноваженим органом як базові робочі документи для виконання всіх відповідних завдань уповноваженим органом;

(2) достатню кількість персоналу для виконання покладених завдань та функцій уповноваженого органу відповідно до цих Авіаційних правил. Такий персонал має бути відповідно кваліфікований для виконання покладених на нього завдань, а також мати необхідні знання, досвід, пройти початкову підготовку, перепідготовку, пройти стажування на робочому місці, для підтримання рівня своєї компетентності;

(3) відповідні засоби та офісні приміщення для виконання поставлених завдань;

(4) функцію моніторингу відповідності системи управління вимогам та адекватності встановлених процедур, у тому числі створення процесів внутрішнього аудиту та процесу управління ризиками з безпеки польотів. Моніторинг нормативної відповідності включає в себе систему зворотнього зв'язку для передання керівнику уповноваженого органу висновків аудиту з метою забезпечення за потреби вжиття заходів з усунення недоліків;

(5) особу або групу осіб, які безпосередньо відповідальні перед керівником уповноваженого органу за функціонування моніторингу відповідності нормативно-правовим актам.

(b) Загальні обов'язки за виконання відповідних завдань кожного напрямку діяльності, у тому числі систему управління, покладаються на одну або декількох відповідальних осіб.

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(d) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.B.005 Делегування завдань визнаним організаціям

(a) Уповноважений орган, окрім прийняття рішення про видачу або відмову у видачі сертифіката, може делегувати відповідній визнаній організації завдання із сертифікації за провайдерами.

Делегуючи завдання визнаній організації, уповноважений орган має отримати докази, що:

(1) встановлена система проведення початкової та постійної оцінки, яка визначає, що визнана організація відповідає наступним вимогам:

(і) визнана організація, її керівник і персонал, який може здійснювати заходи сертифікації, не можуть бути задіяні напрямую або опосередковано у діяльності провайдера, обслуговуванні систем або складових АТМ/АNS, наданні АТМ/АNS чи використанні систем або складових АТМ/АNS. Разом з тим, визнана організація може обмінюватись технічною інформацією із відповідними провайдерами послуг (організаціями);

(іі) визнана організація і її персонал, який може здійснювати заходи сертифікації, мають виконувати свої обов'язки з максимально можливою професійною цілісністю та максимально можливою компетенцією і мають бути вільними від будь-якого тиску або будь-яких заохочень, у тому числі фінансового характеру, які можуть впливати на висновки або результати сертифікації, у тому числі від осіб або груп осіб, що залучені для виконання завдань сертифікації;

(ііі) у визнаній організації має бути достатня кількість персоналу та володіти засобами, необхідними для належного виконання технічних та адміністративних завдань, що пов'язані із процесом сертифікації;

(іv) персонал, який відповідає за виконання завдань сертифікації, повинен мати:

(А) відповідну спеціальну підготовку;

(В) задовільні знання вимог сертифікаційних завдань, які вони проводять, та відповідний досвід у таких процесах;

(С) необхідну кваліфікацію для складання результатів, записів, звітів, метою яких є демонстрація, що завдання сертифікації проведені;

(v) має гарантуватись неупередженість персоналу, який виконує завдання сертифікації. Їх винагорода не має залежати від кількості виконаних завдань або їх результату;

(vi) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(vii) персонал визнаної організації не має розголошувати інформацію, яка йому стала відома внаслідок виконання завдань, передбаченими чинними нормативно-правовими актами.

Система та результати оцінок визнаної організації, що зазначені у цьому підпункті, мають бути задокументовані;

(2) укладено угоду між уповноваженим органом та визнаною організацією, у якій зазначається як мінімум:

- (i) завдання, що мають виконуватись;
- (ii) документи, звіти (акти) та записи, які мають надаватися;
- (iii) умови, які мають бути забезпечені під час виконання таких завдань;
- (iv) страхове покриття відповідальності;
- (v) захист інформації, отриманої під час проведення таких завдань.

(b) Уповноважений орган гарантує, що процес внутрішнього аудиту та процес управління ризиками з безпеки польотів, відповідно до підпункту (a) (4) ATM/ANS.AR.B.001 цього додатка, охоплює всі завдання, які виконують визнані організації.

ATM/ANS.AR.B.010 Внесення змін до системи управління

(a) Уповноважений орган має впровадити систему визначення змін, які впливають на його здатність виконувати свої завдання та функції відповідно до вимог цих Авіаційних правил. Така система має давати змогу у разі необхідності вживати заходів для забезпечення постійної відповідності та ефективності своєї системи управління відповідно до вимог цих Авіаційних правил.

(b) Уповноважений орган поновлює свою систему управління таким чином, щоб усі зміни, що вносяться до цих Авіаційних правил, своєчасно відображалися в цій системі, забезпечуючи ефективну реалізацію цих Авіаційних правил.

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.B.015 Ведення документації

(a) Уповноважений орган має забезпечити систему обліку збереження, доступності та надійного відстеження:

(1) політики та процедур у системі управління;

(2) навчання, кваліфікації та визначення повноважень його персоналу відповідно до підпункту (а) (2) ATM/ANS.AR.B.001 цього додатка;

(3) делегування завдань, які охоплюють напрямки відповідно до параграфу ATM/ANS.AR.B.005 цього додатка, а також детальну інформацію про делеговані завдання;

(4) процесу сертифікації;

(5) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(6) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(7) оцінки AltMOC, що пропонуються провайдерами, оцінки АМС та AltMOC, що застосовуються уповноваженим органом;

(8) перевірок відповідності провайдерів вимогам цих Авіаційних правил, що застосовуються до них, після видачі сертифіката, включаючи звітний матеріал про всі аудити, що охоплюють недоліки, заходи з усунення недоліків та строки усунення недоліків, спостереження, а також інші записи, пов'язані з безпекою польотів;

(9) вжитих примусових заходів;

(10) інформації про безпеку польотів, рішень з безпеки польотів та подальших заходів щодо їх виконання;

(11) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(b) Уповноважений орган має вести облік усіх виданих сертифікатів.

(c) Матеріали, пов'язані із сертифікацією провайдера, зберігаються не менше ніж 5 років після того, як сертифікат був анульований або зданий.

РОЗДІЛ С – СЕРТИФІКАЦІЯ, НАГЛЯД ТА ПРИМУСОВІ ЗАХОДИ (ATM/ANS.AR.C)

ATM/ANS.AR.C.001 Моніторинг ефективності забезпечення безпеки польотів

(a) Уповноважений орган проводить моніторинг та оцінює ефективність забезпечення безпеки польотів провайдерів.

(b) Уповноважений орган використовує результати моніторингу показників ефективності забезпечення безпеки польотів, зокрема з метою реалізації нагляду, що заснований на ризиках.

ATM/ANS.AR.C.005 Сертифікація та верифікація дотримання провайдерами вимог

(a) Відповідно до підпункту (a) (1) ATM/ANS.AR.B.001 цього додатка уповноважений орган організовує процес верифікації:

(1) відповідності провайдерів вимогам додатків 3-14 до цих Авіаційних правил та умовам, що зазначені у сертифікаті (умовах до сертифіката) до видачі сертифіката провайдеру. Сертифікат видається відповідно до доповнення 1 до цього додатка;

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(3) постійної відповідності встановленим вимогам провайдерів, що знаходяться під його наглядом;

(4) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(5) виконання рішень з безпеки польотів, заходів з усунення недоліків та примусових заходів.

(b) Процес, зазначений у пункті (a) цього параграфу, має:

(1) бути задокументований у процедурах;

(2) супроводжуватись документацією, яка визначає дії персоналу уповноваженого органу для виконання функцій з сертифікації, нагляду та примусових заходів ;

(3) передбачати надання відповідним суб'єктам авіаційної діяльності результатів сертифікації, нагляду та застосування примусових заходів;

(4) ґрунтуватися на аудитах, оцінках, інспектуваннях та перевірках суб'єктів авіаційної діяльності;

(5) стосовно сертифікованих провайдерів забезпечувати уповноважений орган необхідними доказами для виконання подальших дій, включаючи призупинення, анулювання сертифіката або часткове обмеження умов до сертифіката, а також застосування фінансових санкцій при недотриманні провайдерами вимог;

(6) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.C.010 Нагляд

(a) Уповноважений орган проводить аудити відповідно до розділу V цих Авіаційних правил.

(b) Аудити, зазначені у пункті (a) цього параграфу:

(1) надають уповноваженому органу можливість отримати докази відповідності провайдерів вимогам та докази дотримання провайдерами документації системи управління (системи управління безпекою польотів), керівництв, операційних документів, умов надання послуг, сертифіката;

(2) є незалежні від внутрішніх аудитів, що здійснюються провайдером;

(3) забезпечують можливість перевірки виконання провайдерами документації системи управління (системи управління безпекою польотів), керівництв, операційних документів, умов надання послуг, сертифіката, внутрішніх процесів та процедур, а також функцій та послуг, що надаються;

(4) визначають:

(i) чи відповідають документація системи управління (системи управління безпекою польотів), керівництва, умови надання послуг, сертифікату та встановленим вимогам;

(ii) чи відповідають дії, які виконує провайдер, документації системи управління (системи управління безпекою польотів), керівництвом, умовам надання послуг, сертифікату, та встановленим вимогам;

(iii) чи відповідають результати виконаних дій документації системи управління (системи управління безпекою польотів), керівництвом, умовам надання послуг, сертифікату.

(c) Уповноважений орган на основі отриманих доказів контролює постійне дотримання провайдерами вимог цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів в галузі цивільної авіації.

ATM/ANS.AR.C.015 Програма нагляду

(a) Уповноважений орган розробляє та щорічно оновлює програму нагляду з урахуванням специфіки діяльності провайдерів, складності їх діяльності, результатів попередніх сертифікаційних та/або наглядових заходів. Програма нагляду також базується на оцінці асоційованих ризиків, пов'язаних з діяльністю провайдерів. Програма нагляду включає аудити, які:

(1) охоплюють всі напрямки, які можуть негативно впливати на безпеку польотів, з акцентом на ті напрямки, де були виявлені недоліки;

(2) охоплюють всіх провайдерів, за якими уповноважений орган здійснює нагляд;

(3) охоплюють перевірку методів, що впроваджені провайдерами, для підтвердження компетентності їх персоналу;

(4) забезпечують їх проведення у спосіб, що відповідає рівню ризику, який виникає в результаті операційної діяльності провайдера та надання провайдером послуг;

(5) забезпечують, щоб цикл планування наглядових заходів для провайдерів (їх відокремлених підрозділів та/або об'єктів) не перевищував 24 місяці.

Цикл планування нагляду може бути скорочений, якщо є докази того, що ефективність забезпечення безпеки польотів знизилася.

Для провайдера (його відокремлених підрозділів та/або об'єктів) цикл планування наглядових заходів може бути збільшений до 36 місяців, якщо уповноважений орган встановив, що протягом попередніх 24 місяців:

(i) провайдер продемонстрував свою спроможність виявляти небезпеки та управління асоційованими з цим ризиками;

(ii) провайдер постійно демонструє відповідність вимогам управління змінами відповідно до параграфів ATM/ANS.OR.A.040 та ATM/ANS.OR.A.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил;

(iii) у провайдера (його відокремлених підрозділах та/або об'єктах) не було ідентифікованого жодного недоліку рівня 1;

(iv) усі заходи з усунення недоліків були виконані протягом погодженого або продовженого уповноваженим органом періоду часу, як визначено у параграфі ATM/ANS.AR.C.050 цього додатка.

Цикл планування наглядових заходів подовжується не більше ніж до 48 місяців, якщо додатково до зазначених у цьому підпункті вимог, провайдер розробив та узгодив з уповноваженим органом ефективну систему постійного

звітування уповноваженому органу про моніторинг ефективності забезпечення безпеки польотів та постійну відповідність провайдера послуг нормативним вимогам;

(6) забезпечують перевірку впровадження заходів з усунення недоліків;

(7) передбачають консультації з провайдерами та їх відповідне інформування;

(8) визначають передбачуваний інтервал перевірок різних об'єктів (підрозділів) провайдера, якщо вони є.

(b) Уповноважений орган у разі необхідності може змінити цілі та обсяг попередньо запланованих наглядових заходів, у тому числі перевірку документації та аудитів.

(c) Уповноважений орган має вирішувати, які механізми, елементи, послуги, функції, місця та види діяльності перевіряються протягом встановленого строку.

(d) Спостереження та недоліки за результатами аудиту, видані відповідно до пункту ATM/ANS.AR.C.050 цього додатка, мають бути задокументовані. Недоліки підкріплюються доказами, отриманими за результатами перевірки виконання застосованих вимог, а також документації системи управління (системи управління безпекою польотів), керівництв, операційних документів, умов надання послуг, сертифікату щодо яких проводився аудит.

(e) Звіт за результатами аудиту, включаючи деталі недоліків та спостережень, складається та направляється відповідному провайдеру та є

предметом обговорення виключно між уповноваженим органом та провайдером, що перевірявся. Інформація про недоліки та спостереження не підлягає оприлюдненню.

ATM/ANS.AR.C.020 Видача сертифікатів

(a) Відповідно до процесу, встановленого в пункті (a) ATM/ANS.AR.C.005 цього додатка, після отримання від провайдера заявки на видачу сертифіката, уповноважений орган проводить верифікацію відповідності провайдера встановленим вимогам цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів в галузі цивільної авіації.

(b) Уповноважений орган може проводити аудити, оцінки, інспектування, якщо вони необхідні для прийняття рішення про видачу сертифікату.

(c) Сертифікат видається на необмежений строк. Умови надання послуг/функцій провайдером зазначаються у сертифікаті (умовах до сертифіката).

(d) Сертифікат не видається провайдеру в разі наявності не усунутих недоліків рівня 1. У випадках, коли недоліки не відносяться до рівня 1, провайдер має оцінити та розробити заходи з їх усунення. План усунення недоліків погоджується уповноваженим органом до видачі сертифіката. Заходи, зазначені в плані усунення недоліків, є обов'язковими для виконання провайдерами у терміни, визначені планом усунення недоліків.

ATM/ANS.AR.C.025 Зміни

(a) Після отримання повідомлення про зміну відповідно до параграфу ATM/ANS.OR.A.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил уповноважений орган виконує параграфи ATM/ANS.AR.C.030, ATM/ANS.AR.C.035, ATM/ANS.AR.C.040 цього додатка.

(b) Після отримання повідомлення про зміну відповідно до пункту (a) (2) параграфу ATM/ANS.OR.A.040 додатка 3 до цих Авіаційних правил, для впровадження якої необхідне попереднє погодження, уповноважений орган:

(1) перед погодженням зміни, проводить верифікацію дотримання провайдером вимог;

(2) вживає негайних відповідних заходів у разі впровадження провайдером змін згаданих у підпункті (1) цього пункту, що потребують попереднього погодження уповноваженим органом, без отримання такого погодження.

(c) З метою надання змоги провайдеру впроваджувати зміни до системи управління та/або системи управління безпекою польотів, без попереднього погодження відповідно до пункту (b) параграфу ATM/ANS.OR.A.040 додатка 3 до цих Авіаційних правил, уповноважений орган погоджує процедуру, розроблену провайдером, яка визначає перелік змін та описує, яким чином впроваджуються зміни та направляються повідомлення про зміни. У процесі нагляду уповноважений орган оцінює інформацію, надану в повідомленні про зміну, щоб провести верифікацію відповідності вжитих заходів погодженим процедурам, вимогам цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів. У разі встановлення невідповідності, уповноважений орган:

(1) повідомляє провайдера про недотримання вимог та вимагає подальших дій щодо забезпечення їх дотримання;

(2) у випадку ідентифікації недоліків рівня 1 та/або рівня 2, діє відповідно до параграфу ATM/ANS.AR.C.050 цього додатка.

ATM/ANS.AR.C.030 Погодження процедур управління змінами у функціональних системах

(а) Уповноважений орган розглядає:

(1) процедури управління змінами у функціональних системах або будь-які значні зміни до цих процедур, які надаються провайдером відповідно до пункту (b) параграфу ATM/ANS.OR.B.010 додатка 3 до цих Авіаційних правил;

(2) на запит провайдера відповідно до підпункту (c) (1) параграфу ATM/ANS.OR.B.010 додатка 3 до цих Авіаційних правил, будь-яке відхилення від процедур, зазначених у підпункті (1) цього пункту;

(b) Уповноважений орган погоджує процедури управління змінами у функціональних системах, а також зміни та відхилення від процедур управління змінами у функціональних системах, зазначені в пункті (a) цього параграфу, коли встановлено, що вони є необхідними та достатніми для того, щоб провайдер продемонстрував відповідність параграфам ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил, та параграфам ATS.OR.205, ATS.OR.210 додатка 4 до цих Авіаційних правил.

ATM/ANS.AR.C.035 Рішення про розгляд повідомлення про зміну у функціональній системі

(а) Після отримання повідомлення про зміну у функціональній системі відповідно до підпункту (а) (1) параграфу АТМ/АNS.ОR.А.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил, або після отримання оновленого повідомлення про зміну у функціональній системі відповідно до пункту (b) параграфу АТМ/АNS.ОR.А.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил, уповноважений орган приймає рішення щодо розгляду зміни у функціональній системі. Уповноважений орган має право отримати у провайдера додакову інформацію, необхідну для прийняття рішення про розгляд зміни у функціональній системі.

(b) Уповноважений орган приймає рішення щодо розгляду зміни у функціональній системі на підставі вичерпних, достовірних та задокументованих критеріїв, які забезпечують розгляд уповноваженим органом зміни у функціональній системі, у разі якщо комбінація ймовірності того, що аргумент складний або невідомий провайдеру, і серйозність можливих наслідків зміни у функціональній системі є значною.

(с) У разі, якщо уповноважений орган приймає рішення про доцільність розгляду змін, оснований на інших критеріях ризику, аніж це зазначено у пункті (b), то такі критерії мають бути конкретними, актуальними та задокументованими.

(d) Уповноважений орган інформує провайдера про прийняте рішення щодо розгляду зміни у функціональній системі, яка зазначена в повідомленні. За запитом провайдера уповноважений орган надає обґрунтування прийнятого рішення щодо розгляду зміни у функціональній системі.

АТМ/АNS.АR.С.040 Розгляд повідомлення про зміну у функціональній системі

(a) При розгляді повідомлення про зміну у функціональній системі та зазначених у ньому аргументів, уповноважений орган:

(1) оцінює обґрунтованість аргументів, представлених відповідно до підпункту (a) (2) параграфу ATM/ANS.OR.C.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил або підпункту (a) (2) параграфу ATS.OR.205 додатка 3 до цих Авіаційних правил;

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(b) Уповноважений орган:

(1) погоджує аргументи, зазначені у підпункті (a) (1) цього параграфу, з відповідними умовами та інформує про це провайдера; або

(2) відхиляє аргументи, зазначені у підпункті (a) (1) цього параграфу, та інформує про це провайдера разом із наданням обґрунтування.

ATM/ANS.AR.C.045 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

ATM/ANS.AR.C.050 Недоліки, заходи з усунення недоліків та примусові заходи

(a) Уповноважений орган впроваджує систему аналізу впливу недоліків на безпеку польотів та систему прийняття рішення про вжиття примусових заходів в залежності від ризику для безпеки польотів, що створює провайдер через невідповідність встановленим вимогам.

(b) З метою забезпечення безперервності надання послуг, уповноважений орган може дозволити провайдеру продовжити надавати послуги під час виконання заходів з усунення недоліків, якщо ідентифіковані недоліки не створюють ризики для безпеки польотів та не вимагають негайних заходів.

(c) Уповноважений орган призначає недоліку рівень 1, якщо виявлена невідповідність із вимогами цих Авіаційних правил або іншими нормативно-правовими актами, процедурами або керівництвами провайдера, сертифікатом, або умовами до сертифіката, що створює ризик для безпеки польотів або ставить під сумнів здатність провайдера надавати послуги.

Недоліки рівня 1 включають як мінімум:

(1) застосування операційних процедур та/або надання ATM/ANS таким чином, що створюється ризик для безпеки польотів;

(2) отримання або підтримання дійсності сертифіката провайдера шляхом надання недостовірної інформації, документальних доказів;

(3) використання сертифіката провайдера з порушенням зазначених послуг/функцій;

(4) відсутність відповідального керівника.

(d) Уповноважений орган призначає недоліку рівень 2, якщо виявлена будь-яка інша невідповідність із вимогами цих Авіаційних правил, АМС/AltMOC до цих Авіаційних правил або іншими нормативно-правовими актами, процедурами або керівництвами провайдера, сертифікатом, або умовами до сертифіката, що може створити ризик для безпеки польотів.

(е) Про виявлені під час здійснення нагляду недоліки уповноважений орган письмово повідомляє провайдера та вимагає виконання заходів з їх усунення.

(1) У випадку ідентифікації недоліків рівня 1 уповноважений орган вживає негайні та належні заходи з метою забезпечення безпеки польотів, а в разі необхідності - призупиняє, анулює сертифікат або частково обмежує умови до сертифіката. Заходи, що вживаються уповноваженим органом, залежать від суті недоліку та залишаються дійсними до моменту вжиття провайдером відповідних заходів з усунення недоліку.

(2) У випадку ідентифікації недоліків рівня 2 уповноважений орган:

(i) надає провайдеру право визначити період на усунення ідентифікованих недоліків відповідно до складності недоліку, який має бути включений до плану усунення недоліків;

(ii) оцінює запропонований провайдером план усунення недоліків та заходи з усунення недоліків, і, якщо оцінка вказує на те, що заходи з усунення недоліків, зазначені в плані, є достатніми для усунення недоліків, погоджує план усунення недоліків.

(3) Уповноважений орган може змінити рівень недоліку на рівень 1 із застосуванням заходів відповідно до підпункту (1) цього пункту у випадку, якщо ідентифіковано недолік(и) рівня 2, а провайдер:

(i) не надав у визначений уповноваженим органом строк план усунення недоліків з урахуванням суті недоліку(ів), який може бути погоджений уповноваженим органом, або

(ii) не виконав заходи з усунення недоліків протягом погодженого уповноваженим органом строку.

(f) Для тих недоліків, які не відносяться до недоліків рівнів 1 і 2, уповноважений орган може надавати спостереження. Уповноважений орган приймає до уваги спостереження при проведенні наступних аудитів.



Доповнення 1 до додатка 2
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну процедур
польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до системи
сертифікації та нагляду за ними»

Послуги/функції, які підлягають сертифікації

Послуги/ функції	Тип послуг/ функцій	Обсяг послуг/ функцій
Обслуговування повітряного руху Air traffic services (ATS)(*)	Диспетчерське обслуговування (Air traffic control (ATC))	Районне диспетчерське обслуговування (Area control service)
		Диспетчерське обслуговування підходу (Approach control service)
		Аеродромне диспетчерське обслуговування (Aerodrome control service)
	Польотно-інформаційне обслуговування (Flight information service)	Аеродромне польотно - інформаційне обслуговування (AFIS)
		Польотно - інформаційне обслуговування на маршруті (En-route FIS)

Організація потоків повітряного руху (ATFM)	ATFM	Організація потоків повітряного руху на локальному рівні (Local ATFM)
Управління використанням повітряного простору (менеджмент) (ASM)	Менеджмент повітряного простору (ASM)	Менеджмент повітряного простору на тактичному рівні (tactical airspace management (level 3))
		Менеджмент повітряного простору на передтактичному рівні (pretactical airspace management (level 2))
Зв'язок, навігація, спостереження (Communication, navigation or surveillance services (CNS))	Зв'язок (Communications (C))	Авіаційний повітряний електрозв'язок "земля - повітря" (Air-ground communication)
		Авіаційний зв'язок "земля - земля" (Ground - ground communication)
		Авіаційний супутниковий зв'язок (Aeronautical mobile satellite service)
	Навігація (Navigation (N))	Забезпечення сигналів NDB у повітряному просторі (Provision of NDB signals in space)
		Забезпечення сигналів VOR у повітряному просторі

		(Provision of VOR signals in space)
		Забезпечення сигналів DME у повітряному просторі (Provision of DME signal in space)
		Забезпечення сигналів радіомаячних систем посадки (ILS) у повітряному просторі (Provision of ILS signals in space)
		Забезпечення сигналів мікрохвильових систем посадки (MLS) у повітряному просторі (Provision of MLS signals in space)
		Забезпечення сигналів глобальних навігаційних супутникових систем у повітряному просторі (Provision of GNSS signals in space)
		Забезпечення сигналів засобів пеленгаційної інформації (Direction finding)
		Забезпечення сигналів маркерних радіомаяків у

		повітряному просторі (Provision of radio beacon signals)
	Спостереження (Surveillance (S))	Забезпечення даних первинного спостереження (Provision of data from primary surveillance)
		Забезпечення даних вторинного спостереження (Provision of data from secondary surveillance)
		Забезпечення даних автоматичного залежного спостереження (Provision of automatic dependent surveillance data)
		Забезпечення даних багатозиційних систем спостереження (Provision of multilateration data)
Обслуговування /управління аеронавігаційною інформацією (Aeronautical information services (AIS))	AIS	Надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору (Provision of aeronautical information to airspace users)

Постачання аеронавігаційних даних (Data services (DAT))	Тип 1(Type 1)	Забезпечення даних типу 1 дозволяє постачання аеронавігаційних баз даних в наступних форматах (перелік форматів). Забезпечення даних типу 1 не дозволяє постачання аеронавігаційних баз даних напряму кінцевим користувачам / експлуатантам (Provision of Type 1 DAT authorises the supply of aeronautical databases in the following formats: [list of the generic data formats] Provision of Type 1 DAT does not authorise the supply of aeronautical databases directly to end-users/aircraft operators)
Метеорологічне обслуговування авіації (Meteorological services (MET))	MET	Орган метеорологічного стеження (Meteorological watch office)
		Аеродромний метеорологічний орган (Aerodrome meteorological office)

		Авіаційна метеорологічна станція (Aeronautical meteorological station)
Дизайн процедур польотів (FPD)	Дизайн, документування та валідація процедур польотів (Design, documentation and validation of flight procedures)**	-

* - ATS враховує аварійне обслуговування (ALS)

** - Дизайн, документування та валідація процедур польотів включає супроводження та періодичний перегляд процедур польотів

Форма сертифіката провайдера ATM/ANS**СЕРТИФІКАТ ПРОВАЙДЕРА ПОСЛУГ*****SERVICE PROVIDER CERTIFICATE***

[УПОВНОВАЖЕНИЙ ОРГАН]		[COMPETENT AUTHORITY]
--------------------------	---	--------------------------

[НОМЕР СЕРТИФІКАТА]

[CERTIFICATE NUMBER]

Відповідно до положень Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними», які є чинними на цей час, і за умов, що зазначені нижче [уповноважений орган] засвідчує, що

Pursuant to the Aviation rules of Ukraine «Requirements for providers of air navigation services and their oversight» for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [competent authority] hereby certifies

[НАЙМЕНУВАННЯ ПРОВАЙДЕРА ПОСЛУГ]

[NAME OF THE SERVICE PROVIDER]

[МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ПРОВАЙДЕРА ПОСЛУГ]

[ADDRESS OF THE SERVICE PROVIDER]

є сертифікованим провайдером послуг відповідно до умов цього сертифіката.

as a certified service provider with the privileges, as listed in the certificate conditions.

УМОВИ:

CONDITIONS:

Сертифікат виданий відповідно до умов та з метою надання послуг/ функцій, які зазначені в доданих умовах надання послуг/ функцій.

This certificate is issued subject to the conditions and the scope of providing services/ functions as listed in the attached service provision conditions.

Цей сертифікат є дійсним, доки залишається відповідність сертифікованим провайдером послуг вимог Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та інших нормативно-правових актів, що застосовуються до провайдера, а також процедур та документації провайдера послуг.

This certificate is valid whilst the certified service provider remains in compliance with Aviation rules of Ukraine «Requirements for air navigation service providers and their oversight» and other applicable regulations, and with the procedures and service provider's documentation.

У разі збереження відповідності наведеним вище умовам цей сертифікат залишається дійсним на необмежений строк, за винятком випадків, коли його здано, частково обмежено, призупинено або анульовано.

Subject to compliance with the foregoing conditions, the certificate shall remain valid unless the certificate has been surrendered, limited, suspended or revoked.

Дата видачі: _____

Date of issue:

Підпис: [уповноважений орган]

Signed: [competent authority]

Сторінка/*Page* _з/of _

Формат доданих умов надання послуг/ функцій

СЕРТИФІКАТ ПРОВАЙДЕРА ПОСЛУГ

SERVICE PROVIDER CERTIFICATE

УМОВИ НАДАННЯ ПОСЛУГ/ ФУНКЦІЙ

SERVICE PROVISION CONDITIONS

Цей документ є частиною сертифіката провайдера послуг.

This document is a part of service provider certificate.

Додаток до сертифіката провайдера послуг:

Attachement to the service provider's certificate:

Номер сертифіката: _____

Certificate number:

Дата видачі сертифіката: _____

Certificate date of issue:

Назва організації : _____

Organization name:

Підтвердив спроможність надавати наступні послуги/ функції, їх типи,
обсяги:

has obtained the privileges to provide the following scope of services/functions:

Послуги/ функції ² <i>Services²</i>	Тип послуг/ функцій <i>Type of Service</i>	Обсяг послуг/ функцій <i>Scope of Service</i>	Обмеження ¹ <i>Limitations¹</i>
1	2	3	4
Умови:			

Дата видачі: _____

Date of issue:

Зміна №: _____

Revision No:

Підпис: [уповноважений орган]

Signed: [competent authority]

Сторінка/Page _3/of _

- 1- Визначається уповноваженим органом;
- 2- ATS враховує аварійне обслуговування (ALS).



Додаток 3
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(пункт 5 розділ VI)

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ (Part-ATM/ANS.OR)

РОЗДІЛ А - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ (ATM/ANS.OR.A)

ATM/ANS.OR.A.001 Сфера застосування

Відповідно до розділу VI цих Авіаційних правил цей Додаток встановлює вимоги до провайдерів.

ATM/ANS.OR.A.005 Заявка на отримання сертифіката провайдера

(а) Заявка на отримання сертифіката або заявка на внесення змін до сертифіката провайдера здійснюється у формі та в порядку, визначеному уповноваженим органом, з урахуванням встановлених вимог цими Авіаційними правилами.

(b) Відповідно до розділу VI цих Авіаційних правил для отримання сертифіката провайдер має відповідати:

(1) вимогам додатка 14 до цих Авіаційних правил;

(2) вимогам цього додатка;

(3) вимогам додатків 4-13 до цих Авіаційних правил, якщо вимоги застосовуються до ATM/ANS, які провайдер надає або планує надавати.

ATM/ANS.OR.A.010 Заявка на отримання сертифіката за спрощеними процедурами

(a) Незважаючи на вимоги, зазначені в пункті (b) цього параграфу, провайдер ATS може подати заявку на отримання сертифіката за спрощеними процедурами, коли провайдер надає чи планує надавати ATS лише по відношенню до однієї або декількох наступних категорій:

(1) авіаційні роботи;

(2) авіації загального призначення;

(3) комерційного авіаційного транспорту з максимально-допустимою злітною масою повітряного судна менш ніж 10 тонн або менш ніж 20 пасажирських місць;

(4) менш ніж 10 000 операцій на рік з повітряними суднами комерційного авіаційного транспорту незалежно від їх максимально-допустимої злітної маси

та кількості пасажирських місць. Операції на рік визначаються, як середнє річне значення усіх зльотів і посадок за попередні 3 роки.

(b) провайдери можуть також подати заявку на отримання сертифіката за спрощеними процедурами:

(1) провайдери CNS, MET, AIS з валовим річним оборотом у розмірі 1 000 000 євро або менше в частині, що стосується надання послуг;

(2) провайдери ATS, що надають AFIS одночасно функціонуючи не більше ніж на одному робочому місці на будь-якому аеродромі.

(c) Провайдер, який подає заявку на отримання сертифіката за спрощеними процедурами, відповідно до пункту (a) цього параграфу або підпункту (b) (1) цього параграфу, має відповідати, як мінімум, вимогам, викладеним у:

(1) параграфі ATM/ANS.OR.A.005;

(2) параграфі ATM/ANS.OR.A.010;

(3) параграфі ATM/ANS.OR.A.020;

(4) параграфі ATM/ANS.OR.A.025;

(5) параграфі ATM/ANS.OR.A.035;

(6) параграфі ATM/ANS.OR.A.050;

(7) параграфі ATM/ANS.OR.A.055;

(8) параграфі ATM/ANS.OR.A.060;

(9) параграфі ATM/ANS.OR.A.065;

(10) параграфі ATM/ANS.OR.A.070;

(11) параграфі ATM/ANS.OR.A.075;

(12) параграфі ATM/ANS.OR.B.001;

(13) параграфі ATM/ANS.OR.B.005;

(14) параграфі ATM/ANS.OR.B.020;

(15) параграфі ATM/ANS.OR.B.025;

(16) параграфі ATM/ANS.OR.B.030;

(17) параграфі ATM/ANS.OR.B.035;

(18) параграфі ATM/ANS.OR.D.010;

(19) параграфі ATM/ANS.OR.D.020;

(20) Додатках 4, 5, 6 та 8 до цих Авіаційних правил відповідно до розділу VI цих Авіаційних правил.

(d) Провайдер, який подає заявку на отримання сертифіката за спрощеними процедурами відповідно до підпункту (b) (2) цього параграфу, має відповідати, як мінімум, вимогам, викладеним у підпунктах (c) (1)-(19) цього параграфу та вимогам, викладеним у додатку 4 до цих Авіаційних правил.

(e) Для отримання сертифікату за спрощеними процедурами провайдер подає заявку до уповноваженого органу у формі та порядку, встановленими уповноваженим органом.

ATM/ANS.OR.A.015 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

ATM/ANS.OR.A.020 Методи визначення відповідності

(a) Провайдер може застосовувати альтернативні методи визначення відповідності (AltMOC), які прийняті уповноваженим органом, для встановлення відповідності Авіаційним правилам та іншим нормативно-правовим актам. AltMOC розробляються до прийнятних методів визначення відповідності (AMC).

(b) Якщо провайдер бажає застосовувати AltMOC, він має надати уповноваженому органу повний опис AltMOC до їх впровадження. Повний опис AltMOC має включати усі керівництва та/або процедури, а також їх оцінку для підтвердження того, що вимоги цих Авіаційних правил будуть виконуватися.

Провайдер може застосовувати AltMOC після отримання відповідно до пункту (d) параграфу ATM/ANS.AR.A.015 додатка 2 до цих Авіаційних правил від уповноваженого органу повідомлення із зазначенням, що AltMOC прийняті та можуть застосовуватись.

ATM/ANS.OR.A.025 Дійсність сертифіката

(a) Сертифікат провайдера вважається дійсним, якщо:

(1) провайдер дотримується вимог, визначених у цих Авіаційних правилах, включаючи вимоги, що стосуються сприяння та співпраці з уповноваженим органом відповідно до параграфу ATM/ANS.OR.A.050 цього додатка, та усуває недоліки відповідно до параграфу ATM/ANS.OR.A.055 цього додатка;

(2) сертифікат не був зданий, частково обмежений, призупинений, чи анульований.

(b) Сертифікат негайно здається уповноваженому органу після його анулювання або відмови провайдера надавати послуги.

ATS/ANS.OR.A.030 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ**ATM/ANS.OR.A.035 Підтвердження відповідності**

На вимогу уповноваженого органу провайдер надає всі докази для підтвердження своєї відповідності вимогам цих Авіаційних правил та інших нормативно-правових актів.

ATM/ANS.OR.A.040 Зміни. Загальні вимоги

(a) Повідомлення та управління:

(1) зміни у функціональній системі або зміни, які впливають на функціональну систему, здійснюються відповідно до параграфу ATM/ANS.OR.A.045 цього додатка;

(2) зміни в наданні послуг, системі управління та/або системі управління безпекою польотів провайдера, які не впливають на функціональну систему, проводиться відповідно до пункту (b) цього параграфу.

(b) Будь-яка зміна, зазначена в підпункті (a) (2) цього параграфу, вимагає попереднього погодження до її впровадження, окрім випадків, коли повідомлення та управління зміною здійснюється за процедурою, яка згідно з пунктом (c) параграфу ATM/ANS.AR.C.025 додатка 2 до цих Авіаційних правил, погоджується уповноваженим органом.

ATM/ANS.OR.A.045 Зміни у функціональній системі

(a) Провайдер, який планує впровадити зміну у функціональній системі, має:

(1) повідомити про зміну уповноважений орган;

(2) надати за запитом уповноваженого органу будь-яку додаткову інформацію, необхідну для прийняття уповноваженим органом рішення про розгляд аргументів;

(3) поінформувати інших провайдерів і, де доцільно, зацікавлених суб'єктів авіаційної діяльності, яких стосується впровадження зміни.

(b) Про суттєві зміни до інформації, наданої відповідно до підпунктів (а) (1) та (2) цього параграфу, провайдер інформує уповноважений орган, а також про суттєві зміни до інформації, наданої відповідно до підпункту (а) (3) цього параграфу, провайдер інформує інших провайдерів та зацікавлених суб'єктів авіаційної діяльності.

(c) Провайдеру дозволяється впроваджувати лише ті частини зміни, які пройшли необхідні процедури згідно параграфу ATM/ANS.OR.B.010.

(d) Якщо уповноважений орган розглядає зміну відповідно до параграфу ATM/ANS.AR.C.035 додатка 2 до цих Авіаційних правил, провайдер може впроваджувати в операційне застосування ті частини зміни, щодо яких уповноважений орган погодив аргументи.

(e) Коли зміна відповідно до підпункту (а) (3) цього параграфу стосується інших провайдерів послуг та / або зацікавлених суб'єктів авіаційної діяльності, провайдер разом з іншими провайдерами визначають:

(1) заходи координації між собою та, де це можливо, із зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності;

(2) припущення та впроваджують заходи із зменшення ризиків, які стосуються більш ніж одного провайдера або зацікавленого суб'єкта авіаційної діяльності.

(f) Провайдери, які відповідно до підпункту (e) (2) цього параграфу, приймають рішення впроваджувати зміну і впроваджують заходи зниження ризиків, має використовувати аргументи для прийняття змін і впровадження заходів зниження ризиків, які є узгоджені між провайдерами, на яких впливає

зміна у функціональній системі, та де це необхідно, із зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності.

ATM/ANS.OR.A.050 Сприяння та співробітництво

Провайдер сприяє у проведенні аудитів, оцінок, інспектувань та перевірок уповноваженим органом або визнаною організацією, яка діє від його імені, а також, за необхідності, співпрацює з уповноваженим органом для забезпечення результативного та ефективного здійснення повноважень уповноваженим органом або визнаною організацією, яка діє від його імені.

ATM/ANS.OR.A.055 Недоліки та заходи з усунення недоліків

Після отримання від уповноваженого органу інформації про виявлені недоліки, провайдер має:

- (a) визначити основну причину недоліку;
- (b) у строки, встановлені уповноваженим органом, розробити та погодити з уповноваженим органом план усунення недоліків;
- (c) представити уповноваженому органу докази виконання запланованих заходів з усунення недоліків у строки, визначені планом усунення недоліків з урахуванням пункту (e) параграфу ATM/ANS.AR.C.050 додатка 2 до цих Авіаційних правил.

ATM/ANS.OR.A.060 Миттєве реагування на проблему з безпеки польотів

Провайдер виконує усі заходи з безпеки польотів, у тому числі рішення з безпеки польотів, видані уповноваженим органом відповідно до пункту (с) ATM/ANS.AR.A.025 додатка 2 до цих Авіаційних правил.

ATM/ANS.OR.A.065 Сповіщення про події з безпеки польотів

(а) Провайдер інформує уповноважений орган та будь-яку іншу організацію, визначену уповноваженим органом, про події, інциденти, та інші події з безпеки польотів у спосіб, визначений уповноваженим органом.

(b) Крім вимог пункту (а) цього параграфу провайдер інформує уповноважений орган та організації, відповідальні за розробку систем та їх складових, про будь-які несправності, технічні недоліки, погіршення технічних параметрів, події або інші нестандартні обставини, які загрожують або можуть загрожувати безпеці польотів, але не призвели до інциденту чи серйозного інциденту.

(с) Провайдер інформує уповноважений орган про події з безпеки польотів, зазначені у пункті (а) цього параграфу, та надає всю необхідну інформацію про події з безпеки польотів, що стали відомі провайдеру.

(d) Провайдер надає сповіщення відповідно до наказу від 27 грудня 2019 року № 1817.

(е) Провайдер повідомляє уповноважений орган про вжиті заходи для попередження подібних подій у майбутньому.

ATM/ANS.OR.A.067 Розслідування з безпеки польотів

(a) У разі прийняття відповідного рішення Експертною установою з розслідування авіаційних подій, провайдер приймає участь у розслідуваннях авіаційних подій, які проводить Експертна установа з розслідування авіаційних подій.

(b) У разі прийняття відповідного рішення Експертною установою з розслідування авіаційних подій, провайдер проводить розслідування подій, інцидентів, та інших подій з безпеки польотів

(c) Провайдер може проводити розслідування подій з безпеки польотів при ОрПР, згідно з Додатком 13 ІКАО «Розслідування авіаційних подій та інцидентів».

(d) Провайдер може залучати до розслідування інших провайдерів, суб'єктів авіаційної діяльності, якщо це необхідно.

(e) Розслідування проводить підготовлений персонал провайдера, який пройшов спеціальну підготовку згідно з програми підготовки, яка включає:

(1) вимоги до освіти, досвіду роботи, компетентності, тощо, необхідні для того, щоб розпочати проходження спеціальної підготовки;

(2) початкову підготовку, яка може включати такі напрямки:

(i) впровадження та підтримка функціонування SMS;

(ii) моніторинг та управління ефективністю забезпечення безпеки польотів;

(iii) розслідування подій, інцидентів, серйозних інцидентів та авіаційних подій;

- (iv) впровадження змін у функціональних системах провайдерів;
- (v) оцінка безпеки польотів, оцінка щодо дотримання безпеки польотів;
- (vi) оцінка ризиків;
- (vii) інші напрямки.

Персонал провайдера підтверджує проходження напрямків початкової підготовки відповідними свідоцтвами (сертифікатами), виданими навчальними закладами (центрами підготовки);

(3) підготовку на робочому місці, яка проводиться під керівництвом підготовленого персоналу.

Персонал, що відповідає підпункту (2) цього пункту, а також пройшов початкову підготовку, має право проводити розслідування;

(4) періодичну підготовку (персонал проходить періодичну підготовку не рідше, ніж 1 раз на 5 років);

(5) підготовку з підвищення компетентності, до якої може зараховуватись проходження відповідних семінарів міжнародних авіаційних організацій, спеціалізованих організацій, навчальних закладів, центрів підготовки, провайдерів, тощо;

(6) підготовку з відновлення компетентності.

Провайдер здійснює облік, документування та контроль проходження підготовки персоналом.

(f) Провайдер документує процедури проведення розслідувань.

(g) Провайдер може застосувати програмні засоби для проведення розслідувань.

(h) Провайдер використовує результати розслідування подій з безпеки польотів для оцінки щодо дотримання безпеки польотів чи оцінки безпеки польотів.

(i) Провайдер надає звіт з розслідування подій з безпеки польотів (включно з матеріалами, що додаються до звіту з розслідування) у 10-ти денний термін з моменту затвердження остаточного звіту провайдером та суб'єктам авіаційної діяльності, які залучались до проведення розслідування згідно з пунктом (b) цього параграфу, а також уповноваженому органу.

(j) Провайдер включає до звіту з розслідування подій з безпеки польотів при ОрПР коригувальні заходи, спрямовані на запобігання виникнення подій з безпеки польотів при ОрПР, які були предметом розслідування.

(k) Провайдер зберігає звіти з розслідувань (включно з матеріалами, що додаються до звіту з розслідування) безстроково.

(l) Провайдер може не проводити розслідування, якщо остаточні результати аналізу подій включають вичерпні необхідні коригувальні та запобіжні заходи для підвищення рівня безпеки польотів з подальшим їх виконанням.

(m) Провайдер виконує коригувальні заходи, спрямовані на запобігання виникнення подій з безпеки польотів, які були предметом розслідування, зазначені у пункті (a) цього параграфу.

ATM/ANS.OR.A.070 Плани заходів на випадок непередбачуваних обставин

Провайдер має розробити та впровадити плани заходів на випадок обставин, що обмежують або унеможлиблюють надання послуг та/або виконання функцій (плани дій на випадок непередбачуваних обставин), які враховують усі типи послуг/функцій що надаються провайдером. План визначає заходи, спрямовані на реагування на події, що призводять до значного погіршення або припинення надання послуг/функцій провайдером.

ATM/ANS.OR.A.075 Відкрите та прозоре надання послуг

(a) Провайдер надає послуги відкрито та прозоро. Провайдер оприлюднює умови доступу до послуг (зміни у доступі до послуг) та впроваджує процес консультацій з користувачами на регулярній основі або, за необхідності, індивідуально або колективно при змінах у наданні послуг.

(b) Провайдер не має вести дискримінаційну політику за ознаками національності або іншими ознаками стосовно відповідних користувачів чи суб'єктів, які мають відношення до послуг/функції провайдера.

РОЗДІЛ В - УПРАВЛІННЯ (ATM/ANS.OR.B)

ATM/ANS.OR.B.001 Технічна та операційна компетентність і можливості

Провайдер надає послуги на безпечній, ефективній, безперервній та стабільній основі. Провайдер надає послуги, які задовільняють потреби користувачів у визначеному повітряному просторі. Провайдер підтримує належну технічну і операційну спроможність та кадрові ресурси.

ATM/ANS.OR.B.005 Система управління

(а) Провайдер впроваджує та підтримує функціонування системи управління, в яку можуть бути інтегровані у якості її складових такі системи, як система управління безпекою польотів, якістю, авіаційною безпекою, довкіллям. Система управління включає:

(1) чітко зазначені межі обов'язків та відповідальності в рамках організації, включаючи пряму відповідальність відповідального керівника;

(2) опис загальних принципів та підходів провайдера відносно безпеки польотів, якості, авіаційної безпеки, тощо при наданні послуг/функцій, які разом складають політику провайдера, підписану відповідальним керівником;

(3) методи верифікації показників діяльності провайдера, враховуючи показники продуктивності та цільові показники системи управління;

(4) процес визначення змін в організації провайдера та умов її діяльності, що можуть вплинути на встановлені процеси, процедури та послуги, а також, при необхідності, внесення змін у систему управління та/або функціональну систему для їх врахування;

(5) процес аналізу системи управління, визначення причин та наслідків незадовільних показників у системі управління, а також заходи з усунення причин незадовільних показників у системі управління;

(6) процес направлений на забезпечення підготовки та компетентності персоналу провайдера з метою забезпечення безпечного, ефективного, безперервного та стабільного виконання персоналом своїх посадових обов'язків (службових обов'язків). З цією метою провайдер впроваджує та підтримує функціонування політики відбору, підготовки та підтримання компетенції персоналу провайдера;

(7) встановлені методи і засоби забезпечення обізнаності персоналу провайдера у системі управління, що дозволяє інформувати персонал провайдера про важливу інформацію стосовно зміни процесів та процедур і опису причин їх впровадження.

(b) Провайдер здійснює документування всіх основних процесів, включаючи процес доведення обов'язків до персоналу і порядок внесення змін до цього процесу.

(c) Провайдер впроваджує механізми перевірки відповідності своєї організації і процедур встановленим вимогам та коректності процедур. Перевірка відповідності включає систему зворотнього зв'язку для доведення результатів перевірки до відповідального керівника з метою забезпечення ефективного впровадження заходів з усунення недоліків.

(d) Провайдер здійснює моніторинг показників ефективності (діяльності) функціональної системи та в разі виявлення зниження її показників, встановлює їх причини та усуває або зменшує вплив можливих негативних наслідків.

(e) Система управління має відповідати структурі провайдера та обсягу його діяльності, в тому числі враховувати небезпеки та ризики, пов'язані з типами (обсягами) послуг/функцій, які ним надаються.

(f) У межах своєї системи управління провайдер має налагодити взаємодію на офіційному рівні з відповідними провайдерами та зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності з метою:

(1) визначення та оцінки загроз безпеки польотів, пов'язаних з його діяльністю, а також управління та зменшення ризиків;

(2) надання провайдером послуг/функцій згідно з вимогами цих Авіаційних правил.

(g) Якщо провайдер є експлуатантом аеродрому (має дійсний сертифікат експлуатанта аеродрому), тоді система управління експлуатанта аеродрому має також враховувати діяльність експлуатанта аеродрому як провайдера;

(h) Система управління провайдера має враховувати межі відповідальності, порядок взаємодії, права та обов'язки стосовно забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки, що визначені угодою між провайдером та експлуатантом аеродрому.

ATM/ANS.OR.B.010 Процедури управління змінами

(а) Провайдер застосовує процедури для управління, оцінки змін у функціональних системах та, у разі необхідності, зменшення негативного впливу змін на функціональні системи згідно з параграфами ATM/ANS.OR.A.045, ATM/ANS.OR.C.005 цього додатка та параграфами ATS.OR.205, ATS.OR.210 додатка 4 до цих Авіаційних правил.

(b) Процедури, зазначені в пункті (а) цього параграфу або суттєві зміни до цих процедур:

- (1) подаються провайдером для погодження уповноваженим органом;
- (2) не застосовуються до їх погодження уповноваженим органом.

(с) Якщо погоджені процедури, зазначені в пункті (b) цього параграфу, не були застосовані для відповідної зміни, провайдер:

- (1) подає запит уповноваженому органу на відхилення від погоджених процедур;
- (2) надає інформацію до уповноваженого органу про відхилення та обґрунтування відхилення;
- (3) не застосовує відхилення до його погодження уповноваженим органом.

ATS/ANS.OR.B.015 Договірна діяльність

(а) Договірна діяльність включає всі види діяльності провайдера відповідно до умов сертифіката, які виконуються іншими сертифікованими

організаціями, або іншими несертифікованими організаціями, що працюють під наглядом провайдера.

Провайдер має гарантувати, що під час укладання договорів або передачі будь-якої частини його діяльності іншим організаціям, договірною діяльністю або придбана частина діяльності, система або її складова, відповідає встановленим вимогам.

(b) Якщо провайдер укладає договір з організацією, не сертифікованою відповідно до цих Авіаційних правил, для забезпечення сертифікованих послуг, провайдер має гарантувати, що зазначена організація відповідає вимогам, визначеним провайдером. Провайдер має забезпечити доступ уповноваженого органу до організації, з якою укладено договір, з метою перевірки її відповідності вимогам цих Авіаційних правил.

ATM/ANS.OR.B.020 Вимоги до призначення персоналу

(a) Провайдер повинен мати відповідального керівника, який має повноваження гарантувати, що вся діяльність може бути профінансованою та виконаною у відповідності із встановленими вимогами. Відповідальний керівник має відповідати за створення та підтримання ефективної системи управління.

(b) Провайдер визначає повноваження та обов'язки призначених посадових осіб, зокрема керівного персоналу, на якого покладені обов'язки за впровадження безпеки польотів, системи якості, авіаційної безпеки, системи фінансування та функцій пов'язаних з людськими ресурсами.

ATM/ANS.OR.B.025 Вимоги до засобів

Провайдер забезпечує наявність належних та відповідних засобів для здійснення всіх завдань та виконання всіх видів діяльності відповідно до встановлених вимог.

ATM/ANS.OR.B.030 Зберігання інформації

(a) Провайдер впроваджує систему ведення обліку для зберігання інформації пов'язаної із системою управління, що включає, як мінімум, елементи, зазначені у параграфі ATM/ANS.OR.B.005 цього додатка.

(b) Формат та період зберігання інформації, зазначеної у пункті (a) цього параграфу, зазначається в процедурах системи управління провайдера.

(c) Інформація зберігається таким чином, щоб забезпечити її захист від пошкодження, несанціонованого редагування, вилучення та копіювання.

ATM/ANS.OR.B.035 Операційні керівництва

(a) Провайдер надає персоналу операційні керівництва для використання та постійно підтримує їх актуальність.

(b) Провайдер гарантує, що:

(1) операційні керівництва включають інструкції, процедури/процеси та інформацію, необхідну операційному персоналу для виконання своїх посадових обов'язків (службових обов'язків);

(2) відповідні частини операційних керівництв доступні для визначеного персоналу;

(3) операційний персонал отримує інформацію про внесення змін до операційних керівництв стосовно своїх посадових обов'язків (службових обов'язків) у спосіб, що дозволяє операційному персоналу застосовувати ці зміни з моменту набуття чинності.

РОЗДІЛ С- ОСОБЛИВІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ, ЯКІ НЕ Є ПРОВАЙДЕРАМИ ATS (ATM/ANS.OR.C)

ATM/ANS.OR.C.001 Сфера застосування

Цей розділ в доповнення до вимог розділів А та В цього додатка, встановлює вимоги до провайдерів, які не є провайдерами ATS.

ATM/ANS.OR.C.005 Оцінка щодо дотримання безпеки польотів та забезпечення змін у функціональних системах

(а) Провайдер, який не є провайдером ATS, при плануванні змін, про які повідомляється відповідно до підпункту (а) (1) параграфу ATM/ANS.OR.A.045 цього додатка:

(1) забезпечує оцінку щодо дотримання безпеки польотів, яка охоплює наступний обсяг змін:

(і) зміни елементів, що стосуються обладнання, процедур та людських ресурсів;

(ii) інтерфейси та взаємодію між елементами, які змінюються, та функціональною системою;

(iii) інтерфейси та взаємодію між елементами, які змінюються, та середовищем, в якому вони мають використовуватись;

(iv) життєвий цикл змін від визначення зміни до впровадження в дію, включаючи введення в експлуатацію;

(v) заплановані режими обмеженої функціональності;

(2) представляє докази із належним рівнем підтвердження за допомогою повних, задокументованих та дійсних аргументів, що послуги/функції будуть надаватись тільки так, як заплановано у відповідних умовах.

(b) Оцінка щодо дотримання безпеки польотів, зазначена у пункті (a) цього параграфу, яка проводиться провайдером, який не є провайдером ATS, включає:

(1) верифікацію, того що:

(i) оцінка відповідає обсягу зміни, як зазначено в підпункті (a)(1) цього параграфу;

(ii) послуги/функції будуть надаватись тільки так, як заплановано;

(iii) послуги/функції у частині, що стосується зміненої функціональної системи, відповідає і не суперечить вимогам цих Авіаційних правил;

(2) критерії моніторингу, які необхідні для демонстрації того, що послуги/функції буде надаватись тільки так, як заплановано.

РОЗДІЛ D - ОСОБЛИВІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ATS, CNS, MET, AIS, ATFM (ATM/ANS.OR.D)

ATM/ANS .OR.D.001 Сфера застосування

Цей розділ встановлює вимоги до провайдерів ATS, CNS, MET, AIS, ATFM в доповнення до вимог розділів A, B та C цього додатка.

ATM/ANS.OR.D.005 Бізнес-плани, річні плани та їх виконання

(a) Бізнес-план (програма розвитку):

(1) провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM складають бізнес-план (програму розвитку) на період мінімум п'ять наступних років. Бізнес-план (програма розвитку):

(i) описує загальні цілі та завдання провайдерів, стратегією досягнення цілей з урахуванням вимог чинних нормативно-правових актів, загальні довгострокові плани та відповідні вимоги нормативно-правових актів для розвитку інфраструктури або інших технологій провайдера;

(ii) включає цільові показники з безпеки польотів та пропускної спроможності, захисту навколишнього середовища та рентабельності.

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(b) Річний план:

(1) провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM складають річний план на наступний рік, який конкретизує бізнес-план (програму розвитку) та описує будь-які зміни до нього у порівнянні з попереднім річним планом;

(2) річний план охоплює рівень та якість послуг/функцій, очікувану пропускну спроможність, безпеку польотів, захист навколишнього середовища, рентабельність та включає:

(i) інформацію щодо впровадження нової інфраструктури або інших розробок та заяву про те, як вони сприятимуть покращенню діяльності провайдера, включаючи рівень та якість надання послуг/функцій;

(ii) критерії виконання плану, на основі яких оцінюється рівень та якість послуг/функцій;

(iii) інформацію про заходи, передбачені провайдерами для зменшення ризиків з безпеки польотів, які враховують показники з безпеки польотів для контролю ризиків з безпеки польотів, і, якщо це необхідно, розрахункові витрати на зазначені заходи;

(iv) очікуваний короткостроковий фінансовий стан провайдерів, а також будь-які зміни чи вплив на бізнес-план (програму розвитку).

(c) Виконання планів

Провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM надають до уповноваженого органу бізнес-плани (програми розвитку) та річні плани до початку виконання зазначених планів у спосіб, встановлений уповноваженим органом, та здійснюють заходи щодо їх виконання.

ATM/ANS.OR.D.010 Управління авіаційною безпекою

(a) Відповідно до вимог параграфу ATM/ANS.OR.B.005 цього додатка провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM впроваджують та підтримують функціонування системи авіаційної безпеки як складової частини системи управління з метою забезпечення:

(1) недопущення актів незаконного втручання;

(2) безпеки експлуатаційних даних, які використовують провайдери, з метою застосовування таким чином, щоб лише визначені особи мали до них доступ.

(b) Служба авіаційної безпеки провайдера визначає:

(1) процедури оцінки рівня загроз та ризиків цивільної авіації, забезпечення заходів авіаційної безпеки, контролю якості авіаційної безпеки та забезпечення підготовки персоналу з авіаційної безпеки;

(2) технічні засоби захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання з метою забезпечення вимог авіаційної безпеки;

(3) оперативне та ефективне усунення виявлених недоліків та вжиття заходів, що відповідають характеру і рівню загроз цивільної авіації.

(с) Провайдери забезпечують свій персонал доступом до документів, що містять конфіденційну інформацію провайдера, та здійснюють координацію з відповідними цивільними та військовими органами з метою забезпечення безпеки своїх засобів, персоналу та даних.

(d) Провайдери організовують та контролюють захист від кіберзагроз критично важливих інформаційних систем, інформаційно-комунікаційних технологій та оперативних даних, порушення цілісності яких і доступ до яких може негативно вплинути на процес надання послуг і створити загрозу безпеці польотів.

ATS/ANS.OR.D.015 Фінансова спроможність – економічні та фінансові можливості

Провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM мають бути спроможними відповідати своїм фінансовим зобов'язанням, таким як фіксовані чи змінні витрати для надання послуг/функцій або капітальні інвестиції. Провайдер має використовувати відповідну бухгалтерську систему обліку. Провайдери мають демонструвати свою фінансову здатність у річному плані згідно з пунктом (b) ATM/ANS.OR.D.005 цього додатка.

Провайдери мають продемонструвати, що вони є об'єктами постійних та регулярних фінансових аудитів з боку вповноважених на те органів відповідно до чинного законодавства України.

ATM/ANS.OR.D.020 Зобов'язання та страхові аспекти

(a) Провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM мають створити механізми покриття зобов'язань, пов'язаних з виконанням своїх завдань відповідно до чинного законодавства України.

(b) Метод, який застосовується для забезпечення покриття зобов'язань, має відповідати потенційним збиткам та збиткам з урахуванням правового статусу провайдерів та наявного рівня комерційного страхового покриття.

(c) Якщо для забезпечення функціонування ATM/ANS провайдерам ATS, CNS, MET, AIS, ATFM необхідно заключити договори з іншими провайдерами, тоді договори мають включати розподіл відповідальності між провайдерами.

ATM/ANS.OR.D.025 Вимоги до звітування

(a) Провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM мають надавати уповноваженому органу річний звіт про свою діяльність. У разі надання кількох типів (обсягів) послуг/функцій в річному звіті окремо зазначається інформація з кожного типу (обсягу) послуг/функцій, у тому числі витрати і доходи на їх надання.

(b) Річний звіт провайдерів ATS, CNS, MET, AIS, ATFM має охоплювати фінансову діяльність, операційні показники та будь-які інші важливі напрямки роботи та розробки, зокрема, у сфері безпеки польотів.

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(d) Річні звіти, зазначені у пунктах (a) та (c) цього параграфу, мають включати, як мінімум:

- (1) оцінку показників надання послуг;
- (2) для провайдерів ATS, CNS, MET, AIS, ATFM - порівняння фактичних показників діяльності з цільовими показниками, встановленими у бізнес-плані (програмі розвитку), зазначеними в пункті (a) параграфу ATM/ANS.OR.D.005 цього додатка, та річному плані;
- (3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
- (4) обґрунтування відмінностей з відповідними цілями/завданнями;
- (5) інформацію щодо розробок/нововведень, пов'язаних із ATM/ANS та інфраструктурою;
- (6) фінансові результати;
- (7) інформацію про проведені консультації з користувачами послуг;
- (8) інформацію про людські ресурси.

(e) Провайдери ATS, CNS, MET, AIS, ATFM визначають зміст річного звіту, доступного для оприлюднення, та оприлюднюють його.



Додаток 4
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 4 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ ATS (Part–ATS)

РОЗДІЛ А - ДОДАТКОВІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ATS (ATS.OR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATS.OR.100 Право власності

(a) Провайдер ATS повідомляє уповноважений орган про:

(1) правовий статус провайдера, організаційно-правову форму, форми власності та будь-які домовленості, що мають суттєвий вплив на контроль його активів;

(2) зв'язки з організаціями, які не беруть участі в наданні ATS, включаючи комерційну діяльність, де провайдер ATS бере участь безпосередньо або через відповідні домовленості, що становить більше 1% очікуваного доходу

провайдера ATS, зміни будь-якого окремого пакету акцій, що становить 10% або більше відсотків від загального пакету акцій.Провайдер ATS вживає всіх необхідних заходів для запобігання конфлікту інтересів, що може поставити під загрозу неупереджене та об'єктивне надання ATS.

ATS.OR.105 Відкрите та прозоре надання ATS

У доповнення до вимог параграфу ATM/ANS.OR.A.075 додатка 3 до цих Авіаційних правил, відповідно до вимог національних нормативно-правових актів, провайдер ATS не має займатися діяльністю, яка може спричинити запобігання, обмеження або спотворення конкуренції, а також не має зловживати домінуючим становищем.

ГЛАВА 2 - БЕЗПЕКА НАДАННЯ ATS

ATS.OR.200 Система управління безпекою польотів

Провайдер ATS впроваджує та підтримує функціонування SMS, яка може бути інтегрована у систему управління, зазначену в параграфі ATM/ANS.OR.B.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил. SMS включає:

- (1) політику та цілі безпеки польотів:
 - (i) зобов'язання керівництва;
 - (ii) ієрархія відповідальності та обов'язків в сфері забезпечення безпеки польотів;

(iii) призначення особи, яка відповідає за впровадження та супроводження SMS;

(iv) координацію планів заходів на випадок обставин, що обмежують або унеможлиблюють надання ATS (планів дій на випадок непередбачуваних обставин) з іншими провайдерами та суб'єктами авіаційної діяльності, які взаємодіють із провайдером ATS під час надання ATS;

(v) документацію SMS;

(2) управління ризиками безпеки польотів, яке включає:

(i) процес виявлення небезпек та їх причин, пов'язаних із наданням послуг, який базується на комбінації реагуючих, попереджуючих та прогностичних методів;

(ii) процес, який забезпечує аналіз, оцінку та контроль ризиків безпеки польотів, пов'язаних із виявленими небезпеками;

(iii) процес забезпечення того, щоб вплив провайдера ATS на ризик виникнення авіаційних подій був мінімізований настільки, наскільки це практично можливо;

(3) забезпечення безпеки польотів, яке включає:

(i) моніторинг та вимірювання показників ефективності забезпечення безпеки польотів;

(ii) процес, спрямований на виявлення змін, які можуть вплинути на рівень ризиків для безпеки польотів, пов'язаних із наданням послуг, виявлення

ризиків для безпеки польотів, що можуть бути викликані такими змінами, а також управління зазначеними ризиками;

(iii) моніторинг і оцінку процесів в рамках своєї SMS з метою підтримки або подальшого підвищення загальної ефективності SMS;

(4) популяризація безпеки польотів:

(i) розробка і виконання програми підготовки в сфері безпеки польотів, яка забезпечує належну підготовку і кваліфікацію персоналу для виконання ними своїх службових обов'язків в рамках SMS. Програма підготовки в сфері безпеки польотів має відповідати обсягам участі персоналу у забезпеченні підтримки або підвищення ефективності SMS;

(ii) обмін інформацією з безпеки польотів.

ATS.OR.205 Оцінка безпеки польотів та впровадження змін у функціональній системі

(a) Для будь-яких змін, повідомлених відповідно до підпункту (a) (1) параграфу ATM/ANS.OR.A.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер ATS:

(1) забезпечує проведення оцінки безпеки польотів, яка охоплює суть зміни та враховує:

(i) елементи обладнання, процедур та людські ресурси, які є предметом зміни;

(ii) інтерфейси та взаємодію між елементами функціональної системи, підлягають зміні, та рештою елементів функціональної системи;

(iii) інтерфейси та взаємодію між елементами, що змінюються, та робочим середовищем, в якому планується використовувати зміну;

(iv) життєвий цикл зміни від визначення необхідності введення зміни до операційного використання, включаючи період безпосереднього запровадження змін;

(v) визначені режими обмеженого операційного використання функціональної системи;

(2) забезпечити достатню впевненість шляхом повного, документально підтверджених та обґрунтованих аргументів стосовно того, що критерії безпеки польотів, визначені за допомогою параграфу ATS.OR.210 цього додатка чинні, дотримуються та в подальшому будуть дотримуватись.

(b) Провайдер ATS забезпечує, щоб оцінка безпеки польотів, зазначена у пункті (a) цього параграфу, включала:

(1) ідентифікацію небезпек;

(2) визначення та обґрунтування критеріїв безпеки польотів, які застосовуються до змін відповідно до параграфу ATS.OR.210 цього додатка;

(3) аналіз ризиків ефектів, що стосуються змін;

(4) оцінку ризику та, якщо потрібно, зменшення ризику для зміни таким чином, щоб відповідати критеріям безпеки польотів;

(5) верифікацію того, що:

(i) оцінка відповідає обсягу змін, визначеного в підпункті (а) (1) цього параграфу;

(ii) зміна відповідає критеріям безпеки польотів;

(6) специфікації критеріїв моніторингу, необхідних для демонстрації того, що послуги/функції, яке буде надаватись зміненою функціональною системою, продовжуватиме відповідати критеріям безпеки польотів.

ATS.OR.210 Критерії безпеки польотів

(а) Провайдер ATS визначає прийнятність безпеки польотів зміни у функціональній системі на основі аналізу ризиків, що виникають при введенні зміни, диференційованих на підставі видів операцій та, у відповідних випадках, категорій зацікавлених сторін.

(b) Прийнятність змін стосовно безпеки польотів має бути оцінена за допомогою конкретних і верифікованих критеріїв безпеки польотів, коли кожен критерій виражається в явному, кількісному рівні ризику безпеки польотів або іншим способом, що стосується ризику з безпеки польотів.

(с) Провайдер ATS забезпечує, що критерії безпеки польотів:

(1) є обґрунтовані для зміни з урахуванням виду зміни;

(2) при їх виконанні демонструватимуть, що після імплементації зміни функціональна система буде такою ж безпечною, як це було до зміни, або провайдер ATS має надати аргумент, який обґрунтовує те, що:

(i) будь-яке тимчасове зниження рівня безпеки польотів буде компенсоване майбутнім підвищенням рівня безпеки польотів; або

(ii) будь-яке зниження рівня безпеки польотів компенсується іншими позитивними наслідками;

(3) гарантують, що зміна у функціональній системі не створює неприйняттого ризику для безпеки польотів;

(4) у разі можливості, сприяють підвищенню рівня безпеки польотів.

ATS.OR.215 Вимоги до видачі свідоцтв та медичної сертифікації диспетчерів УПР

Провайдер ATS забезпечує наявність у диспетчерів УПР відповідних свідоцтв та діючих медичних сертифікатів відповідно до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо видачі свідоцтв та сертифікатів диспетчерів управління повітряним рухом», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 31 травня 2018 року № 485, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 21 вересня 2018 року за № 1089/32541 (далі – наказ від 31 травня 2018 року № 485).

ГЛАВА 3 - ОСОБЛИВІ ВИМОГИ ДО ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ ПРОВАЙДЕРІВ АТС

ATS.OR.300 Сфера застосування

Ця глава встановлює вимоги щодо характеристик людського фактору, яким має відповідати провайдер АТС, з метою:

- (a) запобігання та зменшення ризику надання АТС диспетчерами УПР, які мають проблеми із вживанням психоактивних речовин;
- (b) запобігання та зменшення негативного впливу стресу на диспетчерів УПР, з метою забезпечення безпеки польотів;
- (c) запобігання та зменшення негативного впливу втоми на диспетчерів УПР, з метою забезпечення безпеки польотів.

ATS.OR.305 Відповідальність провайдерів АТС щодо вживання психоактивних речовин диспетчерами УПР

- (a) Провайдер АТС розробляє та впроваджує політику з відповідними процедурами, щоб гарантувати, що проблема використання психоактивних речовин не вплине на надання АТС.
- (b) З урахуванням вимог національних нормативно-правових актів щодо захисту персональних даних, для проведення експертизи осіб, провайдер АТС розробляє та впроваджує об'єктивну, прозору та недискримінаційну процедуру для виявлення фактів щодо вживання психоактивних речовин диспетчерами

УПР. Ця процедура має враховувати вимоги, встановлені в АТСО.А.015 наказу від 31 травня 2018 року № 485.

(с) Процедура, наведена в пункті (b) цього параграфу, погоджується уповноваженим органом.

ATS.OR.310 Стрес

Відповідно до параграфу ATS.OR.200 цього додатка провайдер АТС:

(a) розробляє та підтримує політику управління стресом диспетчерів УПР, включаючи впровадження програми управління критичним стресом, пов'язаним з інцидентом;

(b) забезпечує диспетчерів УПР освітніми та інформаційними програмами з питань запобігання стресу, включаючи критичний стрес, пов'язаний з інцидентом, що доповнює підготовку з людського фактору, надану відповідно до розділів 3 та 4 підчастини D додатка 1 до наказу від 31 травня 2018 року № 485.

ATS.OR.315 Втома

Відповідно до параграфу ATS.OR.200 цього додатка провайдер АТС:

(a) розробляє та підтримує політику управління втомою диспетчерів УПР;

(b) забезпечує диспетчерів УПР інформаційними програмами щодо запобігання втоми, що доповнює підготовку з людського фактору, передбачену відповідно до розділів 3 та 4 підчастини D додатка 1 до наказу від 31 травня 2018 року № 485.

ATS.OR.320 Система розкладу змін диспетчерів УПР

(а) Провайдер АТС розробляє, впроваджує та контролює систему розкладу змін для управління ризиками професійної втоми диспетчерів УПР шляхом забезпечення почерговості службових часів та позаслужбових часів. У рамках системи розкладу змін провайдер АТС визначає наступні елементи:

- (1) максимальну кількість робочих днів поспіль з виконанням службових обов'язків;
- (2) максимальну кількість годин в одному службовому часі;
- (3) максимальний час надання АТС без перерви;
- (4) співвідношення службових часів до перерв при наданні АТС;
- (5) мінімальні позаслужбові часи;
- (6) максимальну тривалість робочого часу, що враховує нічний час, якщо він застосовується, в залежності від годин діяльності відповідного органу АТС;
- (7) мінімальний позаслужбовий час після закінчення службового часу, що враховує нічний час;
- (8) мінімальну кількість позаслужбових часів протягом циклу розкладу змін.

(b) З метою виявлення та зменшення ризиків, пов'язаних із втомою, які можуть виникати через системи розкладів змін, провайдер АТС проводить консультації з диспетчерами УПР, які підпадають під дію системи розкладу змін або, у відповідних випадках, з їхніми представниками, під час розробки та застосування розкладу змін.

РОЗДІЛ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ АТС (ATS.TR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATS.TR.100 Робочі методи та операційні процедури для провайдерів АТС

(a) Провайдер АТС має бути спроможним продемонструвати, що його робочі методи та операційні процедури відповідають:

(1) нормативно-правовим актам, що регулюють виконання польотів та надання АТС;

(2) стандартам, встановлених у Додатках до Чиказької конвенції, щодо надання АТС у відповідному повітряному просторі окрім тих, про які офіційно заявлено, як розбіжності відповідно до статті 38 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, а саме:

(i) тому II «Процедури зв'язку, включаючи ті, що мають статус PANS» Додатку 10 ICAO «Авіаційний електрозв'язок»;

(ii) Додатку 11 ICAO «Обслуговування повітряного руху».

(b) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

Дієвська

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 5 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ MET (Part-MET)

РОЗДІЛ А - ДОДАТКОВІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ MET (MET.OR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

MET.OR.100 Метеорологічні дані та інформація

(а) Провайдер MET надає експлуатантам, членам льотного екіпажу, органам обслуговування повітряного руху, органам пошуково-рятувальних служб, експлуатантам аеродрому, органу з розслідування авіаційних подій та інцидентів та іншим авіаційним організаціям метеорологічну інформацію, необхідну для виконання їх функцій.

(b) Провайдер MET має підтвердити точність метеорологічної інформації, бажаної з точки зору експлуатації, включаючи джерела такої інформації, а також забезпечує своєчасне розповсюдження такої інформації та, за потреби, її оновлення.

MET.OR.105 Зберігання метеорологічної інформації

(a) Провайдер MET має зберігати метеорологічну інформацію, яку він надає, як мінімум протягом 30 днів з дати її випуску.

(b) Метеорологічна інформація, зазначена в пункті (a) цього параграфу, надається на запит для проведення розслідувань або технічних розслідувань авіаційних подій. У такому випадку, метеорологічна інформація зберігається до завершення розслідувань.

MET.OR.110 Вимоги щодо обміну метеорологічною інформацією

Провайдер MET забезпечує наявність систем, процесів, а також доступу до відповідних засобів електрозв'язку для:

(a) забезпечення обміну оперативною метеорологічною інформацією з іншими провайдерами MET;

(b) своєчасного надання користувачам необхідної метеорологічної інформації відповідно до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET.

MET.OR.115 Метеорологічні бюлетені

Провайдер MET надає метеорологічні бюлетені стосовно свого району відповідальності відповідним користувачам через авіаційну фіксовану службу або через мережу Інтернет.

MET.OR.120 Повідомлення про розбіжності до Всесвітнього центру зональних прогнозів (ВЦЗП)

Провайдер MET стосовно свого району відповідальності, який використовує дані ВЦЗП в кодовій формі BUFR, повідомляє відповідний ВЦЗП у випадку виявлення або отримання повідомлення про значні розбіжності (SIGWX), що стосуються таких явищ:

- (a) обледеніння, турбулентність, а також приховану часту, замасковану купчасто-дощову хмарність на лініях шквалу, піщані/пилові бурі;
- (b) вулканічне виверження або викид радіоактивних матеріалів у атмосферу, що впливають на виконання польотів повітряних суден.

ГЛАВА 2 - ОСОБЛИВІ ВИМОГИ

Підглава 1 - Вимоги до авіаційних метеорологічних станцій

MET.OR.200 Метеорологічні зведення та інша інформація

- (a) Авіаційна метеорологічна станція розповсюджує:
 - (1) місцеві регулярні зведення через фіксовані проміжки часу - лише для розповсюдження на аеродромі, по якому складені зведення;

(2) місцеві спеціальні зведення - лише для розповсюдження на аеродромі, по якому складені зведення;

(3) зведення METAR з півгодинним або годинним інтервалом для розповсюдження поза межами аеродрому, по якому складені зведення;

(4) зведення SPECI, для розповсюдження поза межами аеродрому, по якому складені зведення.

(b) Авіаційна метеорологічна станція інформує орган ATS та експлуатанта аеродрому про зміни технічного стану автоматизованої системи метеорологічних спостережень або їх компонентів: датчиків для вимірювання напрямку та швидкості вітру, висоти нижньої межі хмар, видимості або відповідних автономних метеорологічних приладів.

(c) Авіаційна метеорологічна станція повідомляє відповідний орган ATS, провайдера AIS та орган метеорологічного стеження про вулканічну діяльність, що передуює виверженню, виверження вулканів та хмари вулканічного попелу.

(d) Авіаційна метеорологічна станція встановлює критерії для проведення спеціальних спостережень за погодженням з відповідним органом ATS, експлуатантами та іншими зацікавленими сторонами.

MET.OR.205 Повідомлення про метеорологічні елементи

Повідомлення про метеорологічні елементи в зведеннях надаються відповідно до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET.

MET.OR.210 Спостереження за метеорологічними елементами

Спостереження за метеорологічними елементами здійснюються відповідно до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET.

Підглава 2 - Вимоги до аеродромних метеорологічних органів**MET.OR.215 Прогнози та інша інформація**

Аеродромний метеорологічний орган:

(a) складає та / або одержує прогнози та іншу відповідну метеорологічну інформацію, необхідну для виконання своїх функцій як нормативно-правовими актами, що встановлюють вимоги до надання MET;

(b) надає прогнози та/або попередження щодо умов погоди на аеродромах, за які він відповідає;

(c) постійно контролює прогнози та попередження, та за необхідності випускає корективи до них, анулює попередні прогнози (частини прогнозів), випущені для району відповідальності або прогнози (частини прогнозів) із аналогічним терміном дії;

(d) проводить інструктажі, надає консультації та польотну документацію членам льотного екіпажу та/або іншому персоналу, пов'язаному з виконанням польотів;

(e) надає кліматологічну інформацію;

(f) забезпечує відповідний орган ATS, провайдера AIS та орган метеорологічного стеження отриманою інформацією про вулканічну діяльність, що передує виверженню, про вулканічне виверження або хмари вулканічного попелу;

(g) за необхідності забезпечує метеорологічною інформацією органи пошуково-рятувальних служб та здійснює координацію із органами пошуково-рятувальних служб під час проведення пошуково-рятувальних операцій;

(h) за необхідності, надає метеорологічну інформацію провайдерам AIS;

(i) складає та/або отримує прогнози та іншу відповідну метеорологічну інформацію, необхідну для виконання відповідним органом ATS своїх функцій, відповідно до параграфу MET.OR.242 цього додатка;

(j) забезпечує відповідний орган ATS, провайдера AIS та орган метеорологічного стеження отриманою інформацією про викиди радіоактивних матеріалів у атмосферу.

MET.OR.220 Прогнози погоди по аеродрому

(a) Аеродромний метеорологічний орган випускає прогнози по аеродрому в кодовій формі TAF на визначений період дії.

(b) Аеродромний метеорологічний орган забезпечує наявність у будь-який час не більше одного діючого TAF по відповідному аеродрому.

MET.OR.225 Прогнози на посадку

(a) Аеродромний метеорологічний орган випускає прогнози на посадку, як визначено нормативно-правовими актами, що встановлюють вимоги до надання MET.

(b) Прогнози на посадку випускаються у форматі TREND.

(c) Період дії прогнозу TREND становить 2 години від часу випуску зведення, який є частиною прогнозу на посадку.

MET.OR.230 Прогнози для зльоту

(a) Аеродромний метеорологічний орган випускає прогнози для зльоту, як визначено нормативно-правовими актами, що встановлюють вимоги до надання MET.

(b) Аеродромний метеорологічний орган надає прогнози для зльоту експлуатантам та членам льотного екіпажу на запит протягом 3 годин до очікуваного часу вильоту.

MET.OR.235 Попередження по аеродрому та попередження і оповіщення про зсув вітру

Аеродромний метеорологічний орган надає попередження по аеродрому та попередження і оповіщення про зсув вітру відповідно до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET

MET.OR.240 Інформація, призначена для експлуатантів та членів льотного екіпажу

Аеродромний метеорологічний орган надає метеорологічну інформацію експлуатантам та членам льотного екіпажу відповідно до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET.

MET.OR.242 Інформація, що підлягає наданню органам обслуговування повітряного руху

(а) Аеродромний метеорологічний орган надає, при потребі, органу аеродромного диспетчерського обслуговування:

(1) місцеві регулярні та спеціальні зведення, зведення METAR та SPECI, прогнози TAF, прогнози на посадку TREND по відповідному аеродрому з корективами до них;

(2) інформацію SIGMET та AIRMET, попередження і оповіщення про зсув вітру та попередження по аеродрому;

(3) будь-яку додаткову метеорологічну інформацію, погоджену на місцевому рівні, наприклад, прогноз приземного вітру для визначення можливих змін (робочої) злітно-посадкової смуги;

(4) за домовленістю отриману інформацію про хмари вулканічного попелу, стосовно якої повідомлення SIGMET ще не було випущено;

(5) за домовленістю отриману інформацію про вулканічну діяльність, що передуює виверженню, та/або про вулканічні виверження.

(b) Аеродромний метеорологічний орган забезпечує, при потребі, орган ОПР, який надає диспетчерське обслуговування підходу:

(1) місцевими регулярними та спеціальними зведеннями, зведеннями METAR та SPECI, прогнозами TAF, прогнозами на посадку TREND та корективами до них;

(2) інформацією SIGMET та AIRMET, попередженнями і оповіщеннями про зсув вітру, відповідними спеціальними донесеннями з борту, та попередженнями по аеродрому;

(3) за домовленістю будь-якою додатковою метеорологічною інформацією;

(4) за домовленістю отриманою інформацією про хмару вулканічного попелу, стосовно якої повідомлення SIGMET ще не було випущено;

(5) за домовленістю отриманою інформацією про вулканічну діяльність, що передуює виверженню, та/або про вулканічне виверження.

Підглава 3 - Вимоги до органів метеорологічного стеження

MET.OR.245 Метеорологічне стеження та інша інформація

У межах свого району відповідальності орган метеорологічного стеження:

(a) постійно стежить за метеорологічними умовами, що впливають на виконання польотів;

(b) складає та розповсюджує інформацію SIGMET (у відповідному випадку – спеціальне повідомлення з борту ПС), інформацію AIRMET, зональні прогнози для польотів на низьких рівнях та корективи до них;

(c) здійснює координацію з органом, відповідальним за видання NOTAM та/або ASHTAM з метою забезпечення узгодженості метеорологічної інформації про вулканічний попіл, що включається в повідомлення SIGMET та NOTAM та/або ASHTAM;

(d) здійснює координацію з визначеними вулканічними обсерваторіями з метою забезпечення ефективної та своєчасної інформації про вулканічну діяльність;

(e) забезпечує відповідний VAAC отриманою інформацією про виникнення вулканічної діяльності, що передувє виверженню, вулканічне виверження та вулканічний попіл, стосовно якого ще не було видано повідомлення SIGMET;

(f) забезпечує провайдера AIS отриманою інформацією про викид радіоактивних речовин в атмосферу в районі, в межах якого проводиться стеження, або в суміжних районах, стосовно якого ще не було видано SIGMET;

(g) забезпечує відповідний РДЦ/ЦПІ, при потребі, наступними даними:

(1) зведеннями METAR та SPECI, включаючи поточні дані щодо тиску для аеродромів та інших географічних пунктів, TAF, TREND та корективами до них;

(2) прогнозами вітру та температури повітря на висотах, прогнозами особливих явищ погоди за маршрутом, а також корективами до них, повідомленнями SIGMET та AIRMET та відповідними спеціальними повідомленнями з борту ПС;

(3) будь-якою іншою метеорологічною інформацією, необхідною РДЦ/ЦПІ для задоволення запитів від екіпажів повітряних суден під час польоту (у випадку, якщо орган метеорологічного стеження не має метеорологічної інформації, необхідної РДЦ/ЦПІ, він запитує зазначену інформацію в іншого метеорологічного органа);

(4) отриманою інформацією про хмари вулканічного попелу, стосовно яких ще не було видано SIGMET, за домовленістю між органом метеорологічного стеження та РДЦ/ЦПІ;

(5) отриманою інформацією про викид радіоактивних речовин в атмосферу за домовленістю між органом метеорологічного стеження та РДЦ/ЦПІ;

(6) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(7) консультативною інформацією про вулканічний попіл, наданою VAAC у своєму районі відповідальності;

(8) отриманою інформацією про виникнення вулканічної діяльності, що передуює виверженню та/або вулканічне виверження за домовленістю між органом метеорологічного стеження та РДЦ/ЦПІ.

(h) забезпечує відповідний орган ОПР, при потребі інформацією SIGMET, інформацією AIRMET, відповідними спеціальними донесеннями з борту ПС, зональними прогнозами для польотів на низьких рівнях та будь-якою додатковою метеорологічною інформацією за домовленістю.

MET.OR.250 Повідомлення SIGMET

Орган метеорологічного стеження:

- (a) складає та розповсюджує повідомлення SIGMET;
- (b) забезпечує скасування повідомлень SIGMET, коли особливе явище погоди більше не спостерігається або не очікується його виникнення в тому районі, на який поширюється повідомлення SIGMET;
- (c) забезпечує, щоб термін дії повідомлення SIGMET не перевищував 4 години, а в особливих випадках, для хмар вулканічного попелу та тропічних циклонів, забезпечує, щоб термін дії повідомлень SIGMET був продовжений до 6 годин;
- (d) повідомлення SIGMET випускається не раніше ніж за 4 години до початку періоду дії. Спеціальне повідомлення SIGMET щодо хмари вулканічного попелу випускається як тільки це стане практично можливим, але не раніше ніж за 12 годин до початку періоду дії, і уточнюється принаймні кожні 6 годин.

MET.OR.255 Повідомлення AIRMET

Орган метеорологічного стеження:

- (a) складає та розповсюджує повідомлення AIRMET;
- (b) забезпечує скасування повідомлення AIRMET, коли особливе явище погоди більше не спостерігається або не очікується його виникнення в тому районі, на який поширюється повідомлення AIRMET;
- (c) забезпечує, щоб термін дії повідомлення AIRMET не перевищував 4 години.

MET.OR.260 Зональні прогнози для польотів на низьких рівнях

Орган метеорологічного стеження:

- (a) забезпечує складання зональних прогнозів для польотів на низьких рівнях;
- (b) забезпечує, щоб частота випуску, формат, фіксований строк або період дії зональних прогнозів для польотів на низьких рівнях та критерії випуску корективів до них відповідали вимогам нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET;
- (c) забезпечує, щоб зональні прогнози для польотів на низьких рівнях, підготовлені в підтримку випуску повідомлення AIRMET, склалися кожні 6 годин на період дії 6 годин і випускалися відповідним органом метеорологічного стеження не пізніше ніж за 1 годину до початку терміну їх дії.

**РОЗДІЛ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ МЕТ
(МЕТ.TR)**

Провайдер МЕТ надає МЕТ відповідно до нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання МЕТ.

Handwritten signature in blue ink.

Додаток 6
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 6 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ AIS (Part-AIS)

РОЗДІЛ А - ДОДАТКОВІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ AIS

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

AIS.OR.100 Технічна та операційна компетентність і можливості

- (а) Провайдер AIS забезпечує доступність інформації та даних у формі, зручній для:
- (1) персоналу, залученого до виконання польотів, у тому числі екіпажів ПС;
 - (2) планування польотів, систем управління польотами та пілотажних тренажерів;

(3) провайдерів ATS, які відповідають за надання FIS, надання послуг аеродромного FIS та надання передпольотної інформації.

(b) Провайдери AIS мають забезпечувати цілісність даних та підтверджувати рівень їх точності, що розповсюджуються для виконання польотів, у тому числі підтверджувати джерела такої інформації перед її розповсюдженням.

РОЗДІЛ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ AIS

(AIS.TR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

AIS.TR.100 Робочі методи та операційні процедури для надання AIS

Провайдер AIS має бути спроможний продемонструвати, що його робочі методи та операційні процедури сумісні з:

- (a) Додатком 4 ICAO «Аеронавігаційні карти»;
- (b) Додатком 15 ICAO «Обслуговування аеронавігаційною інформацією»;
- (c) нормативно-правовими актами, що встановлюють вимоги до надання AIS.

Додаток 7
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 7 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ DAT (Part-DAT)

РОЗДІЛ А - ДОДАТКОВІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ DAT (DAT.OR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

DAT.OR.100 Аеронавігаційні дані та інформація

(а) Провайдер DAT отримує, збирає, перетворює, вибирає, формує, поширює та/або інтегрує аеронавігаційні дані та інформацію, яка випущена достовірним джерелом для використання в аеронавігаційній базі даних для сертифікованого бортового обладнання повітряного судна.

У конкретних випадках, якщо аеронавігаційні дані не надаються у збірнику аеронавігаційної інформації (AIP) або достовірним джерелом чи не відповідають застосовним DQR, вони можуть бути створені провайдером DAT самостійно. У зв'язку з цим провайдер DAT, який створив аеронавігаційні дані, проводить їх валідацію.

(b) За запитом замовників, провайдер DAT може обробляти спеціальні дані, надані експлуатантом повітряного судна або іншими провайдерами DAT, для використання експлуатантом повітряного судна. Відповідальність за дані та їх подальше оновлення несе експлуатант повітряного судна.

DAT.OR.105 Технічна і операційна компетентність та можливості

(a) У доповнення до вимог параграфу ATM/ANS.OR.B.001 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер DAT:

(1) здійснює прийом, складання, перетворення, вибір, форматування, розподіл та/або інтеграцію аеронавігаційних даних та інформації, що випускаються джерелами аеронавігаційних даних в аеронавігаційні бази даних для сертифікованої інформаційно-програмної системи/обладнання повітряного судна;

(2) заявляє про відповідність того, що створені ним аеронавігаційні бази даних випускаються відповідно до цих Авіаційних правил, інших нормативно-правових актів та відповідних промислових (галузевих) стандартів;

(3) надає допомогу власнику обладнання при вирішенні будь-яких дій, що стосуються підтримання льотної придатності, пов'язаних з випущеними аеронавігаційними базами даних.

(b) Для випуску баз даних відповідальний керівник призначає сертифікований персонал, визначений у пункті (b) параграфу DAT.TR.100 цього додатка, і розподіляє їх обов'язки з метою підтвердження відповідності даних та

процесів DQR. Відповідальність за звіти про випуск баз даних, підписані сертифікованим персоналом, несе відповідальний керівник провайдера DAT.

DAT.OR.110 Система управління

У доповнення до вимог параграфу ATM/ANS.OR.B.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер DAT встановлює та підтримує систему управління, яка включає в себе процедури контролю, для:

- (a) випуску документа, схвалення чи зміни;
- (b) змін DQR;
- (c) верифікації того, що вхідні дані були випущені відповідно до застосовних стандартів;
- (d) своєчасного оновлення даних, що використовуються;
- (e) ідентифікації та простежуваності;
- (f) процесів для прийому, складання, перекладу, вибору, форматування, розповсюдження та/або інтеграції даних до загальної бази даних або до бази даних, сумісної з конкретною інформаційно-програмною системою /обладнанням повітряного судна;
- (g) методів перевірки та підтвердження достовірності даних;
- (h) визначення необхідних інструментів, включаючи управління конфігурацією та калібруванням інструментів;

(i) обробки помилок/недоліків;

(j) координації з джерелами аеронавігаційних даних та/або провайдерами DAT;

(k) видання висновків про відповідність;

(l) контрольованого розподілу баз даних для користувачів.

DAT.OR.115 Збереження документації

У доповнення до параграфу ATM/ANS.OR.B.030 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер DAT включає до системи управління елементи, вказані у параграфі DAT.OR.110 цього додатка.

ГЛАВА 2 - СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ

DAT.OR.200 Вимоги до звітування

(a) Провайдер DAT:

(1) повідомляє замовника про всі випадки випуску аеронавігаційних баз даних, які згодом були визначені такими, що мають недоліки та/або помилки, а отже, не відповідають вимогам щодо даних;

(2) повідомляє уповноважений орган про недоліки та/або помилки, виявлені відповідно до підпункту (1) цього пункту, які можуть призвести до

небезпечного стану. Такі звіти подаються у порядку, погодженому уповноваженим органом;

(3) у разі, якщо сертифікований провайдер DAT виступає в ролі постачальника даних іншому провайдеру DAT, він також повідомляє його про всі випадки випуску аеронавігаційних баз даних для цієї організації, які згодом були визначені, як помилкові;

(4) повідомляє джерела аеронавігаційних даних про помилкові, неузгоджені або недостатні дані в джерелах аеронавігаційної інформації.

(b) Провайдер DAT створює та підтримує функціонування внутрішньої системи надання повідомлень в інтересах безпеки польотів для забезпечення можливості збору та оцінки повідомлень з метою виявлення несприятливих тенденцій або усунення недоліків та реагування на події.

Ця внутрішня система звітності може бути інтегрована до системи управління, як це передбачено параграфом ATM/ANS.OR.B.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил.

РОЗДІЛ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ DAT (DAT.TR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

DAT.TR.100 Робочі методи та операційні процедури

Провайдер DAT:

(a) стосовно всіх необхідних аеронавігаційних даних:

(1) встановлює DQR, узгоджені з іншими провайдерами DAT, щоб визначити сумісність DQR з їхнім цільовим призначенням;

(2) використовує дані з достовірного(-них) джерела (-л) та, у разі необхідності, з інших аеронавігаційних даних, підтверджених самим провайдером DAT та/або іншими провайдерами(-ом) DAT;

(3) встановлює процедуру для забезпечення правильної обробки даних;

(4) встановлює та впроваджує процеси для гарантії того, що спеціальні дані, надані або запитовані експлуатантом повітряного судна або іншим провайдером DAT, будуть поширюватися тільки на них;

(b) стосовно сертифікованого персоналу, який підписує висновки про відповідність за пунктом (b) параграфу DAT.OR.105 цього додатка гарантує, що:

(1) знання, кваліфікація (включаючи інші функції в організації) та досвід сертифікованого персоналу відповідають покладеним на нього обов'язкам;

(2) провайдер DAT веде облік всього сертифікованого персоналу, який містить інформацію про обсяг їх повноважень;

(3) сертифікованому персоналу надається посвідчення з визначенням обсягу їх повноважень.

DAT.TR.105 Необхідні інтерфейси

Провайдер DAT забезпечує необхідні офіційні інтерфейси з:

(а) джерелом(-ами) аеронавігаційних даних та/або іншими провайдерами
DAT;

(b) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(с) якщо необхідно, експлуатантами.



Додаток 8
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 8 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ CNS (Part-CNS)

РОЗДІЛ А - ДОДАТКОВІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ CNS (CNS.OR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

CNS.OR.100 Технічна і операційна компетентність та можливості

(a) Провайдер CNS забезпечує доступність, безперервність, точність та цілісність типів (обсягів) послуг/функцій, які він надає.

(b) Провайдер CNS має підтвердити, що послуги CNS надаються якісно, та продемонструвати, що його обладнання регулярно обслуговується та, де це необхідно, налаштовується.

**РОЗДІЛ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ CNS
(CNS.TR)**

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

**CNS.TR.100 Робочі методи та операційні процедури для провайдерів
CNS**

Провайдер CNS має бути спроможним продемонструвати, що його робочі методи та операційні процедури відповідають:

- (a) нормативно-правовим актам, які встановлюють вимоги до організації експлуатації CNS;
- (b) стандартам Додатку 10 ICAO «Авіаційний електрозв'язок»

Провайдер CNS має бути спроможним надавати CNS відповідно до вимог структури повітряного простору.



Додаток 9

до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»

(підпункт 9 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ATFM **(Part-ATFM)**

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ATFM **(ATFM.TR)**

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATFM.TR.100 Робочі методи та операційні процедури провайдерів ATFM

Провайдер ATFM має бути спроможний продемонструвати, що його робочі методи та операційні процедури відповідають вимогам нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання ATFM.



Додаток 10

до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»

(підпункт 10 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ASM (Part-ASM)

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ASM (ASM.TR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ASM.TR.100 Робочі методи та операційні процедури провайдерів ASM

Провайдер ASM має бути спроможний продемонструвати, що його робочі методи та операційні процедури відповідають вимогам нормативно-правових актів щодо надання ASM, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю).



Додаток 11
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 11 пункт 5 розділ VI)

СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ FPD (Part-FPD)

РОЗДІЛ А - ДОДАТКОВІ ОРГАНІЗАЦІЙНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ FPD (FPD.OR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

FPD.OR.100 Дизайн процедур польотів та структури повітряного простору

(a) Провайдер FPD здійснює:

- (1) дизайн та документування процедур польотів;
- (2) валідацію процедур польотів.

(b) Провайдер FPD використовує аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію, які відповідають нормативно-правових актів до аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації.

(c) Якщо аеронавігаційні дані не надаються достовірним джерелом або не відповідають застосованим DQR, такі аеронавігаційні дані можуть бути отримані провайдером FPD з інших джерел. У цьому випадку провайдер FPD проводить валідацію таких аеронавігаційних даних.

FPD.OR.105 Система управління

Окрім вимог, наведених у параграфі ATM/ANS.OR.B.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер FPD створює систему управління та підтримує її функціонування, що враховує наступні процедури контролю за:

- (a) збором даних;
- (b) дизайном процедур польотів відповідно до критеріїв, зазначених у параграфі FPD.TR.100 цього додатка;
- (c) веденням документації з дизайну процедур польотів;
- (d) консультаціями із зацікавленими сторонами;
- (e) наземною валідацією процедур польотів і, у разі необхідності, льотною валідацією процедур польотів;
- (f) визначенням інструментів (засобів), включаючи конфігурації системи управління та необхідних засобів, забезпечення кваліфікації персоналу;

(g) супроводженням та періодичним переглядом процедур польотів відповідно до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 04 липня 2019 року за № 727/33698 (далі – наказ від 16 квітня 2019 року № 475).

FPD.OR.110 Ведення документації

В доповнення до вимог параграфу ATM/ANS.OR.B.030 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер FPD включає в свою систему обліку елементи, зазначені в параграфі FPD.OR.105 цього додатка.

FPD.OR.115 Технічна і операційна компетентність та можливості

(a) В доповнення до вимог підпункту (a)(6) параграфу ATM/ANS.OR.B.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер FPD забезпечує, що його персонал, який здійснює дизайн процедур польотів:

(1) успішно завершив курси, що забезпечують набуття компетентності здійснювати дизайн процедур польотів (теоретична підготовка);

(2) має відповідний досвід, що забезпечує успішне застосування теоретичних знань (практична підготовка);

(3) успішно завершив курси з підтримки компетентності (безперервна підготовка).

(b) У разі проведення льотної валідації провайдер FPD забезпечує, що льотна валідація проводиться компетентними пілотами повітряних суден.

(c) В доповнення до вимог параграфу ATM/ANS.OR.B.030 додатка 3 до цих Авіаційних правил, провайдер FPD має зберігати записи всіх проведених навчань (підготовки) персоналу, що здійснює дизайн процедур польотів, проведений дизайн процедур польотів зазначеним персоналом та забезпечує доступ до них:

(1) уповноваженому органу;

(2) за запитом зацікавленому персоналу, що здійснює дизайн процедур польотів;

(3) за згодою персоналу з дизайну процедур польотів іншій організацій-роботодавцю, яка його розглядає для прийому на роботу.

FPD.OR.120 Необхідні взаємовідносини

(a) Провайдери FPD, які отримують аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію відповідно до параграфу FPD.OR.100 цього додатка, забезпечують укладення договорів з:

(1) укладачами аеронавігаційних даних;

(2) іншими провайдерами;

(3) експлуатантами аеродромів;

(4) за необхідності експлуатантами ПС.

(b) Провайдери FPD мають укласти договори з наступними зацікавленими користувачами послуг FPD з метою забезпечення того, що вимоги до FPD, визначені наступними зацікавленими користувачами виконані, та процедури польотів постійно переглядаються.

РОЗДІЛ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ FPD (FPD.TR)

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

FPD.TR.100 Критерії з дизайну процедур польотів

Дизайн процедур польотів проводиться персоналом, який здійснює дизайн процедур польотів, у відповідності до критеріїв дизайну, визначених у ICAO DOC 8168 «Виконання польотів повітряних суден», ICAO Doc 9906 «Керівництво із забезпечення якості при дизайні процедур польотів» та наказу від 16 квітня 2019 року № 475, з метою забезпечення безпеки польотів ПС. Критерії з дизайну забезпечують відповідні запаси висот над перешкодами для виконання процедур польотів.

FPD.TR.105 Координати та аеронавігаційні дані

(a) Провайдери FPD розраховують і надають провайдеру AIS географічні координати, що позначають широту і довготу, у системі координат WGS-84 з урахуванням вимог нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації.

Точність та розрахунки не мають перевищувати граничні значення, встановлені нормативно-правовими актами, що встановлюють вимоги до аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації.



Додаток 12

до Авіаційних правил України

«Вимоги до провайдерів

аеронавігаційного обслуговування,

провайдерів послуг дизайну

процедур польотів, провайдерів

аеронавігаційних даних та до

системи сертифікації та нагляду за

ними»

НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ



Додаток 13
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(підпункт 1 пункт 5 розділ VI)

**ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ ЩОДО ПІДГОТОВКИ ТА ОЦІНЮВАННЯ
КОМПЕТЕНТНОСТІ ПЕРСОНАЛУ
(PART-PERS)**

**РОЗДІЛ А – ПЕРСОНАЛ З ЕЛЕКТРОННИХ ЗАСОБІВ ДЛЯ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОВІТРЯНОГО РУХУ**

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATSEP.OR.100 Сфера застосування

(a) Цей розділ встановлює вимоги для провайдерів щодо підготовки та оцінки компетентності персоналу з електронних засобів для забезпечення безпеки повітряного руху (далі - ATSEP).

(b) Для провайдерів, які подали заявку на отримання сертифікату за спрощеними процедурами відповідно до пунктів (a) та (b) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатка 3 до цих Авіаційних правил, мінімальні вимоги

щодо підготовки та проведення оцінки компетентності ATSEP можуть встановлюватись уповноваженим органом. Мінімальні вимоги мають базуватися на кваліфікації та досвіді з експлуатації конкретного обладнання або типу обладнання для того, щоб забезпечити встановлений рівень безпеки польотів.

ATSEP.OR.105 Програма підготовки та проведення оцінки компетентності

Відповідно до підпункту (а)(6) параграфу ATM/ANS.OR.B.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил провайдер, що приймає на роботу ATSEP та (або) кандидатів на посади ATSEP, впроваджує програму з підготовки та оцінювання компетентності, яка охоплюватиме завдання та обов'язки, які виконуватиме ATSEP.

Коли ATSEP наймається субконтрактною організацією, провайдер забезпечує, щоб ATSEP підтримував відповідну підготовку та компетентність, які передбачені главою 1 розділу А додатка 8 до цих Авіаційних правил.

ATSEP.OR.110 Зберігання інформації

В доповнення до вимог параграфу ATM/ANS.OR.B.030 додатка 3 до цих Авіаційних правил провайдер, який має ATSEP та (або) кандидатів на посади ATSEP, має зберігати інформацію щодо підготовки та оцінювань компетентності пройдених ATSEP, а також забезпечує доступність такої інформації:

- (a) уповноваженому органу;
- (b) зацікавленому ATSEP за його запитом;

(с) іншій організації, до якої ATSEP приймається на роботу, за її запитом та за згодою ATSEP.

ATSEP.OR.115 Володіння мовою

Провайдер має гарантувати, що ATSEP володіє мовою (мовами), необхідною для виконання його посадових обов'язків.

ГЛАВА 2 – ВИМОГИ ДО ПІДГОТОВКИ

ATSEP.OR.200 Загальні вимоги до підготовки

Провайдер має гарантувати, щоб ATSEP:

(а) успішно пройшов:

(1) базову підготовку відповідно до параграфу ATSEP.OR.205 цього додатка;

(2) кваліфікаційну підготовку відповідно до параграфу ATSEP.OR.210 цього додатка;

(3) рейтингову підготовку з систем/ обладнання відповідно до параграфу ATSEP.OR.215 цього додатка;

(б) проходить безперервну підготовку з відновлення/ підтримання кваліфікації відповідно до параграфу ATSEP.OR.220 цього додатка.

ATSEP.OR.205 Базова підготовка

(a) базова підготовка ATSEP має включати вивчення:

(1) дисциплін, тем та підтем відповідно до доповнення 1 до цього додатка (базова підготовка - загальна);

(2) дисциплін відповідно до доповнення 2 до цього додатка (базова підготовка - напрями), які відповідають напрямам діяльності провайдера.

(b) Провайдер може встановлювати вимоги до освіти та кваліфікації кандидатів на посади ATSEP і може відповідно адаптувати перелік та/або рівень вивчення дисциплін, тем та підтем, що визначені у пункті (a) цього параграфу, за якими кандидати на посади ATSEP, які відповідають встановленим вимогам до освіти та кваліфікації, мають успішно пройти підготовку.

ATSEP.OR.210 Кваліфікаційна підготовка

Кваліфікаційна підготовка ATSEP має включати вивчення:

(a) дисциплін, теми та підтеми відповідно до доповнення 3 до цього додатка (кваліфікаційна підготовка - загальна);

(b) дисциплін, тем та підтем як мінімум за одним із кваліфікаційних напрямів відповідно до доповнення 4 до цього додатка (кваліфікаційна підготовка - напрями), у відповідності до напрямів роботи ATSEP.

ATSEP.OR.215 Рейтингова підготовка з систем/обладнання

(a) Рейтингова підготовка з систем/обладнання для ATSEP має відповідати посадовим обов'язкам, які персонал буде виконувати та, включати один або декілька з наступних елементів:

- (1) курси теоретичної підготовки;
- (2) курси практичної підготовки;
- (3) стажування на робочому місці.

(b) Рейтингова підготовка з систем/обладнання має забезпечити надання кандидату на посаду ATSEP необхідних знань та навичок щодо:

- (1) принципів роботи та функцій систем/обладнання;
- (2) фактичного і потенційного впливу дій ATSEP на системи та обладнання;
- (3) впливу роботи систем та обладнання на операційне середовище.

ATSEP.OR.220 Безперервна підготовка

Безперервна підготовка має включати підготовку з підтримання/відновлення компетентності із встановленою періодичністю, підготовку при модернізації або впровадженні нового обладнання/систем та підготовку до дій в аварійних ситуаціях.

ГЛАВА 3 – ВИМОГИ ДО ОЦІНЮВАННЯ КОМПЕТЕНТНОСТІ

ATSEP.OR.300 Оцінювання компетентності - загальні вимоги

Провайдер має гарантувати, що ATSEP:

- (a) був оцінений та визнаний компетентним для виконання своїх посадових обов'язків ;
- (b) проходить періодичне оцінювання компетентності відповідно до параграфу ATSEP.OR.305 цього додатка.

ATSEP.OR.305 Початкове та періодичне оцінювання компетентності

Провайдер, який має ATSEP та (або) кандидатів на посади ATSEP, має:

- (a) встановити, впровадити та документувати процеси щодо:
 - (1) оцінювання компетентності ATSEP до початку виконання обов'язків за посадою та періодичного оцінювання компетентності ATSEP;
 - (2) вжиття заходів у разі втрати або зниження компетентності ATSEP, у тому числі процес оскарження;
 - (3) забезпечення нагляду за персоналом, який визнаний некомпетентним.

(b) визначити наступні критерії, за якими необхідно здійснювати початкове та періодичне оцінювання компетентності:

- (1) технічні навички;
- (2) поведінкові навички;
- (3) знання.

ГЛАВА 4 - ВИМОГИ ДО ІНСТРУКТОРІВ ТА ЕКСПЕРТІВ

ATSEP.OR.400 Підготовка інструкторів ATSEP

Провайдер, який має ATSEP та (або) кандидатів на посади ATSEP, має гарантувати, що:

(a) інструктори з підготовки ATSEP мають відповідні знання та досвід у сфері, в якій вони здійснюють підготовку;

(b) інструктори з підготовки на робочому місці успішно пройшли відповідний курс підготовки інструкторів та мають навички втручання у випадках, коли під час підготовки безпека польотів може бути поставлена під загрозу.

ATSEP.OR.405 Експерти з оцінювання технічних навичок

Провайдер, який має ATSEP та (або) кандидатів на посади ATSEP, має гарантувати, що експерти з оцінювання технічних навичок успішно пройшли

відповідний курс підготовки експертів та мають відповідні знання та досвід для здійснення оцінювання за критеріями, визначеними у пункті (b) параграфу ATSEP.OR.305 цього додатка.



Доповнення 1 до додатка 13
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»

**ПЕРЕЛІК ДИСЦИПЛІН, ТЕМ ТА ПІДТЕМ ПІДГОТОВКИ ATSEP
БАЗОВА ПІДГОТОВКА - ЗАГАЛЬНА (BASIC TRAINING – SHARED)**

Дисципліна 1: Вступ до професійної діяльності (Induction).

Тема 1: Вступ до професійної діяльності (Induction).

Підтема 1.1	Огляд питань професійної підготовки та оцінювання (Training and Assessment Overview).
Підтема 1.2	Організація на національному рівні (National Organisation).
Підтема 1.3	Робоче місце (Workplace).
Підтема 1.4	Роль ATSEP (ATSEP role).
Підтема 1.5	Європейський/світовий підхід (European/Worldwide Dimension).
Підтема 1.6	Міжнародні стандарти та рекомендована практика (International Standards and Recommended Practices).
Підтема 1.7	Інформаційна безпека (Data Security).
Підтема 1.8	Управління якістю (Quality Management).

Підтема 1.9	Система управління безпекою польотів (Safety Management System).
Підтема 1.10	Охорона праці і безпека (Health and Safety).

Дисципліна 2: Ознайомлення з питаннями організації повітряного руху та виконанням польотів (Air Traffic Familiarisation).

Тема 1: Ознайомлення з питаннями організації повітряного руху та виконання польотів (Air Traffic Familiarisation).

Підтема 1.1	Організація повітряного руху (Air Traffic Management).
Підтема 1.2	Диспетчерське обслуговування повітряного руху (Air Traffic Control).
Підтема 1.3	Наземні мережі безпеки (Ground-based Safety Nets).
Підтема 1.4	Інструментарій диспетчерського обслуговування та засоби моніторингу повітряного руху (Air Traffic Control Tools and Monitoring Aids).
Підтема 1.5	Ознайомлення з операційним середовищем (Familiarisation).



Доповнення 2 до додатка 13
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»

ПЕРЕЛІК ДИСЦИПЛІН, ТЕМ ТА ПІДТЕМ ПІДГОТОВКИ ATSEP БАЗОВА ПІДГОТОВКА – НАПРЯМИ (BASIC TRAINING – STREAMS)

Дисципліна 3: Служби аеронавігаційної інформації (Aeronautical information services).

Дисципліна 4: Метеорологія (Meteorology).

Дисципліна 5: Зв'язок (Communication).

Дисципліна 6: Навігація (Navigation).

Дисципліна 7: Спостереження (Surveillance).

Дисципліна 8: Обробка даних (Data processing).

Дисципліна 9: Моніторинг та керування роботою систем (System monitoring & System Control).

Дисципліна 10: Процедури технічного обслуговування (Maintenance Procedures).

Доповнення 3 до додатка 13
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»

**ПЕРЕЛІК ДИСЦИПЛІН, ТЕМ ТА ПІДТЕМ ПІДГОТОВКИ ATSEP
КВАЛІФІКАЦІЙНА ПІДГОТОВКА – ЗАГАЛЬНА (QUALIFICATION
TRAINING – SHARED)**

Дисципліна 1: Безпека польотів (Safety).

Тема 1: Управління безпекою польотів (Safety Management).

Підтема 1.1	Принципи та політика безпеки польотів (Policy and Principles).
Підтема 1.2	Концепція ризику та принципи його оцінювання (Concept of Risk and Principles of Risk Assessment).
Підтема 1.3	Процес оцінювання безпеки польотів (Safety Assessment Process).
Підтема 1.4	Схема класифікації ризиків аеронавігаційної системи (Air Navigation System Risk Classification Scheme).
Підтема 1.5	Авіаційні правила безпеки польотів (Safety Regulation).

Дисципліна 2: Охорона праці і безпека (Health and Safety).

Тема 1: Усвідомлення небезпеки і встановлені норми (Hazard Awareness and Legal Rules).

Підтема 1.1	Усвідомлення небезпеки (Hazard Awareness).
Підтема 1.2	Процедури і Авіаційні правила (Regulations and Procedures).
Підтема 1.3	Робота з небезпечними матеріалами (Handling of Hazardous).

Дисципліна 3: Людський фактор (Human Factors).

Тема 1: Уведення до проблеми людського фактора (Introduction to Human Factors).

Підтема 1.1	Вступ (Introduction).
-------------	-----------------------

Тема 2: Знання та навички, необхідні в роботі (Working Knowledge and Skills).

Підтема 2.1	Знання, навички і компетентність ATSEP (ATSEP knowledge, skills and competence).
-------------	--

Тема 3: Психологічні фактори (Psychological Factors).

Підтема 3.1	Пізнавальна здатність (Cognition).
-------------	------------------------------------

Тема 4: Медичні аспекти (Medical).

Підтема 4.1	Втома (Fatigue).
Підтема 4.2	Придатність до роботи (Fitness).
Підтема 4.3	Умови праці (Work Environment).

Тема 5: Організаційні та соціальні фактори (Organisational and Social Factors).

Підтема 5.1	Основні потреби людей в процесі роботи (Basic Needs of People at Work).
Підтема 5.2	Організація командної роботи (Team Resource Management).
Підтема 5.3	Колективна робота і розподілення обов'язків в команді (Teamwork and Team Roles).

Тема 6: Спілкування (Communication).

Підтема 6.1	Письмова доповідь (Written Report).
Підтема 6.2	Вербальне (голосове) і невербальне спілкування (Verbal and Non-verbal Communication).

Тема 7: Стрес (Stress).

Підтема 7.1	Стрес (Stress).
Підтема 7.2	Управління стресом (Stress Management).

Тема 8: Людські помилки (Human Error).

Підтема 8.1	Людські помилки (Human Error).
-------------	--------------------------------



Доповнення 4 до додатка 13
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»

**ПЕРЕЛІК ДИСЦИПЛІН, ТЕМ ТА ПІДТЕМ ПІДГОТОВКИ ATSEP
КВАЛІФІКАЦІЙНА ПІДГОТОВКА – НАПРЯМИ (QUALIFICATION
TRAINING – STREAMS)**

1. Зв'язок - Обмін мовною інформацією (Communication - Voice).

Дисципліна 1: Авіаційний мовний електрозв'язок (Voice).

Тема 1: Авіаційний повітряний електрозв'язок (Air-Ground).

Підтема 1.1	Радіопередавач/радіоприймач (Transmission/Reception).
Підтема 1.2	Антенні системи (Radio Antenna Systems).
Підтема 1.3	Комутація радіозв'язку (Voice Switch).
Підтема 1.4	Робоче місце диспетчера (Controller Working Position).
Підтема 1.5	Інтерфейси засобів радіозв'язку (Radio Interfaces).

Тема 2: Авіаційний телефонний електрозв'язок (Ground-Ground).

Підтема 2.1	Інтерфейси засобів телефонного зв'язку (Interfaces).
Підтема 2.2	Протоколи телефонної сигналізації (Protocols).
Підтема 2.3	Комутація телефонного зв'язку (Switch).
Підтема 2.4	Оперативний та телефонний електрозв'язок

	(Communication chain).
Підтема 2.5	Робоче місце диспетчера (Controller working position).

Дисципліна 2: Лінії зв'язку (Transmission Path).

Тема 1: Лінії зв'язку (Lines).

Підтема 1.1	Теорія ліній зв'язку (Lines Theory).
Підтема 1.2	Цифрова передача даних (Digital Transmissions).
Підтема 1.3	Види ліній зв'язку (Types of Lines).

Тема 2: Спеціальні лінії зв'язку (Specific Links).

Підтема 2.1	Радіорелейні лінії зв'язку (Microwave Link).
Підтема 2.2	Супутниковий зв'язок (Satellite).

Дисципліна 3: Наземні засоби об'єктивного контролю (Recorders).

Тема 1: Наземні засоби об'єктивного контролю (Legal Recorders).

Підтема 1.1	Нормативні документи (Regulations).
Підтема 1.2	Принципи роботи (Principles).

Дисципліна 4: Функціональна безпека (Functional Safety).

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

2 Зв'язок - обмін даними (Communication — Data).

Дисципліна 1: Авіаційний електрозв'язок автоматизованого обміну даними (Data).

Тема 1: Ознайомлення з мережами (Introduction to Networks).

Підтема 1.1	Види мереж (Types).
Підтема 1.2	Мережі (Networks).
Підтема 1.3	Мережеві послуги телекомунікаційних провайдерів (External-Network Services).
Підтема 1.4	Засоби аналізу даних (Measuring Tools).
Підтема 1.5	Пошук несправностей (Troubleshooting).

Тема 2: Мережеві протоколи (Protocols).

Підтема 2.1	Основи теорії обміну даними (Fundamental Theory).
Підтема 2.2	Загальні мережеві протоколи (General Protocols).
Підтема 2.3	Прикладні мережеві протоколи (Specific Protocols).

Тема 3: Національні мережі (National Networks).

Підтема 3.1	Національні мережі (National Networks).
-------------	---

Тема 4: Європейські мережі (European Networks).

Підтема 4.1	Мережеві технології (Network Technologies).
-------------	---

Тема 5: Глобальні мережі (Global Networks).

Підтема 5.1	Мережі і стандарти (Networks and Standards).
-------------	--

Підтема 5.2	Опис мереж (Description).
Підтема 5.3	Глобальна архітектура мереж (Global Architecture).
Підтема 5.4	Підмережі «повітря-земля» (Air-Ground Sub-Networks).
Підтема 5.5	Підмережі «земля-земля» (Ground-Ground Sub-Networks).
Підтема 5.6	Бортові мережі повітряного судна (Networks on Board of the Aircraft).
Підтема 5.7	Сервіси передачі даних «повітря-земля» (Air-Ground Applications).

Дисципліна 2: Лінії зв'язку (Transmission Path).

Тема 1: Лінії зв'язку (Lines).

Підтема 1.1	Теорія ліній зв'язку (Lines Theory).
Підтема 1.2	Цифрова передача даних (Digital Transmissions).
Підтема 1.3	Види ліній зв'язку (Types of Lines).

Тема 2: Спеціальні лінії зв'язку (Specific Links).

Підтема 2.1	Радіорелейні лінії зв'язку (Microwave Link).
Підтема 2.2	Супутниковий зв'язок (Satellite).

Дисципліна 3: Наземні засоби об'єктивного контролю (Recorders).

Тема 1: Наземні засоби об'єктивного контролю (Legal Recorders).

Підтема 1.1	Нормативні документи (Regulations).
Підтема 1.2	Принципи роботи (Principles).

Дисципліна 4: Функціональна безпека (Functional Safety).

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

3. Приводні радіостанції (NDB) (Navigation — Non-directional Beacon (NDB)).

Дисципліна 1: Навігація, заснована на характеристиках (Performance- based Navigation).

Тема 1: Концепції навігації (Navigation Concepts).

Підтема 1.1	Експлуатаційні вимоги (Operational Requirements).
Підтема 1.2	Навігація, заснована на характеристиках (Performance-based Navigation).
Підтема 1.3	Концепція зональної навігації (RNAV) (Area Navigation Concept (RNAV)).
Підтема 1.4	Повідомлення для пілотів (NOTAM).

Дисципліна 2: Приводні радіостанції (Ground-based Systems — NDB).

Тема 1: Приводна радіостанція (NDB/Locator).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
Підтема 1.2	Структура приводної радіостанції (Ground Station Architecture).

Підтема 1.3	Передавач (Transmitter Sub-system).
Підтема 1.4	Антенa (Antenna Sub-system).
Підтема 1.5	Підсистема моніторингу і керування роботою (Monitoring and Control).
Підтема 1.6	Бортове обладнання (On-board Equipment).
Підтема 1.7	Перевірка та технічне обслуговування (System Check and Maintenance).

Дисципліна 3: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS) (Global Navigation Satellite System (GNSS)).

Тема 1: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS)

Підтема 1.1	Огляд GNSS (General View).
-------------	----------------------------

Дисципліна 4: Бортове навігаційне обладнання (On-board Equipment).

Тема 1: Бортові системи (On-board Systems).

Підтема 1.1	Бортові системи (On-board Systems).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Автономна навігація (Autonomous Navigation).

Підтема 2.1	Інерціальна навігація (Inertial Navigation).
-------------	--

Тема 3: Вертикальна навігація (Vertical Navigation).

Підтема 2.1	Вертикальна навігація (Vertical Navigation).
-------------	--

Дисципліна 5: Функціональна безпека (Functional Safety)

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОрПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

4. Автоматичні радіопеленгатори (DF) (Navigation — Direction Finding (DF))

Дисципліна 1: Навігація, заснована на характеристиках (Performance- based Navigation).

Тема 1: Концепції навігації (Navigation Concepts).

Підтема 1.1	Експлуатаційні вимоги (Operational Requirements).
Підтема 1.2	Навігація, заснована на характеристиках (Performance-based Navigation).
Підтема 1.3	Концепція зональної навігації (RNAV) (Area Navigation Concept (RNAV)).
Підтема 1.4	Повідомлення для пілотів (NOTAM).

Дисципліна 2: Автоматичні радіопеленгатори (Ground-based Systems — DF).

Тема 1: Автоматичний радіопеленгатор (DF).

Підтема 1.1	Використання автоматичних радіопеленгаторів (Use of the System).
Підтема 1.2	Архітектура обладнання ДВЧ-радіопеленгатора (VDF) та доплерівського радіопеленгатора (DDF) (VDF/DDF

	Equipment Architecture).
Підтема 1.3	Приймач (Receiver Sub-system).
Підтема 1.4	Антенна підсистема (Antenna Sub-system).
Підтема 1.5	Підсистема моніторингу і керування роботою (Monitoring and Control Sub-systems).
Підтема 1.6	Перевірка та технічне обслуговування (System Check and Maintenance).

Дисципліна 3: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS) (Global Navigation Satellite System (GNSS)).

Тема 1: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS).

Підтема 1.1	Огляд GNSS (General View).
-------------	----------------------------

Дисципліна 4: Бортове навігаційне обладнання (On-board Equipment).

Тема 1: Бортові системи (On-board Systems).

Підтема 1.1	Бортові системи (On-board Systems).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Автономна навігація (Autonomous Navigation).

Підтема 2.1	Інерціальна навігація (Inertial Navigation),
-------------	--

Тема 3: Вертикальна навігація (Vertical Navigation).

Підтема 3.1	Вертикальна навігація (Vertical Navigation).
-------------	--

Дисципліна 5: Функціональна безпека (Functional Safety)

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОрПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

5. Всебічно направлені азимутальні радіомаяки (VOR) (Navigation VHF Omnidirectional Radio Range (VOR))

Дисципліна 1: Навігація, заснована на характеристиках (Performance- based Navigation).

Тема 1: Концепції навігації (Navigation Concepts).

Підтема 1.1	Експлуатаційні вимоги (Operational Requirements).
Підтема 1.2	Навігація, заснована на характеристиках (Performance-based Navigation).
Підтема 1.3	Концепція зональної навігації (RNAV) (Area Navigation Concept (RNAV)).
Підтема 1.4	Повідомлення для пілотів (NOTAM).

Дисципліна 2: Всебічно направлені азимутальні радіомаяки (VOR) (Ground-based Systems — VOR).

Тема 1: Всебічно направлений азимутальний радіомаяк (VOR).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
Підтема 1.2	Основи функціонування традиційного (CVOR) та/або доплерівського (DVOR) радіомаяків (Fundamentals of CVOR and/or DVOR).

Підтема 1.3	Архітектура радіомаяка (Ground Station Architecture).
Підтема 1.4	Передавач (Transmitter Sub-system).
Підтема 1.5	Антенна підсистема (Antenna Sub-system).
Підтема 1.6	Підсистема моніторингу і керування роботою (Monitoring and Control Sub-systems).
Підтема 1.7	Бортове обладнання (On-board Equipment).
Підтема 1.8	Перевірка та технічне обслуговування (System Check and Maintenance).

Дисципліна 3: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS) (Global Navigation Satellite System (GNSS)).

Тема 1: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS).

Підтема 1.1	Огляд GNSS (General View).
-------------	----------------------------

Дисципліна 4: Бортове навігаційне обладнання (On-board Equipment).

Тема 1: Бортові системи (On-board Systems).

Підтема 1.1	Бортові системи (On-board Systems).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Автономна навігація (Autonomous Navigation).

Підтема 2.1	Інерціальна навігація (Inertial Navigation),
-------------	--

Тема 3: Вертикальна навігація (Vertical Navigation).

Підтема 3.1	Вертикальна навігація (Vertical Navigation).
-------------	--

Дисципліна 5: Функціональна безпека (Functional Safety)

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

6. Далекомірні радіомаяки (DME) (Navigation — Distance Measuring Equipment (DME))

Дисципліна 1: Навігація, заснована на характеристиках (Performance- based Navigation).

Тема 1: Концепції навігації (Navigation Concepts).

Підтема 1.1	Експлуатаційні вимоги (Operational Requirements).
Підтема 1.2	Навігація, заснована на характеристиках (Performance-based Navigation).
Підтема 1.3	Концепція зональної навігації (RNAV) (Area Navigation Concept (RNAV)).
Підтема 1.4	Повідомлення для пілотів (NOTAM).

Дисципліна 2: Далекомірні радіомаяки (DME) (Ground-based Systems — DME).

Тема 1: Далекомірний радіомаяк (DME).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
Підтема 1.2	Основи функціонування далекомірного радіомаяка

	(Fundamentals of DME).
Підтема 1.3	Архітектура далекомірного радіомаяка (Ground Station Architecture).
Підтема 1.4	Приймач (Receiver Sub-system).
Підтема 1.5	Обробка сигналів (Signal Processing).
Підтема 1.6	Передавач (Transmitter Sub-system).
Підтема 1.7	Антенна підсистема (Antenna Sub-system).
Підтема 1.8	Підсистема моніторингу і керування роботою (Monitoring and Control Sub-systems).
Підтема 1.9	Бортове обладнання (On-board Equipment).
Підтема 1.10	Перевірка та технічне обслуговування (System Check and Maintenance).

Дисципліна 3: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS) (Global Navigation Satellite System (GNSS)).

Тема 1: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS).

Підтема 1.1	Огляд GNSS (General View).
-------------	----------------------------

Дисципліна 4: Бортове навігаційне обладнання (On-board Equipment).

Тема 1: Бортові системи (On-board Systems).

Підтема 1.1	Бортові системи (On-board Systems).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Автономна навігація (Autonomous Navigation).

Підтема 2.1	Інерціальна навігація (Inertial Navigation),
-------------	--

Тема 3: Вертикальна навігація (Vertical Navigation).

Підтема 3.1	Вертикальна навігація (Vertical Navigation).
-------------	--

Дисципліна 5: Функціональна безпека (Functional Safety)

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

7. Радіомаячні системи посадки (ILS) (Navigation — Instrument Landing System (ILS))

Дисципліна 1: Навігація, заснована на характеристиках (Performance- based Navigation).

Тема 1: Концепції навігації (Navigation Concepts).

Підтема 1.1	Експлуатаційні вимоги (Operational Requirements).
Підтема 1.2	Навігація, заснована на характеристиках (Performance-based Navigation).
Підтема 1.3	Концепція зональної навігації (RNAV) (Area Navigation Concept (RNAV)).
Підтема 1.4	Повідомлення для пілотів (NOTAM).

Дисципліна 2: Радіомаячні системи посадки (ILS) (Ground-based Systems - ILS).

Тема 1: Радіомаячна система посадки (ILS).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
Підтема 1.2	Основи функціонування радіомаячної системи посадки (Fundamentals of ILS).
Підтема 1.3	Двочастотні радіомаячні системи посадки (2F-Systems).
Підтема 1.4	Архітектура наземної станції (Ground Station Architecture).
Підтема 1.5	Передавачі (Transmitter Sub-system).
Підтема 1.6	Антенні підсистеми (Antenna Sub-system).
Підтема 1.7	Підсистема моніторингу і керування роботою (Monitoring and Control Sub-systems).
Підтема 1.8	Бортове обладнання (On-board Equipment).
Підтема 1.9	Перевірка та технічне обслуговування (System Check and Maintenance).

Дисципліна 3: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS) (Global Navigation Satellite System (GNSS)).

Тема 1: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS).

Підтема 1.1	Огляд GNSS (General View).
-------------	----------------------------

Дисципліна 4: Бортове навігаційне обладнання (On-board Equipment).

Тема 1: Бортові системи (On-board Systems).

Підтема 1.1	Бортові системи (On-board Systems).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Автономна навігація (Autonomous Navigation).

Підтема 2.1	Інерціальна навігація (Inertial Navigation),
-------------	--

Тема 3: Вертикальна навігація (Vertical Navigation).

Підтема 3.1	Вертикальна навігація (Vertical Navigation).
-------------	--

Дисципліна 5: Функціональна безпека (Functional Safety)

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

8 Мікрохвильові системи посадки (MLS) (Navigation — Microwave Landing System (MLS))

Дисципліна 1: Навігація, заснована на характеристиках (Performance-based Navigation).

Тема 1: Концепції навігації (Navigation Concepts).

Підтема 1.1	Експлуатаційні вимоги (Operational Requirements).
Підтема 1.2	Навігація, заснована на характеристиках (Performance-Based Navigation).
Підтема 1.3	Концепція зональної навігації (RNAV) (Area Navigation Concept (RNAV)).
Підтема 1.4	Повідомлення для пілотів (NOTAM).

Дисципліна 2: Мікрохвильові системи посадки (MLS) (Ground-based Systems - (MLS)).

Тема 1: Радіомаячна система посадки (ILS).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
Підтема 1.2	Основи функціонування MLS (Fundamentals of MLS).
Підтема 1.3	Архітектура наземної станції (Ground Station Architecture).
Підтема 1.4	Передавач (Transmitter Sub-system).
Підтема 1.5	Антенна підсистема (Antenna Sub-system).
Підтема 1.6	Підсистема моніторингу і керування роботою (Monitoring and Control Sub-systems).
Підтема 1.7	Бортове обладнання (On-board Equipment)
Підтема 1.8	Перевірка та технічне обслуговування (System Check and Maintenance).

Дисципліна 3: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS) (Global Navigation Satellite System (GNSS)).

Тема 1: Глобальні навігаційні супутникові системи (GNSS).

Підтема 1.1	Огляд GNSS (General View).
-------------	----------------------------

Дисципліна 4: Бортове навігаційне обладнання (On-board Equipment).

Тема 1: Бортові системи (On-board Systems).

Підтема 1.1	Бортові системи (On-board Systems).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Автономна навігація (Autonomous Navigation).

Підтема 2.1	Інерціальна навігація (Inertial Navigation),
-------------	--

Тема 3: Вертикальна навігація (Vertical Navigation).

Підтема 3.1	Вертикальна навігація (Vertical Navigation).
-------------	--

Дисципліна 5: Функціональна безпека (Functional Safety)

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

9. Первинні оглядові радіолокатори (ПОРЛ) (Surveillance — Primary Surveillance Radar)

Дисципліна 1: Первинні оглядові радіолокатори (ПОРЛ) (Primary Surveillance Radar).

Тема 1: Спостереження при диспетчерському обслуговуванні повітряного руху (ATC surveillance).

Підтема 1.1	Використання ПОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of PSR for Air Traffic Services).
Підтема 1.2	Антени ПОРЛ (Antenna (PSR)).
Підтема 1.3	Передавачі (Transmitters).
Підтема 1.4	Характеристики цілей (Characteristics of Primary Targets).
Підтема 1.5	Приймачі (Receivers).
Підтема 1.6	Обробка сигналів та формування відміток (Signal

	Processing and Plot Extraction).
Підтема 1.7	Об'єднання відміток (Plot Combining).
Підтема 1.8	Характеристики первинних радіолокаторів (Characteristics of Primary Radar).

Тема 2: Радіолокатор контролю наземного руху (SMR) (Surface Movement Radar).

Підтема 2.1	Використання SMR при обслуговуванні повітряного руху (Use of SMR for Air Traffic Services).
Підтема 2.2	Радіолокатор SMR (Radar Sensor).

Тема 3: Контроль та діагностика (Test and Measurement).

Підтема 3.1	Контроль та діагностика (Test and Measurement).
-------------	---

Дисципліна 2: Людино-машинний інтерфейс (HMI) (Human Machine Interface (HMI)).

Тема 1: Людино-машинний інтерфейс (HMI).

Підтема 1.1	Інтерфейс робочого місця диспетчера УПР (ATCO HMI).
Підтема 1.2	Інтерфейс робочого місця ATSEP (ATSEP HMI).
Підтема 1.3	Інтерфейс пілота (Pilot HMI).
Підтема 1.4	Дисплеї (Displays).

Дисципліна 3: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Тема 1: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Підтема 1.1	Технології та протоколи (Technology and Protocols).
Підтема 1.2	Методи верифікації даних (Verification Methods).

Дисципліна 4: Функціональна безпека (Functional Safety).

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

Дисципліна 5: Системи обробки даних (Data Processing Systems).

Тема 1: Компоненти системи обробки даних (System Components).

Підтема 1.1	Системи обробки даних спостереження (Surveillance Data Processing Systems).
-------------	---

10. Вторинні оглядові радіолокатори (ВОРЛ) (Surveillance — Secondary Surveillance Radar)

Дисципліна 1: Вторинні оглядові радіолокатори (ВОРЛ) (Secondary Surveillance Radar (SSR)).

Тема 1: ВОРЛ і моноімпульсний ВОРЛ (SSR and Mono-pulse SSR).

Підтема 1.1	Використання ВОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of SSR for Air Traffic Services).
Підтема 1.2	Антенa вторинного радіолокатора (Antenna (SSR)).

Підтема 1.3	Запитувач (Interrogator).
Підтема 1.4	Бортовий транспондер (Transponder).
Підтема 1.5	Приймачі (Receivers).
Підтема 1.6	Обробка сигналів та формування відміток (Signal Processing and Plot Extraction).
Підтема 1.7	Об'єднання відміток (Plot Combining).
Підтема 1.8	Контроль та діагностика (Test and Measurement).

Тема 2: Режим S (Mode S).

Підтема 2.1	Вступ до режиму S (Introduction to Mode S).
Підтема 2.2	Системи режиму S (Mode S System).

Тема 3: Багатопозиційні системи спостереження (MLAT) (Multilateration).

Підтема 3.1	Використання MLAT (MLAT in use).
Підтема 3.2	Принципи роботи MLAT (MLAT Principles).

Тема 4: Середовище систем вторинної радіолокації (SSR Environment).

Підтема 4.1	Середовище систем вторинної радіолокації (SSR Environment).
-------------	---

Дисципліна 2: Людино-машинний інтерфейс (HMI) (Human Machine Interface (HMI)).

Тема 1: Людино-машинний інтерфейс (HMI).

Підтема 1.1	Інтерфейс робочого місця диспетчера (ATCO HMI).
Підтема 1.2	Інтерфейс робочого місця ATSEP (ATSEP HMI).
Підтема 1.3	Інтерфейс пілота (Pilot HMI).

Підтема 1.4	Дисплеї (Displays).
-------------	---------------------

Дисципліна 3: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Тема 1: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Підтема 1.1	Технології та протоколи (Technology and Protocols).
Підтема 1.2	Методи верифікації даних (Verification Methods).

Дисципліна 4: Функціональна безпека (Functional Safety).

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

Дисципліна 5: Системи обробки даних (Data Processing Systems).

Тема 1: Компоненти системи обробки даних (System Components).

Підтема 1.1	Системи обробки даних спостереження (Surveillance Data Processing Systems).
-------------	---

11. Автоматичне залежне спостереження (ADS) (Surveillance - Automatic Dependent Surveillance (ADS))

Дисципліна 1: Автоматичне залежне спостереження (Automatic Dependent Surveillance (ADS)).

Тема 1: Огляд технологій ADS (General view on ADS).

Підтема 1.1	Визначення ADS (Definition of ADS).
-------------	-------------------------------------

Тема 2: Радіомовне автоматичне залежне спостереження (ADS-B).

Підтема 2.1	Вступ до ADS-B (Introduction to ADS-B).
Підтема 2.2	Технології ADS-B (Techniques of ADS-B).
Підтема 2.3	ДВЧ лінія передавання даних режиму 4 VDL Mode 4 (STDMA).
Підтема 2.4	Розширений сквіттер режиму S (Mode S Extended Squitter).
Підтема 2.5	Прийомопередавач універсального доступу (UAT).
Підтема 2.6	Протокол обміну даними спостереження Євроконтролю (ASTERIX).

Тема 3: Контрактне автоматичне залежне спостереження (ADS-C).

Підтема 3.1	Вступ до ADS- C (Introduction to ADS- C).
Підтема 3.2	Технології ADS- C (Techniques of ADS- C).

Тема 4: Середовище систем вторинної радіолокації (SSR Environment).

Підтема 4.1	Середовище систем вторинної радіолокації (SSR Environment).
-------------	---

Дисципліна 2: Людино-машинний інтерфейс (HMI) (Human Machine Interface (HMI)).

Тема 1: Людино-машинний інтерфейс (HMI).

Підтема 1.1	Інтерфейс робочого місця диспетчера УПР (ATCO
-------------	---

	HMI).
Підтема 1.2	Інтерфейс робочого місця ATSEP (ATSEP HMI).
Підтема 1.3	Інтерфейс робочого місця пілота (Pilot HMI).
Підтема 1.4	Дисплеї (Displays).

Дисципліна 3: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Тема 1: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Підтема 1.1	Технології та протоколи (Technology and Protocols).
Підтема 1.2	Методи верифікації даних (Verification Methods).

Дисципліна 4: Функціональна безпека (Functional Safety).

Тема 1: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 1.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Тема 2: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 2.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
-------------	--

Дисципліна 5: Системи обробки даних (Data Processing Systems).

Тема 1: Компоненти системи обробки даних (System Components).

Підтема 1.1	Системи обробки даних спостереження (Surveillance Data Processing Systems).
-------------	---

12. Автоматизація оброблення даних (Data — Data Processing)

Дисципліна 1: Функціональна безпека (Functional Safety).

Тема 1: Функціональна безпека (Functional Safety).

Підтема 1.1	Функціональна безпека (Functional Safety).
Підтема 1.2	Цілісність та захищеність програмного забезпечення (Software Integrity and Security).

Тема 2: Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).

Підтема 2.1	Роль персоналу у забезпеченні безпеки польотів в системі ОпПР (Safety Attitude).
-------------	--

Дисципліна 2: Системи обробки даних (Data Processing Systems).

Тема 1: Вимоги користувачів (User requirements).

Підтема 1.1	Вимоги диспетчерів (Controller requirements).
Підтема 1.2	Розрахунок та прогнозування траєкторій (Trajectories, Prediction and Calculation).
Підтема 1.3	Наземні мережі безпеки (Ground Safety Nets).
Підтема 1.4	Підтримка прийняття рішень (Decision Support).

Тема 2: Компоненти системи (System Components).

Підтема 2.1	Системи обробки даних (Processing Systems).
Підтема 2.2	Системи обробки польотних даних (Flight Data Processing Systems).
Підтема 2.3	Системи обробки даних спостереження (Surveillance)

	Data Processing Systems).
--	---------------------------

Дисципліна 3: Інженерія систем обробки даних (Data Process).

Тема 1: Програмне забезпечення (Software process).

Підтема 1.1	Посередницьке програмне забезпечення (Middleware).
Підтема 1.2	Операційні системи (Operating Systems).
Підтема 1.3	Контроль конфігурації (Configuration Control).
Підтема 1.4	Процес розробки програмного забезпечення (Software Development Process).

Тема 2: Апаратне забезпечення (Hardware platform).

Підтема 2.1	Модернізація обладнання (Equipment Upgrade).
Підтема 2.2	Серійне комерційне обладнання (COTS).
Підтема 2.3	Взаємозалежність (Interdependence).
Підтема 2.4	Ремонтопридатність (Maintainability).

Тема 3: Тестування апаратного та програмного забезпечення (Testing).

Підтема 3.1	Тестування апаратного та програмного забезпечення (Testing).
-------------	--

Дисципліна 4: Інформаційне забезпечення систем обробки даних (Data).

Тема 1: Основні особливості даних (Data Essential Features).

Підтема 1.1	Значимість даних (Data Significance).
Підтема 1.2	Контроль конфігурації даних (Data Configuration Control)
Підтема 1.3.	Стандарти даних (Data Standards).

Тема 2: Детальна структура даних щодо OpPP (ATM Data — Detailed structure).

Підтема 2.1	Системна область (System Area).
Підтема 2.2	Характерні точки (Characteristic Points).
Підтема 2.3	Льотно-технічні характеристики повітряних суден (Aircraft Performances).
Підтема 2.4	Менеджер екрану (Screen Manager).
Підтема 2.5	Повідомлення з автоматичної координації (Auto-coordination Messages).
Підтема 2.6	Конфігураційні дані (Configuration Control Data).
Підтема 2.7	Дані фізичної конфігурації (Physical Configuration Data).
Підтема 2.8	Релевантні метеорологічні дані (Relevant Meteo Data).
Підтема 2.9	Попереджувальні повідомлення та повідомлення про помилки для ATSEP (Alert and Error Messages to ATSEP).
Підтема 2.10	Попереджувальні повідомлення та повідомлення про помилки для диспетчера УПР (Alert and Error Messages to ATCO).

Дисципліна 5: Авіаційний електров'язок автоматизованого обміну даними (Communication Data).

Тема 1: Ознайомлення з мережами (Introduction to Networks).

Підтема 1.1	Види мереж (Types).
Підтема 1.2	Мережі (Networks).
Підтема 1.3	Мережеві послуги телекомунікацій-них провайдерів (External Network Services).

Підтема 1.4	Засоби аналізу даних (Measuring Tools).
Підтема 1.5	Пошук несправностей (Troubleshooting)

Тема 2: Мережеві протоколи (Protocols).

Підтема 2.1	Основи теорії обміну даними (Fundamental Theory).
Підтема 2.2	Загальні мережеві протоколи (General Protocols).
Підтема 2.3	Прикладні мережеві протоколи (Specific Protocols).

Тема 3: Національні мережі (National Networks).

Підтема 3.1	Національні мережі (National Networks).
-------------	---

Дисципліна 6: Первинна радіолокація /Первинні оглядові радіолокатори (Surveillance Primary).

Тема 1: Спостереження при диспетчерському обслуговуванні повітряного руху (ATC Surveillance).

Підтема 1.1	Використання ПОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of PSR for Air Traffic Services).
-------------	--

Дисципліна 7: Вторинна радіолокація / Вторинні оглядові радіолокатори (Surveillance Secondary).

Тема 1: ВОРЛ і моноімпульсний ВОРЛ (МВОРЛ) (SSR and MSSR).

Підтема 1.1	Використання ВОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of SSR for Air Traffic Services).
-------------	--

Тема 2: Режим S (Mode S).

Підтема 2.1	Вступ до режиму S (Introduction to Mode S).
-------------	---

Тема 3: Багатопозиційні системи спостереження (MLAT) (Multilateration).

Підтема 3.1	Принципи роботи MLAT (MLAT Principles).
-------------	---

Дисципліна 8: Людино-машинний інтерфейс (HMI) (Human Machine Interface (HMI)).

Тема 1: Людино-машинний інтерфейс (HMI).

Підтема 1.1	Інтерфейс робочого місця диспетчера (ATCO HMI).
-------------	---

Дисципліна 9: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Тема 1: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Підтема 1.1	Технології та протоколи (Technology and Protocols).
-------------	---

13. Моніторинг та керування роботою засобами авіаційного електрозв'язку (System Monitoring and Control — Communication).

Дисципліна 1: Структура аеронавігаційного обслуговування (ANS Structure).

Тема 1: Організація і робота провайдера (ANSP Organisation and Operation).

Підтема 1.1	Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).
-------------	--

Тема 2: Стратегія технічного обслуговування провайдера аеронавігаційного обслуговування (ANSP Maintenance Program).

Підтема 2.1	Політика (Policy).
-------------	--------------------

Тема 3: Контекст ОпПР (ATM Context).

Підтема 3.1	Контекст ОпПР (ATM Context).
-------------	------------------------------

Тема 4: Адміністративна практика провайдера ANS (ANSP Administrative Practices).

Підтема 4.1	Адміністрування (Administration).
-------------	-----------------------------------

Дисципліна 2: Системи/обладнання ANS (ANS System/Equipment).

Тема 1: Експлуатаційні впливи (Operational Impacts).

Підтема 1.1	Деградація або вихід з ладу компонентів систем/обладнання для забезпечення ANS (Degradation or Loss of System/Equipment Services).
-------------	--

Тема 2: Функціональність і використання робочого місця користувача системи (User Position Functionality and Operation).

Підтема 2.1	Робоче місце користувача системи (User Working Position).
Підтема 2.2	Робоче місце моніторингу та керування роботою системи (SMC Working Position).

Дисципліна 3: Засоби, процеси і процедури (Tools, Processes and Procedures).

Тема 1: Вимоги (Requirements).

Підтема 1.1	Система управління безпекою польотів (SMS).
Підтема 1.2	Система управління якістю роботи (QMS).

Підтема 1.3	Застосування системи управління безпекою польотів в існуючому робочому середовищі (SMS application in the working environment).
-------------	---

Тема 2: Угоди про обслуговування із зовнішніми агентами (Maintenance Agreements with Outside Agencies).

Підтема 2.1	Принципи складання угод (Principles of agreements).
-------------	---

Тема 3: Основні процеси моніторингу і контролю системи (SMC) (SMC General Processes).

Підтема 3.1	Ролі та обов'язки учасників процесу SMC (Roles and responsibilities).
-------------	---

Тема 4: Системи управління обслуговуванням SMC (Maintenance Management Systems).

Підтема 4.1	Звітність (Reporting).
-------------	------------------------

Дисципліна 4: Технологія (Technology).

Тема 1: Принципи і методи SMC (Technologies and Principles).

Підтема 1.1	Загальна інформація (General).
Підтема 1.2	Зв'язок (Communication).
Підтема 1.3	Засоби реалізації (Facilities).

Дисципліна 5: Авіаційний мовний електрозв'язок (Communication - Voice).

Тема 1: Авіаційний повітряний електрозв'язок (Air-Ground).

Підтема 1.1	Робоче місце диспетчера (Controller Working Position).
-------------	--

Тема 2: Авіаційний телефонний електрозв'язок (Ground-Ground).

Підтема 2.1	Інтерфейси засобів телефонного зв'язку (Interfaces).
Підтема 2.2	Комутація телефонного зв'язку (Switch).
Підтема 2.3	Робоче місце диспетчера (Controller Working Position).

Дисципліна 6: Авіаційний електрозв'язок автоматизованого обміну даними (Communication — Data).

Тема 1: Європейські мережі (European Networks),

Підтема 1.1	Мережеві технології (Network Technologies).
-------------	---

Тема 2: Глобальні мережі (Global Networks).

Підтема 2.1	Мережі і стандарти (Networks and Standards).
Підтема 2.2	Опис мереж (Description).
Підтема 2.3	Глобальна архітектура мережі (Global Architecture).
Підтема 2.4	Підмережі «повітря-земля» (Air-Ground Sub-networks).
Підтема 2.5	Підмережі «земля-земля» (Ground-Ground Sub-networks).
Підтема 2.6	Сервіси передачі даних «повітря-земля» (Air-Ground Applications).

Дисципліна 7: Наземні засоби об'єктивного контролю (Communication — Recorders).

Тема 1: Наземні засоби об'єктивного контролю (Legal Recorders).

Підтема 1.1	Нормативні документи (Regulations).
-------------	-------------------------------------

Підтема 1.2	Принципи роботи (Principles).
-------------	-------------------------------

Дисципліна 8: Навігація, заснована на характеристиках (Navigation - PBN).

Тема 1: Концепції навігації (Concepts).

Підтема 1.1	Оповіщення для екіпажів повітряних суден (NOTAM).
-------------	---

14. Моніторинг та керування роботою засобами навігації (System Monitoring and Control — Navigation)

Дисципліна 1: Структура аеронавігаційного обслуговування (ANS Structure).

Тема 1: Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).

Підтема 1.1	Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).
-------------	--

Тема 2: Стратегія технічного обслуговування провайдера аеронавігаційного обслуговування (ANSP Maintenance Program).

Підтема 2.1	Політика (Policy).
-------------	--------------------

Тема 3: Контекст ОрПП (ATM Context).

Підтема 3.1	Контекст ОрПП (ATM Context).
-------------	------------------------------

Тема 4: Адміністративна практика провайдера АНО (ANSP Administrative Practices).

Підтема 4.1	Адміністрування (Administration).
-------------	-----------------------------------

Дисципліна 2: Системи/обладнання ANS (ANS System/Equipment).

Тема 1: Експлуатаційні впливи (Operational Impacts).

Підтема 1.1	Деградація або вихід з ладу компонентів систем/обладнання для забезпечення ANS (Degradation or Loss of System/Equipment Services).
-------------	--

Тема 2: Функціональність і використання робочого місця користувача системи (User Position Functionality and Operation).

Підтема 2.1	Робоче місце користувача системи (User Working Position).
Підтема 2.2	Робоче місце моніторингу та керування роботою системи (SMC Working Position).

Дисципліна 3: Засоби, процеси і процедури (Tools, Processes and Procedures).

Тема 1: Вимоги (Requirements).

Підтема 1.1	Система управління безпекою польотів (SMS).
Підтема 1.2	Система управління якістю роботи (QMS).
Підтема 1.3	Застосування системи управління безпекою польотів в існуючому робочому середовищі (SMS application in the working environment).

Тема 2: Угоди про обслуговування із зовнішніми агентами (Maintenance Agreements with Outside Agencies).

Підтема 2.1	Принципи складання угод (Principles of agreements).
-------------	---

Тема 3: Основні процеси моніторингу і контролю системи (SMC) (SMC General Processes).

Підтема 3.1	Ролі та обов'язки учасників процесу SMC (Roles and responsibilities).
-------------	---

Тема 4: Системи управління обслуговуванням SMC (Maintenance Management Systems).

Підтема 4.1	Звітність (Reporting).
-------------	------------------------

Дисципліна 4: Технологія (Technology).

Тема 1: Принципи і методи SMC (Technologies and Principles).

Підтема 1.1	Загальна інформація (General).
Підтема 1.2	Зв'язок (Communication).
Підтема 1.3	Засоби реалізації (Facilities).

Дисципліна 5: Авіаційний електров'язок автоматизованого обміну даними (Communication - Data).

Тема 1: Європейські мережі (European Networks).

Підтема 1.1	Мережеві технології (Network Technologies).
-------------	---

Тема 2: Глобальні мережі (Global Networks).

Підтема 2.1	Мережі і стандарти (Networks and Standarts).
Підтема 2.2	Опис мереж (Description).
Підтема 2.3	Глобальна архітектура мереж (Global Architecture).
Підтема 2.4	Підмережі «повітря-земля» (Air-Ground Sub-networks)
Підтема 2.5	Підмережі «земля-земля» (Ground-Ground Sub-

	networks).
Підтема 2.6	Сервіси передачі даних «повітря-земля» (Air-Ground).

Дисципліна 6: Наземні засоби об'єктивного контролю (Communication — Recorders).

Тема 1: Наземні засоби об'єктивного контролю (Legal Recorders).

Підтема 1.1	Нормативні документи (Regulations).
Підтема 1.2	Принципи роботи (Principles).

Дисципліна 7: Навігація, заснована на характеристиках (Navigation - PBN).

Тема 1: Концепції навігації (Concepts).

Підтема 1.1	Оповіщення для екіпажів повітряних суден (NOTAM).
-------------	---

Дисципліна 8: Приводні радіостанції (NDB) (Navigation — Ground-based Systems - NDB).

Тема 1: Приводна радіостанція (NDB Locator).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
-------------	---

Дисципліна 9: Автоматичні радіопеленгатори (DFI) (Navigation — Ground-based Systems - DFI).

Тема 1: Автоматичні радіопеленгатори (DF).

Підтема 1.1	Використання автоматичних радіопеленгаторів (Use of the System).
-------------	--

Дисципліна 10: Всебічно направлені азимутальні радіомаяки (VOR) (Navigation — Ground-based Systems – VOR).

Тема 1: Всебічно направлений азимутальний радіомаяк (VOR).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
-------------	---

Дисципліна 11: Далекомірні радіомаяки (DME) (Navigation — Ground-based Systems - DME).

Тема 1: Далекомірні радіомаяки (DME).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
-------------	---

Дисципліна 12: Радіомаячні системи посадки (ILS) (Navigation — Ground-based Systems - ILS).

Тема 1: Радіомаячні системи посадки (ILS).

Підтема 1.1	Використання системи (Use of the System).
-------------	---

15. Моніторинг та керування роботою системами спостереження (System Monitoring and Control — Surveillance).

Дисципліна 1: Структура аеронавігаційного обслуговування (ANS Structure).

Тема 1: Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).

Підтема 1.1	Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).
-------------	--

Тема 2: Стратегія технічного обслуговування провайдера аеронавігаційного обслуговування (ANSP Maintenance Program).

Підтема 2.1	Політика (Policy).
-------------	--------------------

Тема 3: Контекст ОпПР (ATM Context).

Підтема 3.1	Контекст ОпПР (ATM Context).
-------------	------------------------------

Тема 4: Адміністративна практика провайдера ANS (ANSP Administrative Practices).

Підтема 4.1	Адміністрування (Administration).
-------------	-----------------------------------

Дисципліна 2: Системи/обладнання ANS (ANS System/Equipment).

Тема 1: Експлуатаційні впливи (Operational Impacts).

Підтема 1.1	Деградація або вихід з ладу компонентів систем/обладнання для забезпечення ANS (Degradation or Loss of System/Equipment Services).
-------------	--

Тема 2: Функціональність і використання робочого місця користувача системи (User Position Functionality and Operation).

Підтема 2.1	Робоче місце користувача системи (User Working Position).
Підтема 2.2	Робоче місце моніторингу та керування роботою системи (SMC Working Position).

Дисципліна 3: Засоби, процеси і процедури (Tools, Processes and Procedures).

Тема 1: Вимоги (Requirements).

Підтема 1.1	Система управління безпекою польотів (SMS).
Підтема 1.2	Система управління якістю роботи (QMS).

Підтема 1.3	Застосування системи управління безпекою польотів в існуючому робочому середовищі (SMS application in the working environment).
-------------	---

Тема 2: Угоди про обслуговування із зовнішніми агентами (Maintenance Agreements with Outside Agencies).

Підтема 2.1	Принципи складання угод (Principles of agreements).
-------------	---

Тема 3: Основні процеси моніторингу і контролю системи (SMC) (SMC General Processes).

Підтема 3.1	Ролі та обов'язки учасників процесу SMC (Roles and responsibilities).
-------------	---

Тема 4: Системи управління обслуговуванням SMC (Maintenance Management Systems).

Підтема 4.1	Звітність (Reporting).
-------------	------------------------

Дисципліна 4: Технологія (Technology).

Тема 1: Принципи і методи SMC (Technologies and Principles).

Підтема 1.1	Загальна інформація (General).
Підтема 1.2	Зв'язок (Communication).
Підтема 1.3	Засоби реалізації (Facilities).

Дисципліна 5: Авіаційний електрозв'язок автоматизованого обміну даними (Communication - Data).

Тема 1: Європейські мережі (European Networks).

Підтема 1.1	Мережеві технології (Network Technologies).
-------------	---

Тема 2: Глобальні мережі (Global Networks).

Підтема 2.1	Мережі і стандарти (Networks and Standards).
Підтема 2.2	Опис мереж (Description).
Підтема 2.3	Глобальна архітектура мереж (Global Architecture).
Підтема 2.4	Підмережі «повітря-земля» (Air-Ground Sub-networks).
Підтема 2.5	Підмережі «земля-земля» (Ground-Ground Sub-networks).
Підтема 2.6	Сервіси передачі даних «повітря-земля» (Air-Ground Applications).

Дисципліна 6: Наземні засоби об'єктивного контролю (Communication — Recorders).

Тема 1: Наземні засоби об'єктивного контролю (Legal Recorders).

Підтема 1.1	Нормативні документи (Regulations).
Підтема 1.2	Принципи роботи (Principles).

Дисципліна 7: Навігація, заснована на характеристиках (Navigation - PBN).

Тема 1: Концепції навігації (Concepts).

Підтема 1.1	Оповіщення для екіпажів повітряних суден (NOTAM).
-------------	---

Дисципліна 8: Первинна радіолокація /Первинні оглядові радіолокатори (Surveillance - Primary).

Тема 1: Спостереження при диспетчерському обслуговуванні повітряного руху (ATC Surveillance).

Підтема 1.1	Використання ПОРЛ при обслуговуванні повітряного руху.
-------------	--

Дисципліна 9: Вторинна радіолокація / Вторинні оглядові радіолокатори (Surveillance - Secondary).

Тема 1: ВОРЛ і моноімпульсний ВОРЛ (МВОРЛ) (SSR and MSSR).

Підтема 1.1	Використання ВОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of SSR for Air Traffic Services).
-------------	--

Тема 2: Режим S (Mode S).

Підтема 2.1	Вступ до режиму S (Introduction to Mode S).
-------------	---

Тема 3: Багатопозиційні системи спостереження (MLAT) (Multilateration).

Підтема 3.1	Принципи роботи MLAT (MLAT Principles).
-------------	---

Дисципліна 10: Людино-машинний інтерфейс (HMI) (Surveillance - HMI).

Тема 1: Людино-машинний інтерфейс (HMI).

Підтема 1.1	Інтерфейс робочого місця диспетчера (ATCO HMI).
-------------	---

Дисципліна 11: Передавання даних спостереження (Surveillance - Data Transmission).

Тема 1: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Підтема 1.1	Технології та протоколи (Technology and Protocols).
-------------	---

16. Моніторинг та керування роботою системами обробки даних (System Monitoring and Control — Data)

Дисципліна 1: Структура аеронавігаційного обслуговування (ANS Structure).

Тема 1: Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).

Підтема 1.1	Організація і робота провайдера ANS (ANSP Organisation and Operation).
-------------	--

Тема 2: Стратегія технічного обслуговування провайдера аеронавігаційного обслуговування (ANSP Maintenance Program).

Підтема 2.1	Політика (Policy).
-------------	--------------------

Тема 3: Контекст ОрПР (ATM Context).

Підтема 3.1	Контекст ОрПР (ATM Context).
-------------	------------------------------

Тема 4: Адміністративна практика провайдера ANS (ANSP Administrative.

Підтема 2.1	Адміністрування (Administration).
-------------	-----------------------------------

Дисципліна 2: Системи/обладнання ANS (ANS System/Equipment).

Тема 1: Експлуатаційні впливи (Operational Impacts).

Підтема 1.1	Деградація або вихід з ладу компонентів систем/обладнання для забезпечення ANS (Degradation or Loss of System/Equipment Services).
-------------	--

Тема 2: Функціональність і використання робочого місця користувача системи (User Position Functionality and Operation).

Підтема 2.1	Робоче місце користувача системи (User Working Position).
Підтема 2.2	Робоче місце моніторингу та керування роботою системи (SMC Working Position).

Дисципліна 3: Засоби, процеси і процедури (Tools, Processes and Procedures).

Тема 1: Вимоги (Requirements).

Підтема 1.1	Система управління безпекою польотів (SMS).
Підтема 1.2	Система управління якістю (QMS).
Підтема 1.3	Застосування системи управління безпекою польотів в існуючому робочому середовищі (SMS application in the working environment).

Тема 2: Угоди про обслуговування із зовнішніми агентами (Maintenance Agreements with Outside Agencies).

Підтема 2.1	Принципи складання угод (Principles of agreements).
-------------	---

Тема 3: Основні процеси моніторингу і контролю системи (SMC) (SMC General Processes).

Підтема 3.1	Ролі та обов'язки учасників процесу SMC (Roles and responsibilities).
-------------	---

Тема 4: Системи управління обслуговуванням SMC (Maintenance Management Systems).

Підтема 4.1	Звітність (Reporting).
-------------	------------------------

Дисципліна 4: Технологія (Technology).

Тема 1: Принципи і методи SMC (Technologies and Principles).

Підтема 1.1	Загальна інформація (General).
Підтема 1.2	Зв'язок (Communication).
Підтема 1.3	Засоби реалізації (Facilities).

Дисципліна 5: Авіаційний електрозв'язок автоматизованого обміну даними (Communication — Data).

Тема 1: Європейські мережі (European Networks).

Підтема 1.1	Мережеві технології (Network Technologies).
-------------	---

Тема 2: Глобальні мережі (Global Networks).

Підтема 2.1	Мережі і стандарти (Networks and Standards).
Підтема 2.2	Опис мереж (Description).
Підтема 2.3	Глобальна архітектура мереж (Global Architecture).
Підтема 2.4	Підмережі «повітря-земля» (Air-Ground Sub-networks).
Підтема 2.5	Підмережі «земля-земля» (Ground-Ground Sub-networks).
Підтема 2.6	Сервіси передачі даних «повітря-земля» (Air-Ground Applications).

Дисципліна 6: Наземні засоби об'єктивного контролю (Communication — Recorders).

Тема 1 Наземні засоби об'єктивного контролю (Legal Recorders).

Підтема 1.1	Нормативні документи (Regulations).
Підтема 1.2	Принципи роботи (Principles).

Дисципліна 7: Навігація, заснована на характеристиках (Navigation - PBN).

Тема 1: Концепції навігації (Concepts).

Підтема 1.1	Оповіщення для екіпажів повітряних суден (NOTAM).
-------------	---

Дисципліна 8: Первинна радіолокація /Первинні оглядові радіолокатори (Surveillance - Primary).

Тема 1 Спостереження при диспетчерському обслуговуванні повітряного руху (ATC Surveillance).

Підтема 1.1	Використання ПОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of PSR for Air Traffic Services).
-------------	--

Дисципліна 9: Вторинна радіолокація / Вторинні оглядові радіолокатори (Surveillance - Secondary).

Тема 1: ВОРЛ і моноімпульсний ВОРЛ (МВОРЛ) (SSR and MSSR).

Підтема 1.1	Використання ВОРЛ при обслуговуванні повітряного руху (Use of SSR for Air Traffic Services).
-------------	--

Тема 2: Режим S (Mode S).

Підтема 2.1	Вступ до режиму S (Introduction to Mode S).
-------------	---

Тема 3: Багатопозиційні системи спостереження (MLAT) (Multilateration).

Підтема 3.1	Принципи роботи MLAT (MLAT Principles).
-------------	---

Дисципліна 10: Людино-машинний інтерфейс (HMI) (Surveillance - HMI).

Тема 1: Людино-машинний інтерфейс (HMI).

Підтема 1.1	Інтерфейс робочого місця диспетчера УПР (ATCO HMI).
-------------	---

Дисципліна 11: Передавання даних спостереження (Surveillance - Data Transmission).

Тема 1: Передавання даних спостереження (Surveillance Data Transmission).

Підтема 1.1	Технології та протоколи (Technology and Protocols).
-------------	---

Дисципліна 12: Системи обробки даних (Surveillance - Data Processing Systems).

Тема 1: Вимоги користувачів (User requirements).

Підтема 1.1	Вимоги диспетчерів (Controller requirements).
Підтема 1.2	Розрахунок та прогнозування траєкторій (Trajectories, Prediction and Calculation).
Підтема 1.3	Наземні мережі безпеки (Ground Safety Nets).
Підтема 1.4	Підтримка прийняття рішень (Decision Support).

Дисципліна 13: Інженерія систем обробки даних (Surveillance - Data Process).

Тема 1: Апаратне забезпечення (Hardware platform).

Підтема 1.1	Модернізація обладнання (Equipment Upgrade).
Підтема 1.2	Серійне комерційне обладнання (COTS).
Підтема 1.3	Взаємозалежність (Interdependence).

Дисципліна 14: Інформаційне забезпечення систем обробки даних
(Surveillance — Data).

Тема 1: Основні особливості даних (Data Essential Features).

Підтема 1.1	Значимість даних (Data Significance).
Підтема 1.2	Контроль конфігурації даних (Data Configuration Control).
Підтема 1.3	Стандарти даних (Data Standards).

Handwritten signature

Додаток 14
до Авіаційних правил України
«Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними»
(пункт 5 розділ VI)

ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО ATM/ANS (Part–ATM/ANS.ER)

ATM/ANS.ER.100 Забезпечення надання послуг та функцій

(а) Аеронавігаційна інформація і дані для користувачів повітряного простору для цілей аеронавігації:

(1) дані, які використовуються як джерело аеронавігаційної інформації, мають бути належної якості, повними, актуальними та своєчасними;

(2) аеронавігаційна інформація має бути точною, повною, актуальною, однозначною, з офіційних джерел, належної цілісності та у форматі, придатному для користувачів;

(3) розповсюдження аеронавігаційної інформації серед користувачів повітряного простору має бути вчасним із використанням надійних та оперативних засобів зв'язку, захищених від ненавмисного чи навмисного втручання та/або спотворення.

(b) Метеорологічна інформація

(1) дані, які використовують для складання метеорологічної інформації, мають бути належної якості, повні та актуальні;

(2) наскільки це можливо, метеорологічна інформація має бути точна, повна, актуальна, відповідного формату та вмісту для того, щоб відповідати вимогам користувачів повітряного простору;

(3) метеорологічна інформація має надходити від легітимного джерела;

(4) розповсюдження метеорологічної інформації користувачам повітряного простору має бути вчасним із використанням надійних засобів зв'язку, захищених від втручання та перешкод.

(c) Обслуговування повітряного руху:

(1) дані, які використовують як джерело для надання ATS, мають бути правильними, повними та актуальними;

(2) надання ATS має бути достатньо точним, повним, актуальним, однозначним для того, щоб відповідати вимогам користувачів щодо безпеки польотів;

(3) автоматизовані системи, що надають інформацію або консультації користувачам, мають бути належним чином спроектовані, виготовлені та належним чином обслуговуватись, для забезпечення гарантування цілей за їх призначенням;

(4) АТС та відповідні процеси мають забезпечувати відповідне ешелонування між повітряними суднами та, у зоні маневрування аеродрому, попереджувати зіткнення між повітряними суднами між собою та перешкодами, та надавати допомогу у захисті від небезпек з повітря, забезпечувати належну та вчасну координацію з усіма користувачами та органами, які надають АТС у суміжних об'ємах повітряного простору;

(5) взаємодія між органами обслуговування повітряного руху та ПС, а також з суміжними органами обслуговування повітряного руху має бути вчасною, точною, однозначною, загально зрозумілою та захищеною від втручання, і, якщо це застосовано, прийнятною для всіх залучених сторін;

(6) необхідно мати впроваджені засоби, які виявляють аварійні ситуації, і, коли це необхідно, ініціюють ефективні заходи з пошуку та рятування. Такі засоби мають, як мінімум включати відповідні аварійні механізми, заходи та процедури координації, засоби і персонал для ефективного охоплення зони відповідальності.

(d) Послуги зв'язку.

Послуги зв'язку мають підтримувати достатню роботоздатність з метою забезпечення доступності, цілісності, безперервності та вчасності надання послуг. Послуги зв'язку мають надаватись оперативно та бути захищеними від втручань.

(e) Послуги навігації.

Послуги навігації мають забезпечувати та підтримувати належний рівень ефективності з метою забезпечення супроводження, позиціонування та, коли це застосовується, часової інформації. Критерії ефективності включають точність,

цілісність, легітимність джерела інформації, доступність та безперервність надання послуг.

(f) Послуги спостереження.

Послуги спостереження мають здійснювати визначення відповідних позицій ПС в повітряному просторі, ПС і наземних транспортних засобів на території аеродрому з належним рівнем ефективності з метою забезпечення точності, цілісності, легітимності джерела інформації, безперервності та ймовірності визначення місцезнаходження.

(g) ATFM.

ATFM має використовувати та надавати на тактичному рівні належним чином точну та актуальну інформацію про обсяги та характер запланованого повітряного руху, що впливає на надання ATFM, координує та зменшує негативний вплив змін маршрутів та затримок потоків повітряного руху для того, щоб зменшити ризик перенавантажених ситуацій, що виникають у повітряному просторі та на аеродромах. Управління потоками здійснюється таким чином, щоб оптимізувати пропускну спроможність при використанні повітряного простору та удосконалювати процеси організації потоків повітряного руху. Управління потоками базується на безпеці польотів, прозорості та ефективності, що в свою чергу має вчасно забезпечити збереження необхідної пропускну спроможності відповідно до Європейського аеронавігаційного плану.

Заходи, що виконуються відповідно до нормативно-правових актів щодо управління потоками, мають допомагати провайдерам, експлуатантам аеродромів та користувачам повітряного простору у прийнятті рішень щодо:

(1) планування польотів;

(2) використання доступної пропускної спроможності під час усіх етапів польоту;

(3) доступності маршрутів та повітряного простору для виконання польотів загальним повітряним рухом, у тому числі:

(i) створення єдиної інформації стосовно маршрутизації та виконання польотів;

(ii) сценарії перенаправлення потоків повітряного руху із перезавантажених районів;

(iii) пріоритети використання повітряного простору для загального повітряного руху, особливо у періоди завантаженості повітряного простору та нестандартних/ надзвичайних ситуацій;

(4) сумісність між планами польотів та слотами аеродромів та, у разі необхідності, координацію із суміжними районами польотної інформації.

(h) ASM.

Визначення структурних елементів повітряного простору для певної діяльності має бути контрольованим, координуватися та вчасно розповсюджуватися для того, щоб зменшити ризик втрати ешелонування між повітряними суднами за будь-яких умов. ASM з урахуванням діяльності, яка здійснюється в інтересах держави, здійснюється за принципами гнучкого використання повітряного простору.

(i) FPD.

Процедури польотів мають бути належним чином розроблені та пройти валідацію до їх публікації та використання ПС.

ATM/ANS.ER.110 Провайдери

(а) Провайдери не надають послуги, якщо не виконані наступні вимоги:

(1) провайдер безпосередньо або опосередковано шляхом укладання договорів забезпечує наявність ресурсів, які є необхідними з урахуванням обсягів послуг, що надаються. Ці ресурси включають, як мінімум, наступне: системи, обладнання, включаючи джерела живлення, структуру управління, персонал, обладнання та його технічне обслуговування, документацію завдань, відповідальностей та процедур, доступ до відповідних даних, збереження записів;

(2) провайдер розробляє та постійно підтримує актуальними керівництва з управління та операційні керівництва, які відповідають послугам, що надаються, та здійснює свою діяльність у відповідності з цими керівництвами. Такі керівництва мають включати систему управління, необхідні інструкції, інформацію та процедури для здійснення діяльності для виконання посадових обов'язків (службових обов'язків) персоналом;

(3) провайдер впроваджує та постійно підтримує систему управління, що базується на ризиках, для забезпечення відповідності вимогам цього додатка та цілям безперервного проактивного удосконалення цієї системи;

(4) провайдер використовує виключно належним чином кваліфікований та підготовлений персонал і впроваджує та постійно підтримує програми підготовки та перевірки персоналу;

(5) провайдер встановлює офіційні домовленості з усіма іншими учасниками, що залучаються до надання послуг, з метою забезпечення відповідності вимогам цього додатка;

(6) провайдер встановлює та впроваджує плани заходів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають надання послуг та/або виконання функцій (плани дій на випадок непередбачуваних обставин), які враховують аварійні та нестандартні ситуації, що можуть виникнути у зв'язку із наданням послуг;

(7) провайдер впроваджує систему надання доповідей про події з безпеки польотів, яка має бути включена в систему управління з метою сприяння постійному підвищенню рівня безпеки польотів;

(8) провайдер створює домовленості для того, щоб верифікувати, що будь-яка система або її складові, що використовує провайдер, постійно відповідає вимогам з безпеки польотів.

(b) АТС не надаються, якщо не виконані наступні вимоги:

(1) запобігання втомі персоналу, що надає АТС, здійснюється за допомогою системи розкладу змін. Така система змін включає робочі службові часи та позаслужбові часи. Обмеження, що встановлені системою розкладу змін, враховують відповідні фактори втоми, такі як відсутність сну, порушення циркадних ритмів, нічний час та сукупний час чергування для визначених періодів змін, а також розподіл призначених завдань між персоналом;

(2) запобігання стресу персоналу, що надає АТС за допомогою підготовки та превентивних програм;

(3) провайдер АТС має процедури верифікації того, що когнітивне мислення персоналу, що надає АТС, не погіршене і медична придатність персоналу, що надає АТС, є достатньою;

(4) провайдер АТС враховує операційні і технічні обмеження, а також принципи людського фактору при плануванні та операційній діяльності.

(с) Зв'язок, навігація та/або спостереження не надаються, якщо провайдер CNS вчасно не забезпечив користувачів повітряного простору та органи АТС інформацією про операційний статус (зміни операційного статусу) зв'язку, навігації, спотереження, які надає провайдер CNS для цілей АТС.

(2) запобігання стресу персоналу, що надає АТС за допомогою підготовки та превентивних програм;

(3) провайдер АТС має процедури верифікації того, що когнітивне мислення персоналу, що надає АТС, не погіршене і медична придатність персоналу, що надає АТС, є достатньою;

(4) провайдер АТС враховує операційні і технічні обмеження, а також принципи людського фактору при плануванні та операційній діяльності.

(с) Зв'язок, навігація та/або спостереження не надаються, якщо провайдер CNS вчасно не забезпечив користувачів повітряного простору та органи АТС інформацією про операційний статус (зміни операційного статусу) зв'язку, навігації, спостереження, які надає провайдер CNS для цілей АТС.





**ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)**

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»

Відповідно до частин першої, третьої, п'ятої та сьомої статті 11; частини другої статті 21, статті 34 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», пунктів 4 та 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою впровадження Регламенту Комісії (ЄС) від 01 березня 2017 року № 2017/373, положень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) від 03 квітня 2014 року № 376/2014 та Регламенту Європейської Комісії (ЄС) від 29 липня 2015 року № 2015/2018 **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів за приладами, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» (далі - Авіаційні правила), що додаються.

2. Затвердити Зміни до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2019 року № 1817, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за № 352/34635, що додаються.

3. Управлінню аеронавігації (Сімак В.М.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

1) подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

2) оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті.

4. Сертифікати провайдерів аеронавігаційного обслуговування, видані відповідно до Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 січня 2007 року № 42, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 07 лютого 2007 року за № 104/13371 (із змінами), залишаються чинними протягом встановленого в них терміну дії.

5. Визнати такими, що втратили чинність, накази Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 січня 2007 року № 42 «Про затвердження Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 07 лютого 2007 року за № 104/13371 (із змінами), та від 31 травня 2010 року № 320 «Про затвердження Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху та змін до деяких нормативно-правових актів», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 року за № 446/17741.

6. Цей наказ набирає чинності з 30 грудня 2022 року, але не раніше дня його офіційного опублікування, крім додатка 13 до Авіаційних правил, який набирає чинності з 29 грудня 2024 року.

Голова Державіаслужби

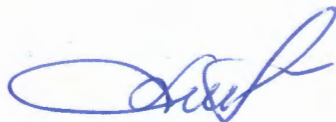


Олександр БІЛЬЧУК

Наказ Державної авіаційної служби України

«Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»

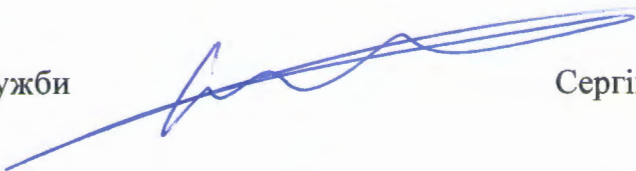
Заступник начальника
управління аеронавігації



Віталій СИМАК

ПОГОДЖЕНО:

Перший заступник
Голови Державіаслужби



Сергій КОРШУК

Начальник управління
виконання польотів



Едуард ДЬОМІН

Начальник управління
аеродромів та аеропортів



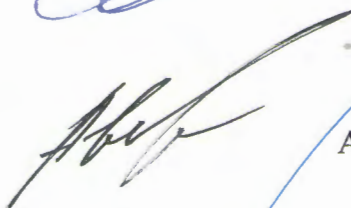
Григорій ГОЛОДНЯК

Заступник начальника управління
системою авіаційної безпеки



Валентин МІЗЮК

Заступник начальника відділу
управління ризиками



Андрій СТЕЦЬКО

Начальник юридичного управління



Віктор АВДЕЄВ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби
України

_____ 2020 року № ____

ЗМІНИ

**до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі
цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття
відповідних заходів»**

1. У розділі III:

1) підпункт (d) пункту 4 викласти в такій редакції:

«(d) особи, які виконують функції, пов'язані із наданням послуг у системі організації повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (диспетчери управління повітряним рухом, диспетчери польотно-інформаційного обслуговування, персонал з електронних засобів для забезпечення безпеки повітряного руху);»;

2) підпункт (f) пункту 4 викласти в такій редакції:

«(f) особи, які виконують функції, пов'язані з установкою, модифікацією (модернізацією), технічним обслуговуванням, ремонтом, льотною перевіркою, перевіркою технічного стану і керуванням, вмиканням в роботу і вимкненням аеронавігаційного обладнання»;».

2. У додатках до Авіаційних правил:

1) розділ III додатка 1 викласти в такій редакції:

«III. Події, пов'язані з аеронавігаційним обслуговуванням, ОрПР та обладнанням/occurrences related to air navigation services and facilities

1. Події, пов'язані з експлуатацією пс/aircraft-related occurrences

(1) Зіткнення або небезпечне зближення ПС із земною поверхнею, з іншим ПС або перешкодою на землі або у повітрі, в тому числі загроза зіткнення справного ПС із землею (CFIT)./A collision or a near collision on the ground or in the air, between an aircraft and another aircraft, terrain or obstacle, including near-controlled flight into terrain (near CFIT).

(2) Порухення мінімумів ешелонування./Separation minima infringement.

(3) Некоректне ешелонування./Inadequate separation.

(4) Повідомлення ACAS RAs./ACAS RAs.

(5) Зіткнення з представниками дикої природи, в тому числі зіткнення із птахами./Wildlife strike including bird strike.

(6) Викочування/виїзд за межі РД або ЗПС./Taxiway or runway excursion.

(7) Факт або потенційна можливість несанкціонованої присутності ПС, машин, механізмів або людей на РД або ЗПС./Actual or potential taxiway or runway incursion.

(8) Несанкціонована присутність у зоні фінального етапу заходження на посадку та зльоту (FATO)/Final Approach and Take-off Area (FATO) incursion.

(9) Відхилення ПС від параметрів диспетчерського дозволу./Aircraft deviation from ATC clearance.

(10) Відхилення ПС від встановлених вимог щодо системи ОпПР./Aircraft deviation from applicable air traffic management (ATM) regulation:

(a) відхилення ПС від опублікованих процедур в системі ОпПР;/aircraft deviation from applicable published ATM procedures;

(b) порушення порядку використання повітряного простору, включаючи несанкціоноване проникнення в повітряний простір;/airspace infringement including unauthorised penetration of airspace;

(c) недотримання вимог щодо установки та експлуатації обладнання, пов'язаного з процедурами ОпПР./deviation from aircraft ATM-related equipment carriage and operations, as mandated by applicable regulations.

(11) Події, пов'язані з плутаниною позивних./Call sign confusion related occurrences.

2. Погіршення якості або повне припинення обслуговування або функцій/degradation or total loss of services or functions

(1) Нemoжливiсть надання послуг у системi ОпПР або виконання функцiй з ОпПР:/Inability to provide ATM services or to execute ATM functions:

(a) нemoжливiсть забезпечити ОПР або виконання функцiй ОПР;/inability to provide air traffic services or to execute air traffic services functions;

(b) нemoжливiсть забезпечити управлiння використанням (менеджмент) повітряного простору або виконання функцiй з управлiння використанням повітряного простору;/inability to provide airspace management services or to execute airspace management functions;

(c) нemoжливiсть забезпечити управлiння потоками повітряного руху та пропускнуою здатністю або виконання функцiй з управлiння потоками повітряного руху та пропускнуою здатністю./inability to provide air traffic flow management and capacity services or to execute air traffic flow management and capacity functions.

(2) Відсутня або в значній мірі некоректна, спотворена, неналежна або недостовірна інформація щодо будь-якого виду обслуговування польотів, в тому числі що стосується незадовільних умов поверхні ЗПС./Missing or significantly incorrect, corrupted, inadequate or misleading information from any support service, including relating to poor runway surface conditions.

(3) Порухення функцій зв'язку./Failure of communication service.

(4) Порухення функцій спостереження./Failure of surveillance service.

(5) Порухення функції або служби з обробки даних та їх розповсюдження./Failure of data processing and distribution function or service.

(6) Порухення функцій навігації./Failure of navigation service.

(7) Порухення режиму авіаційної безпеки системи ОрПР, що мала або могла мати прямий негативний вплив на безпеку обслуговування./Failure of ATM system security which had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.

(8) Значне перевантаження сектору/робочого місця ОПР, що призводить до потенційного порушення обслуговування./Significant ATS sector/position overload leading to a potential deterioration in service provision.

(9) Некоректне прийняття або інтерпретація важливих повідомлень, включаючи нерозуміння вживаної мови, якщо це мало або могло мати прямий негативний вплив на безпеку польотів при наданні обслуговування./Incorrect receipt or interpretation of significant communications, including lack of understanding of the language used, when this had or could have a direct negative impact on the safe provision of service.

(10) Тривала втрата зв'язку з ПС або іншим органом ОНР./Prolonged loss of communication with an aircraft or with other ATS unit.

3. Інші авіаційні події/other occurrences

(1) Оголошення аварійного сигналу («Mayday» або «PAN»)/Declaration of an emergency («Mayday» or «PAN» call).

(2) Суттєве зовнішнє втручання в аеронавігаційне обслуговування (наприклад, мовлення радіостанцій в FM діапазоні, що створює завади системі ILS, VOR та авіаційному електрозв'язку)/Significant external interference with Air Navigation Services (for example radio broadcast stations transmitting in the FM band, interfering with ILS (instrument landing system), VOR (VHF Omni Directional Radio Range) and communication).

(3) Створення перешкод для ПС, органу ОНР або передачі радіоповідомлення, що спричинені використанням вогнепальної зброї, феєрверків, літаючих зміїв, лазерного випромінювання, ліхтарів високої потужності, лазерів, безпілотних авіаційних систем, моделей ПС та аналогічних засобів./Interference with an aircraft, an ATS unit or a radio communication transmission including by firearms, fireworks, flying kites, laser illumination, high-powered lights lasers, Remotely Piloted Aircraft Systems, model aircraft or by similar means.

(4) Аварійний злив палива./Fuel dumping.

(5) Загроза вибуху бомби на борту ПС або захоплення ПС./Bomb threat or hijack.

(6) Втома, що впливає або може впливати на здатність персоналу безпечно виконувати обов'язки з ОПР./Fatigue impacting or potentially impacting the ability to perform safely the air navigation or air traffic duties.

(7) Будь-яка ситуація, коли стан або діяльність людини безпосередньо сприяли або могли сприяти виникненню авіаційної події або серйозного інциденту./Any occurrence where the human performance has directly contributed to or could have contributed to an accident or a serious incident.»;

2) пункт 2.2 розділу II додатка 2 викласти в такій редакції:

«2.2. Поля даних стосовно аеронавігаційного обслуговування

(1) Вплив системи ОрПР:

Вплив на систему ОрПР;

Обслуговування, на яке впливає подія (вплив на систему ОрПР);

(2) Назва органу ОПР.

2.2.1. Поля даних стосовно порушення мінімумів ешелонування/втрати ешелонування та порушення порядку використання повітряного простору

(1) Повітряний простір:

Структурний елемент повітряного простору;

Клас повітряного простору;

Назва FIR/UIR.».

Заступник начальника
управління аеронавігації



Віталій СИМАК

Megapolis. DO 3.0

Currently applicable: Easy Access

AIS AIS of Ukraine

eAIP of Ukraine published on 01

Про затвердження Положення

Про затвердження Авіаційних

Доопрацьований аналіз регуля

avia.gov.ua/doopratsovanij-analiz-regulyatornogo-vplivu-proektu-nakazu-derzhaviasluzhbi-pro-zatverdzhennya-aviatsijnih-pravil-ukrayini-vimogi-do-provajerdiv-aeronavigatsijnogo-obslugovuvannya-provajerdiv-poslug-d/

sed.avia.gov.ua

Пошта – Yuri.Patsk...

State Options - Con...

EUROCONTROL Tra...

ЄІС ДАСУ

AIS AIS of Ukraine

Regulations | EASA

Держава авіаційн...

ENAC Continuous T...

Aircraft Performanc...

atsep

enac

ОБЛІК УДАЛЕНКІ.х...

ОБЛІК ВІДДАЛЕНО...

Сайт працює у тестовому режимі та постійно оновлюється

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

ДІЯЛЬНІСТЬ ДАСУ

РЕЄСТРАЦІЯ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ

КОМЕРЦІЙНА ЕКСПЛУАТАЦІЯ

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

АЕРОПОРТИ

АВІАЦІЯ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

БЕЗПІЛОТНІ ПОВІТРЯНІ СУДНА

АЕРОНАВІГАЦІЯ

БЕЗПЕКА АВІАЦІЇ

ПАСАЖИРАМ

ФОРМИ ЕЛЕКТРОННОЇ ВЗАЄМОДІЇ

РЕГУЛЯТОРНА ДІЯЛЬНІСТЬ

НОРМАТИВНО-ПРАВОВА БАЗА

ВЗАЄМОДІЯ З ГРОМАДСЬКІСТЮ

ІНФОРМАЦІЙНІ ЛИСТИ

РЕГУЛЯТОРНАНОРМАТИВНО-ВЗАЄМОДІЯ З ІНФОРМАЦІЙНІ ЛИСТИ

ДІЯЛЬНІСТЬПРАВОВА БАЗАГРОМАДСЬКІСТЬ

Аналіз регуляторної діяльності

19 Січня, 2021

Доопрацьований аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»

Доопрацьований аналіз регуляторного впливу

Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними» та Змін до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів»

I. Визначення проблеми

На теперішній час нагляд за безпекою польотів при наданні аеронавігаційного обслуговування регулюється Правилами сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 січня 2007 року № 42, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 07 лютого 2007 року за № 104/13371 (далі – наказ від 22 січня 2007 року № 42), та Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31 травня 2010 року № 320, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 року за № 446/17741 (далі – наказ від 31 травня 2010 року № 320).

11:40

19.01.2021