



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

Державна авіаційна служба України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», після завершення процедури оприлюднення проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України» (далі – проєкт наказу) з метою одержання зауважень і пропозицій, надсилає на погодження проєкт наказу.

- Додатки: 1. Проєкт наказу на 50 арк. в 1 прим.
2. Аналіз регуляторного впливу на 20 арк. в 1 прим.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 3 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

Н А К А З

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

Відповідно до частин першої та п'ятої статті 11, статті 34 Повітряного кодексу України, пункту 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, та з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України» (далі – Авіаційні правила), що додаються.

2. Управлінню аеронавігації (Задорожня А.О.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

- 1) подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;
- 2) оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Державіаслужби;
- 3) розроблення до 31 грудня 2023 року всіх необхідних процедур, пов'язаних з введенням Авіаційних правил.

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 23 березня 2005 року № 210 «Про затвердження Правил організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, авіаційного електров'язку та світлосигнального обладнання аеродромів цивільної авіації України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 07 квітня 2005 року за № 374/10654.

4. Цей наказ набирає чинності з 31 грудня 2023 року, але не раніше дня його офіційного опублікування, крім пунктів 3-9, 13, 15-17 розділу IV Авіаційних правил, які набирають чинності через шість місяців з дня припинення або скасування воєнного стану в Україні.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

АРКУШ ПОГОДЖЕННЯ

наказу Державіаслужби Про затвердження Авіаційних правил України
«Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення
наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації,
спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації
України»

Начальник управління аеронавігації

Аліна ЗАДОРЖНЯ

ПОГОДЖЕНО:

Перший заступник Голови

Сергій КОРШУК

Начальник управління виконання польотів

Едуард ДЬОМІН

Начальник управління аеродромів
та аеропортів

Григорій ГОЛОДНЯК

Начальник управління підтримання
льотної придатності

Володимир ОВЧИННИКОВ

Заступник начальника управління
роботи з персоналом з льотної експлуатації

Едуард БІЛЕЦЬКИЙ

Начальник юридичного управління
(наказ підлягає державній реєстрації)

Яніна ЗДОВБИЦЬКА

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

_____ 2023 року № _____

Авіаційні правила України

«Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги до:

1) видів та періодичності проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження (далі – наземні засоби ЗНС) та систем світлосигнального обладнання (далі – ССО) аеродромів цивільної авіації України;

2) провайдера послуг з льотних перевірок (FISP);

3) порядку організації, проведення та документування результатів наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО.

2. Ці Авіаційні правила поширюються і є обов'язковими для виконання фізичними та юридичними особами незалежно від форм власності, які здійснюють експлуатацію наземних засобів ЗНС та/або ССО цивільної

авіації України та організацію і проведення наземних та льотних перевірок таких засобів.

3. Наземні засоби ЗНС та/або ССО, яким не проведені у обсязі та з періодичністю визначеними цими Авіаційними правилами, наземні та льотні перевірки, вважаються непридатними для використання за призначенням.

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

автоматизована система керування повітряним рухом (Air traffic control system – ATCS) – організаційно-технічна система апаратно-програмних засобів автоматизації процесів керування повітряним рухом, яка забезпечує оцінювання і прогнозування повітряного руху, вибір керівних дій диспетчера та контроль їх реалізації;

аеростат – літальний апарат, легший за повітря, що переміщується у повітрі без допомоги силової установки;

азимут – кут, розміщений між північним напрямком істинного або магнітного меридіана, який проходить через контрольний пункт, і напрямком на повітряне судно (орієнтир);

азимутальна характеристика курсового радіомаяка (AX LOC) (DDM increase linear of LOC) – залежність величини різниці глибини модуляції (DDM – difference in depth of modulation) у точках зони дії курсового радіомаяка (LOC) від кутового положення цих точок відносно лінії курсу;

альтернативні методи визначення відповідності (alternative means of compliance – AltMoc) – встановлені уповноваженим органом з питань цивільної авіації (далі - уповноважений орган) методи, які пропонують альтернативу існуючим прийнятним методам визначення відповідності або пропонують нові методи для встановлення відповідності тим положенням цих Авіаційних правил, відносно яких уповноваженим органом не було встановлено прийнятних методів визначення відповідності;

безпілотне повітряне судно – повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном;

експлуатант аеродрому – юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому, у тому числі ССО;

експлуатант наземного засобу ЗНС – фізична або юридична особа (організація або підприємство), які здійснюють експлуатацію наземних засобів ЗНС на підставі права власності або договору;

експлуатація наземних засобів ЗНС та/або ССО – комплекс робіт, який включає в себе використання наземних засобів ЗНС та/або ССО за призначенням та їх збереження, технічне обслуговування, ремонт, транспортування, приведення в готовність до застосування і підтримку в постійній готовності до цього застосування;

експлуатаційний стан (operational status) наземного засобу ЗНС – категоризація ситуації застосування засобу чи обладнання за ступенем можливості їх експлуатації від повної операційної придатності до моменту призупинення використання;

зона дії наземного засобу ЗНС – тривимірний об'єм повітряного простору, у межах якого наземний засіб ЗНС здатний забезпечувати, відносно місця встановлення, належні для обслуговування повітряного руху характеристики. Зона дії (ЗД) може бути виражена у величинах азимута, кута місця, похилої дальності, висоти або ешелону польоту;

інструктивний матеріал (GM) – документ, розроблений уповноваженим органом для роз'яснення значення певної вимоги або специфікації, що використовується для тлумачення цих Авіаційних правил та прийнятних методів визначення відповідності (AMC);

інструментальна система посадки I категорії (instrument landing system category I – ILS CAT I) – система, що забезпечує наведення від границі зони дії до точки, в якій лінія курсу, що задана курсовим радіомаяком, перетинає лінію

глісади ILS на висоті 30 м (100 фут) або менше над горизонтальною площиною, що знаходиться на рівні порога ЗПС;

інструментальна система посадки II категорії (instrument landing system category II – ILS CAT II) – система, що забезпечує наведення від границі зони дії до точки, в якій лінія курсу, що задана курсовим радіомаяком, перетинає лінію глісади ILS на висоті 15 м (50 фут) або менше над горизонтальною площиною, що знаходиться на рівні порога ЗПС;

інструментальна система посадки III категорії (instrument landing system category III – ILS CAT III) - система, що забезпечує (за допомогою допоміжного обладнання якщо це необхідно) наведення від границі зони дії до поверхні ЗПС і уздовж неї;

кут нахилу глісади – кут між прямою лінією, що являє собою усереднену глісаду інструментальної системи посадки (ILS), і горизонтальною площиною;

лінія глісади – найближче до горизонтальної площини геометричне місце точок у вертикальній площині, що проходить через осьову лінію ЗПС, у яких різниця глибини модуляції (DDM) дорівнює нулю;

лінія курсу – геометричне місце точок, найближчих до осі ЗПС у будь-якій горизонтальній площині, у яких DDM дорівнює нулю;

льотна перевірка (ЛП) – комплекс заходів, які проводяться з метою підтвердження відповідності тактико-технічних характеристик (параметрів) наземних засобів ЗНС та/або ССО вимогам експлуатаційної документації за допомогою системи льотного контролю (flight inspection system – FIS), встановленої на борту повітряного судна або шляхом використання рейсового (рейсових) та/або спеціально виділеного ПС з метою визначення їх придатності до забезпечення польотів ПС або обслуговування повітряного руху. Льотні перевірки відносяться до авіаційних робіт;

наземна перевірка – комплекс заходів, які проводяться на наземних засобах ЗНС та/або ССО з метою визначення відповідності їх технічних параметрів та характеристик вимогам експлуатаційної документації;

опорна точка (точка «Т») ILS – точка, що розташована на визначеній висоті над перетинанням осі ЗПС і лінії порога ЗПС та через яку проходить продовжена донизу прямолінійна ділянка глісади ILS;

персонал ЗНС – керівники та працівники підрозділів ЗНС, які організують і здійснюють експлуатацію наземних засобів ЗНС;

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

повітряне судно з FIS – повітряне судно, що обладнане системою льотного контролю (flight inspection system – FIS) для проведення льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО аеродромів цивільної авіації;

поріг ЗПС – початок ділянки ЗПС аеродрому, який може використовуватися для посадки ПС;

прийнятні методи визначення відповідності (АМС) – необов'язкові стандарти, прийняті уповноваженим органом з метою визначення методів, за умови виконання яких встановлюється відповідність вимогам цих Авіаційних правил;

провайдер послуг з льотних перевірок (flight inspection service provider – FISP) – експлуатант, що здійснює проведення льотних перевірок з використанням ПС з FIS;

рейсове ПС – ПС, яке виконує політ (авіарейс) згідно з встановленим розкладом та за встановленим маршрутом;

різниця глибини модуляції (DDM – difference in depth of modulation) – арифметична різниця коефіцієнтів модуляції більшого (найбільшого) та меншого (найменшого) сигналів поділена на 100;

система світлосигнального обладнання (ССО) – сукупність світлосигнальних приладів, розміщених на аеродромі або вертодромі за визначеною схемою, електричного обладнання та апаратури дистанційного управління, призначених для забезпечення зльоту, заходження на посадку, посадки та руління ПС;

система льотного контролю (flight inspection system – FIS) – спеціальне вимірювальне обладнання, що встановлено на борту ПС для вимірювання параметрів і характеристик наземних засобів ЗНС під час проведення їх льотної перевірки;

спеціально виділене ПС – ПС, яке виконує польоти з метою проведення льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО;

спеціалізована експлуатація (авіаційні роботи) – усі види діяльності, крім комерційної експлуатації повітряного транспорту, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності, у тому числі льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО.

5. Інші терміни, що використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Стандартах і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) та інших нормативно-правових актах у сфері цивільної авіації.

6. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АПЕЗ – авіаційний повітряний електрозв'язок;

ЕД – експлуатаційна документація;

ДВЧ – дуже високі частоти (30 – 300 МГц);

ЗНС – зв'язок, навігація, спостереження;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

ЛП – льотна перевірка;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ПС – повітряне судно;

ПС з FIS – повітряне судно з системою льотного контролю;

ССО – система світлосигнального обладнання;

УВЧ – ультрависокі частоти (300 – 3000 МГц);

ADF – автоматичний радіопеленгатор (automatic direction finder);

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

APAPI – спрощений показчик траєкторії точного заходження на посадку (abbreviated precision approach path indicator);

ATCS – автоматизована система керування повітряним рухом (air traffic control system);

COM A/G – авіаційний повітряний електрозв'язок «повітря-земля» (communication air/ground);

CPDLC – авіаційний повітряний електрозв'язок «диспетчер – пілот» по цифровій лінії передачі даних (controller pilot digital link communications);

DME – всебічно направлений далекомірний радіомаяк діапазону УВЧ (distance measurement equipment);

DVOR – доплерівський всебічно направлений азимутальний радіомаяк діапазону ДВЧ (doppler VOR);

EMKR – маршрутний маркерний радіомаяк (en-route marker radio beacon);

FIS – система льотного контролю (flight inspection system);

FISP – провайдер послуг з льотних перевірок (flight inspection service provider);

GBAS – наземна система функціонального доповнення (ground based augmentation system);

GP – глісадний радіомаяк (glide path);

ILS – інструментальна система посадки (instrument landing system);

LH – вогні високої інтенсивності (light intensity high);

LIL – вогні низької інтенсивності (light intensity low);

LOC – курсовий радіомаяк (localizer);

MKR – маркерний радіомаяк (marker radio beacon);

MLAT – багатопозиційна система спостереження (multilateration);

NDB – ненаправлений радіомаяк (non-directional beacon);

NOTAM – повідомлення для пілотів (notice for airmen);

PAPI – точний показчик візуальної глісади (precision approach path indicator);

PAR – радіолокатор точного заходження на посадку (precision approach radar);

PSR – первинний оглядовий радіолокатор (primary surveillance radar);

SSR – вторинний оглядовий радіолокатор (secondary surveillance radar);

VOR – всебічно направлений азимутальний радіомаяк діапазону ДВЧ (very high frequency omnidirectional range);

WAM – багатопозиційна система спостереження з широкою зоною дії (wide area multilateration).

II. Загальні вимоги

1. Загальні вимоги до проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО

1. Наземні та льотні перевірки є системою перевірок параметрів наземних засобів ЗНС та/або ССО, що дають можливість переконатися у їх відповідності встановленим вимогам та здійснити оцінку експлуатаційного стану цих засобів.

2. Льотні перевірки проводяться таким наземним засобам ЗНС і ССО:

1) інструментальним системам посадки (ILS CAT I, CAT II, CAT III) у складі глісадного радіомаяка (GP), курсового радіомаяка (LOC), маркерного радіомаяка (MKR) або далекомірного радіомаяка (DME);

2) всебічно направлений азимутальним радіомаякам діапазону ДВЧ (VOR, DVOR);

3) всебічно направлений далекомірним радіомаякам діапазону УВЧ (DME);

4) ненаправленим радіомаякам (NDB);

- 5) маршрутним маркерним радіомаякам (EMKR);
- 6) наземним системам функціонального доповнення (GBAS);
- 7) автоматичним радіопеленгаторам діапазону ДВЧ (ADF);
- 8) первинним оглядовим радіолокаторам (PSR);
- 9) вторинним оглядовим радіолокаторам (SSR);
- 10) трасовим радіолокаційним комплексам (En-Route Radars) у складі первинного (PSR) та вторинного (SSR) радіолокаторів;
- 11) радіолокаторам точного заходження на посадку (PAR);
- 12) багатопозиційним системам спостереження (MLAT, WAM);
- 13) системам радіомовного автоматичного залежного спостереження (ADS-B);
- 14) автоматизованим системам керування повітряним рухом (ATCS);
- 15) засобам авіаційного повітряного електрозв'язку «диспетчер – пілот» (COM A/G);
- 16) засобам авіаційного повітряного електрозв'язку A/G, що використовують цифрові лінії передачі даних, у тому числі CPDLC;
- 17) системам світлосигнального обладнання (SSO): вогням низької інтенсивності (LIL), вогням високої інтенсивності (LIH), покажчикам візуальної глісади (PAPI/APAPI).

3. Керівники експлуатантів наземних засобів ЗНС та/або керівники експлуатантів аеродромів повинні забезпечити своєчасність, повноту і якість наземних перевірок та своєчасність і повноту льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО.

4. Провайдер послуг з льотних перевірок (FISP) повинен відповідати вимогам, що наведені у розділі IV цих Авіаційних правил.

5. Наземні та льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО виконуються у відповідності до цих Авіаційних правил, прийнятних методів визначення відповідності та інструктивного матеріалу (далі – АМС та GM).

Уповноважений орган розробляє, затверджує та періодично оновлює АМС та GM, які використовуються уповноваженим органом, експлуатантами наземних засобів ЗНС, експлуатантами аеродромів та провайдерами FIS для демонстрації відповідності вимог цих Авіаційних правил.

6. АМС та GM визначають зміст, обсяг і алгоритм виконання та подальшого документування результатів проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО.

7. Альтернативні методи визначення відповідності (AltMoc) використовуються для встановлення відповідності цим Авіаційним правилам після їх погодження уповноваженим органом та оприлюднення на офіційному вебсайті уповноваженого органу.

2. Види льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО

1. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО поділяються на такі види:

при введенні в експлуатацію;
періодичні;
спеціальні.

2. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та ССО виконуються для підтвердження відповідності їх тактико-технічних характеристик вимогам ЕД і цих авіаційних правил та оцінки їх придатності до забезпечення польотів ПС або ОПР.

3. Льотні перевірки при введенні в експлуатацію виконуються у разі:

- введення в експлуатацію наземного засобу ЗНС та/або ССО;
- зміни схеми розташування ССО;
- заміни, ремонту (крім поточного ремонту), модернізації або зміни висоти установлення антенної системи (для засобів навігації та спостереження);
- зміни місця встановлення наземного засобу ЗНС та/або його антенної системи (тільки для засобів навігації та спостереження);
- зміни робочих частот (для ILS, VOR, DME, GBAS, NDB);
- зміщення порогів ЗПС (для ILS, GBAS, PAR).

4. Періодичні ЛП наземних засобів ЗНС та/або ССО виконуються під час їх експлуатації з метою підтвердження відповідності їх параметрів вимогам ЕД.

Періодичність ЛП наземних засобів ЗНС і ССО та перелік параметрів і характеристик наземних засобів ЗНС, що підлягають льотним перевіркам наведено в додатках 1 та 2 до цих Авіаційних правил. Допуски (норми) на параметри наземних засобів ЗНС визначаються АМС GM.

Періодичні льотні перевірки виконуються також для визначення можливості відновлення використання за призначенням наземних засобів навігації (ILS, VOR, DME, GBAS, NDB, MKR, PAR) після тимчасового припинення їх використання за призначенням та/або підвищення категорії ICAO для ILS, у разі не проведення льотної перевірки у встановлені строки. У цих випадках льотній перевірці підлягають обидва комплекти (за наявності) відповідних навігаційних засобів.

Використання за призначенням наземних засобів ЗНС та/або ССО, яким не проведені льотні перевірки із встановленою періодичністю – заборонено.

Допускаються зміни строків виконання ЛП наземних засобів ЗНС та/або ССО в бік зменшення – без обмежень або в бік збільшення – не більше ніж +30 діб.

Для ILS CAT II, CAT III у разі невиконання періодичної льотної перевірки у встановлені строки, подальше надання послуг із забезпечення сигналів ILS у повітряному просторі допускається після пониження категорії до ILS CAT I з відповідною публікацією у документах аеронавігаційної інформації.

Відлік терміну проведення наступної льотної перевірки відраховується від дати підписання звіту проведеної льотної перевірки відповідного наземного засобу ЗНС або ССО. Подальше використання наземних засобів ЗНС та/або ССО дозволяється з дати реєстрації звіту.

5. Спеціальні ЛП виконуються під час експлуатації наземних засобів ЗНС та/або ССО в таких випадках:

зміни границь зон диспетчерського обслуговування на маршрутах ОПП, схем заходження на посадку та зон очікування (для засобів спостереження);

зміни куту нахилу антенної системи (для засобів навігації та спостереження);

зміни висоти та місця встановлення антенної системи (для засобів АПЕЗ);

зміни кутів нахилу візуальної індикації глісади АРАРІ/РАРІ;

зміни кутів нахилу глісади (для ILS, GBAS, PAR). Після цього необхідно встановити та перевірити кути нахилу візуальної індикації глісади АРАРІ/РАРІ;

після проведення планового ремонту, модернізації, які впливають на тактико-технічні характеристики наземного засобу ЗНС або його окремих складових;

за рішенням експлуатанта наземних засобів ЗНС та/або експлуатанта аеродрому у зв'язку з наявністю зауважень від органів ОПП або екіпажів ПС;

відповідно до рекомендацій з безпеки уповноваженого органу з питань розслідування України щодо заходів із запобігання авіаційним подіям чи інцидентам, які повинні бути терміново розглянуті для підвищення рівня безпеки польотів ;

за рішенням уповноваженого органу відповідно до встановленої процедури;

у разі зміни кількості, типу або місця встановлення засобів спостереження, які є джерелами інформації для ATCS;

у разі, якщо використання наземних засобів спостереження для забезпечення польотів цивільних ПС та/або ОПП не здійснювалося понад 6 місяців (для SSR, PSR, En-route radar);

за рішенням експлуатанта наземних засобів ЗНС та/або експлуатанта аеродрому у разі продовження строку служби (ресурсу) наземних засобів ЗНС та/або ССО;

за рішенням експлуатанта наземних засобів ЗНС для перевірки наявності джерел радіозавад та інших причин нестабільної роботи наземних засобів ЗНС.

Обсяг спеціальних ЛП та перелік тактико-технічних характеристик, що перевіряються, визначається, експлуатантом наземних засобів ЗНС та/або експлуатантом аеродрому. З цією метою експлуатант наземних засобів ЗНС та/або експлуатант аеродрому складає та затверджує програму проведення спеціальної ЛП, при цьому її обсяг має бути достатнім для підтвердження придатності наземних засобів ЗНС та/або ССО до забезпечення польотів ПС та (або) ОПР.

III. Планування, організація, проведення наземних та льотних перевірок

1. Планування льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО

1. Планування льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО та визначення їх видів здійснюється експлуатантами наземних засобів ЗНС та/або експлуатантами аеродромів.

2. Під час планування, льотні перевірки ILS та ССО категорійних напрямків посадки, особливо CAT II та CAT III ICAO рекомендовано планувати в період з березня по жовтень з метою недопущення погіршення експлуатаційної готовності ЗПС відповідних аеродромів, пов'язаного з несприятливими метеорологічними умовами в осінньо-зимовий період, та забезпечуються у першу чергу.

2. Організація льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО

1. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО організуються та забезпечуються експлуатантами наземних ЗНС та/або експлуатантами аеродромів.

2. Експлуатанти наземних засобів ЗНС та/або експлуатанти аеродромів повинні забезпечити:

підготовку наземних засобів ЗНС та/або ССО до льотної перевірки;

готовність персоналу органів ОПР, персоналу ЗНС та/або працівників служби з експлуатації ССО до проведення ЛП наземних засобів ЗНС та/або ССО;

виконання технічного обслуговування наземних засобів ЗНС і ССО відповідно до вимог ЕД, складання протоколів наземної перевірки та настроювання обладнання;

готовність до роботи наземних засобів об'єктивного контролю;

утримання критичних зон засобів ILS відповідно до діючих норм;

інформування уповноваженого органу не менше, ніж за 5 діб до початку проведення ЛП щодо дати виконання перевірок засобів навігації, що використовуються для забезпечення заходження на посадку.

3. FISP забезпечує:

якісне та своєчасне проведення льотної перевірки наземного засобу ЗНС та/або ССО з дотриманням вимог цих Авіаційних правил та АМС та GM;

якісне та своєчасне оформлення документації відповідно до цих Авіаційних правил та АМС і GM.

3. Наземні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО

1. Наземні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО проводяться:

перед виконанням періодичних та спеціальних (в залежності від обсягу) льотних перевірок;

при введенні в експлуатацію нових наземних засобів ЗНС та/або ССО;

після схемно-конструкційних змін, модернізації або ремонту наземних засобів ЗНС та/або ССО;

на вимогу органу ОПР;

під час проведення робіт з продовження строку служби (ресурсу) наземних засобів ЗНС.

2. Наземні перевірки проводяться з метою визначення відповідності основних технічних параметрів наземних засобів ЗНС та/або ССО вимогам експлуатаційних документів.

3. Наземні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО включають такі роботи:

перевірку працездатності;

вимірювання основних технічних параметрів;

регулювання і налаштування (у разі потреби);

оформлення результатів наземної перевірки та налаштування.

4. Наземні перевірки наземних засобів ЗНС проводяться персоналом цих об'єктів (систем, засобів) ЗНС відповідно.

Для проведення наземних перевірок при введенні в експлуатацію, після ремонтів, модернізації, при продовженні строку служби (ресурсу), можуть залучатися представники підприємств-виробників, представники ремонтних організацій (сервісів), сертифікованих за напрямком ЗНС провайдерів з безпосередньою участю експлуатаційного персоналу цих об'єктів (систем, засобів).

5. За результатами наземних перевірок наземних засобів ЗНС складаються протоколи наземних перевірок та настроювання, у висновку яких повинна відображатися інформація про відповідність технічних характеристик наземних засобів ЗНС вимогам експлуатаційно-технічної документації. Технічні характеристики наземних засобів ЗНС, що відображаються в протоколі наземної перевірки та настроювання наземних засобів ЗНС, наводяться в АМС та ГМ.

6. Наземні перевірки засобів ССО проводяться персоналом служби ССО. За результатами наземних перевірок ССО складаються протоколи наземних перевірок та настроювання.

4. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО

1. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО проводяться з використанням технічних процедурних вимог наведених АМС та GM.

2. У льотних перевірках беруть участь: льотний склад ПС, персонал ЗНС та/або персонал експлуатанта аеродрому та, за необхідності, персонал органу ОПР, представники підприємств-виробників, представники ремонтних організацій (сервісів) та провайдерів, сертифікованих за напрямком ЗНС провайдерів.

3. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО у залежності від виду льотної перевірки та типу засобу ЗНС і ССО виконуються із використанням:

ПС з FIS;

спеціально виділеного ПС;

рейсового ПС;

безпілотного ПС;

аеростату (тільки для засобів COM A/G).

4. У разі, коли для оцінювання параметрів наземних засобів ЗНС відсутня потреба використання FIS, допускається проведення льотної перевірки з використанням спеціально виділеного або рейсового, або безпілотного ПС, аеростату (тільки для засобів COM A/G).

Експлуатанти ПС, спеціально виділених для проведення льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО, повинні мати повноваження або схвалення на виконання цього виду спеціалізованої експлуатації, а експлуатанти рейсових ПС – сертифікати експлуатантів.

5. До виконання льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО можуть залучатися повітряні судна державної авіації.

6. Для перевірки відповідності траєкторії польоту по глісаді ILS і RAPI/APAPI необхідно використовувати ПС з FIS. Льотна перевірка ССО, за винятком RAPI/APAPI, може виконуватися спеціально виділеним ПС. Під час ЛП ССО може виконуватися також перевірка та оцінка маркування аеродрому.

7. Перевірка окремих параметрів автоматизованих систем керування повітряним рухом (ATCS) під час проведення їх льотної перевірки може здійснюватися шляхом використання імітаторів з відповідним програмним забезпеченням. Методика використання зазначених імітаторів та перелік параметрів, що можуть перевірятися при її використанні визначається АМС та ГМ.

8. Аеростат (пілотований) може використовуватися для проведення спеціальної льотної перевірки засобів авіаційного повітряного електрозв'язку, за винятком засобів CPDLC.

9. Експлуатанти аеростатів та БПЛА, які залучаються для проведення льотної перевірки наземних засобів ЗНС, повинні відповідати вимогам чинних нормативно-правових актів, які регулюють діяльність цивільної авіації України.

10. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС, що обладнані автоматизованими системами контролю технічних характеристик, можуть виконуватися з використанням цих систем.

11. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО проводяться у будь-який час доби, в усі дні тижня з урахуванням регламенту роботи цих засобів та погодних умов.

12. При готовності до льотної перевірки наземних засобів ЗНС, розміщених на аеродромі та/або ССО, що підтверджується повідомленням експлуатанта цих засобів, FISP інформує керівника відповідного експлуатанта зазначених засобів про дату початку та строки проведення льотної перевірки цих засобів.

Командир ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, пілот аеростату, оператор безпілотного ПС) погоджує порядок проведення льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО з керівником експлуатанта цих засобів.

13. Під час проведення передпольотної підготовки, яку проводить командир екіпажу ПС з FIS (спеціального виділеного ПС, пілот аеростату), разом з бортоператором ПС з FIS, керівником польотів органу ОПР, керівником структурного підрозділу експлуатанта наземних засобів ЗНС та/або експлуатанта аеродрому, іншими залученими представниками уточнюються порядок, послідовність виконання елементів льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО, що розміщені на аеродромі, види маневрів і тривалість польотів, висоти польотів, радіуси орбіт польотів, координати контрольних точок тощо. При цьому звертається увага на наявність перешкод.

14. Командир ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, пілот аеростату) приймає рішення на виліт для проведення льотної перевірки, визначених для неї засобів за метеорологічних умов, які дозволяють вимірювати тактико-технічні характеристики таких засобів.

15. Організація координації під час підготовки та виконання льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО визначається експлуатантом засобів ЗНС та/або експлуатантом аеродрому.

Контроль за виконанням програм та методик льотних перевірок наземних засобів ЗНС здійснюється експлуатантом цих засобів відповідно до процедури, зазначеної у АМС та GM.

16. Під час проведення льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО повинна бути забезпечена взаємодія екіпажу ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, пілота аеростату) з відповідними підрозділами, що здійснюють експлуатацію наземних засобів ЗНС (регулювання обладнання), ССО та органами ОПР, шляхом використання діючих каналів АПЕЗ відповідних органів ОПР або каналу авіаційного радіозв'язку на частоті, що призначена для льотних перевірок.

Радіообмін між екіпажем ПС з FIS та наземним персоналом на частоті, що призначена для льотних перевірок наземних засобів навігації, що використовуються для забезпечення точного заходження на посадку (ILS/DME, ILS/MKR) та вогнів PAPI/APAPI рекомендується документувати наземними засобами об'єктивного контролю з подальшим копіюванням задокументованої інформації на змінні носії інформації. Зазначена інформація повинна зберігатися на змінних носіях інформації до наступної льотної перевірки вказаних засобів.

Процедура документування розробляється експлуатантом ЗНС та/або експлуатантом аеродрому.

17. У разі неможливості використання діючих каналів АПЕЗ відповідних органів ОПР та каналу авіаційного радіозв'язку на частоті, що призначена для льотних перевірок, з метою запобігання створенню перешкод у роботі органів ОПР можуть бути задіяні резервні канали АПЕЗ.

18. Використання для забезпечення польотів цивільних ПС наземних засобів точного заходження на посадку (ILS/DME, ILS/MKR) та вогнів PAPI/APAPI, що підлягають льотній перевірці, при підготовці до якої (під час наземної перевірки) та під час проведення якої здійснювалося регулювання/калібрування параметрів обладнання ILS/DME, ILS/MKR та/або вогнів PAPI/APAPI забороняється на увесь період з моменту проведення такого регулювання до реєстрації звіту льотних перевірок. У разі відсутності регулювань, що впливають на тактико-технічні

характеристики відповідного засобу, експлуатація такого засобу дозволяється до початку його льотної перевірки.

На час проведення льотних перевірок наземних засобів навігації та/або ССО, що використовуються ПС для заходження на посадку та/або виконання на них регулювань, що впливають на їх тактико-технічні характеристики, експлуатантом таких засобів видається відповідний NOTAM.

19. При проведенні льотних перевірок ССО ПС з FIS (спеціально виділеним ПС) допускається присутність на борту представника експлуатанта аеродрому.

20. З метою здійснення нагляду за виконанням льотних перевірок наземних засобів ЗНС допускається присутність на борту ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, аеростату) державних інспекторів уповноваженого органу.

21. З метою здійснення пошуку джерел радіозавад та виконання заходів з радіоконтролю смуг радіочастот, виділених для роботи наземних засобів ЗНС для забезпечення ОНР, допускається під час проведення льотних перевірок включення до складу екіпажу ПС з FIS (спеціально виділеного ПС) фахівців із радіоконтролю із відповідними технічними засобами.

22. За результатами льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО складаються звіти льотних перевірок. Форми звітів льотних перевірок наводяться у АМС та GM.

Звіт підписується персоналом, який був задіяний у проведенні льотної перевірки відповідних наземних засобів ЗНС та/або ССО.

23. Матеріали (звіти та протоколи) льотних перевірок можуть бути оформлені в електронному вигляді з використанням кваліфікованого електронного підпису відповідно до чинного законодавства України.

24. До звітів льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО обов'язково додаються:

протоколи наземних перевірок та настроювання наземних засобів ЗНС та/або ССО;

записані дані результатів вимірювань FIS (графіки та таблиці), (можуть надаватися у електронних файлах);

фотографії за результатами проведення льотної перевірки ССО.

Інші матеріали (зображення, фотографії, графіки тощо) додаються за необхідності у залежності від виду льотної перевірки та типу наземного засобу ЗНС та/або ССО.

25. Звіти з льотних перевірок, записані дані результатів вимірювань FIS, протоколи наземних перевірок та настроювання наземних засобів ЗНС та/або ССО зберігаються:

у експлуатанта наземних засобів ЗНС та/або експлуатанта аеродрому впродовж усього терміну експлуатації цих засобів;

у FISP впродовж двох років з моменту завершення відповідної льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО.

IV. Вимоги до провайдера послуг з льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО (FISP)

1. FISP, зареєстрований в Україні, повинен мати чинний сертифікат експлуатанта та/або інший документ (повноваження, схвалення), що підтверджує можливість виконувати льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО як виду спеціалізованої експлуатації, відповідно до авіаційних правил України.

2. Льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО на території України можуть виконуватися у відповідності до вимог цих Авіаційних правил іноземними FISP, які мають ліцензію або сертифікат, після отримання

відповідного погодження уповноваженого органу відповідно до статті 109 Повітряного кодексу України.

Отримання погодження здійснюється за встановленою уповноваженим органом процедурою.

3. FISP повинен мати визначену чітку організаційну структуру управління та систему звітності. У разі, якщо FISP є структурним підрозділом, то підприємство до якого він належить повинне продемонструвати, що всі прямо або опосередковано залучені до проведення льотних перевірок суб'єкти (підрозділи) відповідають запровадженій на підприємстві системі якості.

4. FISP повинен запровадити системний процес оцінки змін, який підлягає документуванню. Оцінці змін підлягають значні зміни такі як модернізація чи зміна обладнання FIS.

5. FISP повинен встановити процедуру, для отримання зворотного зв'язку щодо якості проведення льотної перевірки. Зазначена інформація повинна бути використана для поліпшення надання послуг з проведення ЛП.

6. Дані що зберігаються FISP повинні бути точними, розбірливими та достатніми для проведення незалежного аналізу. Термін зберігання даних, якщо це не визначено Авіаційними правилами повинен бути визначений внутрішніми процедурами. Дані, щодо введення в експлуатацію, повірок (калібрування), модифікації обладнання FIS повинні зберігатися протягом усього терміну експлуатації цього обладнання.

7. FISP повинен забезпечити належну підготовку та компетентність всього персоналу, задіяного у проведенні льотної перевірки для виконання ним визначених функцій. З цією метою FISP впроваджує та забезпечує

функціонування політики відбору, підготовки та підтримання компетенції персоналу.

8. Усе обладнання FIS, що використовується для льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО повинно бути визначено у переліку та бути предметом повірки (калібрування) на регулярній основі.

Кожний засіб, який використовується для проведення випробувань повинен мати задокументовану процедуру проведення повірки та відповідні записи щодо її виконання.

Повірки (калібрування) повинні бути проведені у відповідності до термінів рекомендованих виробником, або якщо інше не передбачено об'єктивними доказами або умовами експлуатації.

9. FISP повинен забезпечити контроль комплекту запасних частин, інструменту та приладдя (далі – ЗІП).

ЗІП повинен зберігатися у придатних для зберігання кліматичних умовах. FISP повинен визначити ЗІП, що має обмежений термін використання, необхідність технічного обслуговування чи повірки.

FISP повинен встановити та продемонструвати процедури щодо контролю, ремонту та повернення до виробника або уповноваженої виробником організації ЗІП для ТО або для інших цілей.

Процедури повинні визначати ЗІП, який може бути відремонтований власними силами, а який повинен бути повернутий до виробника або уповноваженої виробником організації.

10. Повітряне судно, що використовується FISP для проведення льотних перевірок повинно бути придатним до польотів та схвалено уповноваженим органом для виконання польотів у сфері його використання.

11. Для виконання льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО рекомендується використовувати ПС з FIS, що має такі характеристики:

1) надійність, економічність, наявність необхідних схвалень на виконання польоту за правилами польотів за приладами;

2) вантажопідйомність, достатню для розміщення та забезпечення персоналу, що здійснює роботу на наземному випробувальному обладнанні, необхідного електронного записуючого обладнання та ЗІП;

3) дальність і тривалість польоту, достатні для здійснення льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО без виконання непродуктивних посадок;

4) аеродинамічну стійкість у широкому діапазоні швидкостей, особливо на швидкостях, характерних для льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО;

5) низький рівень шуму та вібрацій;

6) низький рівень електричних шумів, з метою запобігання створенню завад сигналам, що приймаються, наприклад амплітудна модуляція викликана обертанням гвинтів повинна бути мінімальною;

7) стабільну систему електроживлення, що має достатню потужність для живлення не тільки штатного обладнання, а й необхідного додаткового електронного обладнання;

8) достатньо широкий діапазон швидкостей і висот польоту, що забезпечує проведення льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО, за можливості, тих самих умов, з якими зустрічаються користувачі (льотні характеристики на малих швидкостях є важливими у разі виконання наземними спостерігачами супроводу польоту теодолітом);

9) придатність для подальшої модифікації або розширення складу обладнання з метою забезпечення можливості перевірки нових типів засобів ЗНС або підвищення точності або швидкості обробки даних, що одержані при перевірці наявних наземних засобів ЗНС;

10) наявність обладнання контролю кліматичних умов у кабіні екіпажу, з метою уникнення впливу шкідливого впливу температури та вологості на особливо чутливе випробувальне обладнання, що використовується при проведенні льотної перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО;

11) наявність автопілоту з метою зменшення навантаження екіпажу.

12. Обслуговування обладнання FIS проводиться акредитованою організацією (особою), що має право на його проведення.

13. Система FIS повинна забезпечувати:

високу точність вимірювання – похибка вимірювання повинна бути меншою ніж допуски на похибки параметрів (характеристик), що вимірюються;

автоматизовану обробку та обчислення технічних параметрів з використанням програмного забезпечення системи льотного контролю;

реєстрацію результатів вимірювання параметрів та їх документування. Всі записи, що наведені у графіках повинні бути сформовані таким чином, щоб вони були зіставлені з положенням ПС з FIS під час проведення відповідних вимірювань.

14. До складу персоналу ПС з FIS, що проводить льотні перевірки наземних засобів ЗНС та/або ССО, входить інженер бортової апаратури льотного контролю (FIS)/бортоператор FIS (далі – бортоператор FIS).

Увесь персонал ПС з FIS повинен мати відповідну кваліфікацію, достатні знання та досвід з питань проведення льотних перевірок.

Склад екіпажу аеростату при проведенні спеціальної льотної перевірки наземних засобів авіаційного повітряного електрозв'язку визначається з урахуванням положень АМС та GM.

15. За запитом уповноваженого органу, FISP повинен надати вичерпну актуальну та достовірну інформацію, щодо прийнятих процедур, технічних характеристик обладнання, засобів, методів та процедур, що використовуються для проведення льотних перевірок наземних засобів ЗНС та/або ССО.

16. FISP може бути обмежений уповноваженим органом у проведенні льотної перевірки певних типів наземних засобів ЗНС або в цілому заборонено проведення льотної перевірки у разі:

ненадання обов'язкової інформації, визначеної пунктом 15 цього розділу за запитом уповноваженого органу;

недопущення, на борт ПС з FIS державних інспекторів уповноваженого органу при здійсненні перевірки (нагляду);

ненадання підтвердження відповідності встановленим вимогам;

наявності інформації щодо неякісного проведення льотної перевірки;

отримання інформації від інших джерел щодо порушення вимог цих Авіаційних правил та/або неналежного забезпечення безпеки польотів під час виконання льотних перевірок відповідних засобів.

17. Про встановлені обмеження чи заборони уповноважений орган інформує відповідного FISP, а також експлуатантів наземних засобів ЗНС та експлуатантів аеродромів.

V. NOTAM

1. У випадку, якщо за результатами льотної перевірки засобів ЗНС та/або ССО, екіпажом ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, аеростату) ідентифіковано

небезпеки, пов'язані з безпекою польотів чи невідповідністю опублікованих аеронавігаційних даних, технічних характеристик наземного обладнання, інших даних, які можуть впливати на безпеку польотів чи процедури польотів за приладами, екіпаж ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, аеростату) невідкладно передає дану інформацію експлуатанту наземних засобів ЗНС та/або експлуатанту аеродрому.

2. Експлуатант наземних засобів ЗНС та/або експлуатант аеродрому на основі інформації від екіпажу ПС з FIS (спеціально виділеного ПС, аеростату) невідкладно подає NOTAM у відповідності до авіаційних правил України.

Начальник управління аеронавігації

Аліна ЗАДОРЖНЯ

Додаток 1

до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

(пункт 4 глави 2 розділу II)

Періодичність льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО
наведена в таблиці 1

Таблиця 1

№ п/п	Найменування (тип) наземних засобів ЗНС та ССО	Періодичність льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО (місяців)
1	2	3
1.	ILS CAT I	12
2.	ILS CAT II, III	6
3.	VOR, DVOR (VOR/DME, DVOR/DME)	12
4.	DME	12
5.	NDB	12
6.	GBAS	12
7.	PAR	12

1	2	3
8.	РАPI (APAPI)	12
9.	LII	12
10.	LIL	36

Додаток 2

до Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

(пункт 4 глави 2 розділу II)

Перелік параметрів та характеристик наземних засобів ЗНС та ССО, що підлягають льотним перевіркам

1. Для інструментальних систем посадки (ILS CAT I, CAT II, CAT III) у складі LOC, GP, MKR або DME наведено у таблиці 1

Таблиця 1

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів та характеристик, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
LOC			
1.	Сигнали розпізнавання у всій зоні дії (Identification)	+	+
2.	Голосовий зв'язок (Voice feature), відсутність завад від радіотелефонного зв'язку (у разі використання LOC для одностороннього радіотелефонного зв'язку)	+	+
3.	Глибина модуляції несівних частот (Depth of modulation)	+	+
4.	Сумарна глибина модуляції несівних частот сигналами 90 Гц та 150 Гц (Sum depths of	+	+

1	2	3	4
	modulation)		
5.	Чутливість до зміщення від ЛК в межах напівсектора в опорній точці (Displacement sensitivity)	+	+
6.	Похибка (межі) встановлення та підтримання середньої ЛК відносно осьової лінії ЗПС у опорній точці (Course alignment accuracy)	+	+
7.	Азимутальна характеристика (кліренс при зміщенні від ЛК) (off-course clearance)	+	+
8.	Амплітуда викривлень ЛК (Course structure)	+	+
9.	Зона дії в горизонтальній площині (Coverage (usable distance) в секторах - від 0° до ±10°/від ±10° до ±35°	+	+
10.	Зона дії у вертикальній площині (High angle clearance)	+	-
11.	Напруженість поля у зоні дії (Power density)	+	+
12.	Вплив складової вертикальної поляризації КРМ при крені ПС ±20° на ЛК (Polarization)	+	-
13.	Положення середньої ЛК, при якому спрацьовує система автоматичного контролю у режимі «Аварія» (Course shift)	+	+
14.	Спрацювання системи автоматичного контролю при зміні чутливості до зміщення від номінального значення ЛК (Change in displacement sensitivity)	+	+
15.	Зона дії у горизонтальній площині при зменшенні потужності (Coverage usable distance)	+	-
16.	Напруженість поля у зоні дії при зменшенні потужності (Field strength)	+	-
GP			
1.	Кут нахилу глісади (КНГ) (Angle)	+	+
2.	Чутливість до зміщення від ЛГ (Displacement sensitivity)	+	+

1	2	3	4
3.	Кутомісцева характеристика (кліренс при зміщенні від ЛГ) (Clearance)	+	+
4.	Амплітуда викривлень ЛГ (структура глісади) (Glide path structure)	+	+
5.	Глибина модуляції несівних (depth of modulation)	+	+
6.	Кліренс над перешкодами (Obstruction clearance)	+	+
7.	Зона дії у горизонтальній площині в секторі $\pm 8^\circ$ відносно осьової лінії ЗПС (Coverage Horizontal)	+	+
8.	ЗД у вертикальній площині (Coverage Vertical)	+	-
9.	Напруженість поля в зоні дії (Field strength)	+	+
10.	Висота опорної точки (Reference datum height – RDH)	+	+
11.	Кут нахилу глісади, при якому спрацьовує система автоматичного контролю у режимі «Аварія» (Path angle)	+	+
12.	Відхилення чутливості до зміщення від номінального значення ЛГ, при якому спрацьовує система автоматичного контролю в режимі «Аварія» (Change in displacement sensitivity)	+	+
13.	Зона дії при зменшенні потужності (Coverage)	+	-
14.	Напруженість поля у зоні дії при зменшенні потужності (Field strength)	+	-
15.	Фазування (Phasing)	+	-
MKR			
1.	Маніпуляція у зоні дії (Keying)	+	+
2.	Зона дії (Coverage)	+	+
3.	Напруженість поля у зоні дії (Field strength)	+	+
4.	Робота системи автоматичного контролю та аварійної сигналізації (Monitors)	+	+
DME			
1.	Зона дії (Coverage)	+	+

1	2	3	4
2.	Напруженість поля у зоні дії (Field strength)	+	
3.	Середня похибка вимірювання дальності (Accuracy)	+	+
4.	Форма імпульсів (Pulse shape)	+	+
5.	Інтервал між імпульсами в імпульсній парі (Pulse spacing)	+	+
6.	Сигнал розпізнавання (Identification)	+	+
7.	Ефективність по відповіді (Reply efficiency)	+	+

2. Для всебічно направлено азимутального радіомаяка діапазону ДВЧ (VOR, DVOR) наведено у таблиці 2

Таблиця 2

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
1.	Зона дії (Coverage): -у горизонтальній площині	+	-
	-у вертикальній площині	+	-
2.	Напруженість поля у зоні дії (Field strength)	+	-
3.	Похибка інформації про азимут (Alignment)	+	+
4.	Викривлення азимута (Bends)	+	+
5.	Нерівність середніх відхилень інформації про азимут (Roughness and scalloping)	+	+
6.	Індикація полярності напрямку польоту (Sensing)	+	+
7.	Напрямок обертання стрілки індикатора курсових відхилень (Rotation)	+	+
8.	Вплив вертикальної поляризації на точність інформації про азимут (Polarization)	+	+
9.	Коефіцієнт девіації частоти 9960 Гц при фазочастотній	+	+

1	2	3	4
	модуляції 30 Гц (Modulation 30 Hz FM deviation)		
10.	Глибина модуляції частотою 9960 Гц (Modulation 9960 Hz)	+	+
11.	Глибина модуляції частотою 30 Гц (Modulation 30 Hz)	+	+
12.	Якість каналу радіотелефонного зв'язку (Voice channel)	+	+
13.	Вплив сигналів радіотелефонного зв'язку на забезпечення основної функції маяка (Voice channel)	+	+
14.	Сигнал розпізнавання (Identification)	+	+
15.	Робота системи автоматичного контролю і аварійної сигналізації (Bearing monitor)	+	+
16.	Опорна контрольна точка (Reference checkpoint)	+	-
17.	Радіали заходження на посадку: -середня похибка радіала заходження на посадку та двох додаткових, розташованих симетрично під кутом $\pm 5^\circ$ від посадкового курсу (Accuracy);	+	+
	-викривлення радіала заходження на посадку та двох додаткових, розташованих симетрично під кутом $\pm 5^\circ$ від посадкового курсу (Bends);	+	+
	-нерівності радіала заходження на посадку та двох додаткових, розташованих симетрично під кутом $\pm 5^\circ$ від посадкового курсу (Roughness and scalloping);	+	+
	- середня похибка про дальність радіала заходження на посадку та двох додаткових, розташованих симетрично під кутом $\pm 5^\circ$ від посадкового курсу (Accuracy distance) (проводиться для DVOR/DME, VOR/DME).	+	+

3. Для всебічно направленої далекомірної радіомаяка діапазону УВЧ (DME) наведено у таблиці 3

Таблиця 3

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
1.	Зона дії у горизонтальній площині (Horizontal coverage)	+	-
2.	Зона дії у вертикальній площині (Vertical coverage)	+	-
3.	Напруженість поля у зоні дії (Field strength)	+	-
4.	Похибка вимірювання дальності (Accuracy)	+	+
5.	Форма імпульсів (Pulse shape)	+	+
6.	Інтервал між імпульсами в імпульсній парі (Pulse spacing)	+	+
7.	Параметри сигналу розпізнавання (Identification)	+	+
8.	Ефективність по відповіді (Reply efficiency)	+	+
9.	Втрата сигналу супроводження (Unlocks)	+	+

4. Для наземної системи функціонального доповнення (GBAS) наведено у таблиці 4

Таблиця 4

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
1.	Похибка визначення місцеположення по вертикалі (Position Accuracy (Vertical))	+	+
2.	Похибка визначення місцеположення по горизонталі (бічне відхилення від осі ЗПС) (Position Accuracy (Lateral Ledge))	+	+
3.	Похибка визначення місцеположення по дальності (Position Accuracy (Range))	+	+
4.	Зона дії у горизонтальній площині (Coverage Horizontal)	+	+
5.	Зона дії у вертикальній площині (Coverage Vertical)	+	+
6.	Напруженість поля в межах зони дії GBAS (Field strength)	+	+
7.	Перевірка ідентифікатора GBAS (ID)	+	+
8.	Перевірка рівня завадових сигналів	+	+
9.	Висота опорної точки (Height of reference datum)	+	+
10.	Кут глісади (GPA)	+	+
11.	Перевірка правильності повідомлень про GBAS, що передаються на борт ПС (повідомлення типу 2) (message type 2)	+	+
12.	Перевірка правильності даних щодо кінцевої ділянки заходження на посадку (FAS), що передаються на борт ПС (повідомлення типу 4) (message type 4)	+	+

5. Для ненаправленого радіомаяка (NDB) наведено у таблиці 5

Таблиця 5

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
1.	Сигнали розпізнавання (Identification)	+	+
2.	Голосовий зв'язок (Voice feature)	+	+
3.	Номінальна зона дії (Rated coverage)	+	+
4.	Можливість використання на маршруті (Airway coverage)	+	+
5.	Можливість використання при заходженні на посадку (Holding pattern approach procedures)	+	+
6.	Правильність індикації при прольоті над NDB (Station passage)	+	+

6. Для маршрутного маркерного радіомаяка (EMKR) наведено у таблиці 6

Таблиця 6

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
1.	Сигнали розпізнавання (Identification)	+	+
2.	Зона дії (Coverage)	+	+
3.	Напруженість поля у зоні дії (Field strength):		
	-на границі зони дії;	+	+
	- у середині зони дії	+	+

7. Для радіолокатора точного заходження на посадку (PAR) наведено у таблиці 7

Таблиця 7

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок, при яких проводиться:	
		введення в експлуатацію	періодична
1	2	3	4
1.	Зона дії (Coverage): -у горизонтальній площині (дальність, азимут) (Distance, Azimut)	+	+
	-у вертикальній площині (по куту місця) (Elevation)	+	+
2.	Похибка визначення місцеположення ПС (Position Accuracy):		
	-по дальності (Distance)	+	+
	-по азимуту (Azimut)	+	+
	-по куту місця (Elevation)	+	+

8. Для первинного оглядового радіолокатора (PSR) наведено у таблиці 8

Таблиця 8

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотної перевірки
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Визначення зони дії (Coverage)	+
2.	Імовірність виявлення ПС (Target detection probability)	+
3.	Визначення точності вимірювання координат (Position accuracy)	+
4.	Перевірка за схемами заходження на посадку (Surveillance approach)	+
5.	Перевірка за схемами повітряних трас/маршрутів (Airway/route coverage)	+
6.	Межі провалів радіолокаційного поля у вертикальній і горизонтальній площинах (Probing)	+
7.	Перевірка загальної працездатності та вибір оптимального кута нахилу антени (Operational capability and the optimal antenna angle)	+

9. Для вторинного оглядового радіолокатора (SSR) наведено у таблиці 9

Таблиця 9

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотної перевірки
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Перевірка загальної працездатності та вибір оптимального кута нахилу антени (Operational capability and the optimal antenna angle)	+
2.	Визначення зони дії у режимах „A/C”/„S”(Coverage)	+
3.	Імовірність виявлення ПС (Target detection probability)	+
4.	Визначення точності вимірювання координат (Position accuracy)	+
5.	Перевірка за схемами заходження на посадку (Surveillance approach)	+
6.	Перевірка за схемами повітряних трас/маршрутів (Airway/route coverage)	+
7.	Межі провалів радіолокаційного поля у вертикальній і горизонтальній площинах (Probing)	+
8.	Оцінювання ефективності систем подавлення сигналів по бокових пелюстках, перевідбитих сигналах і системи “BAPY (Side lobe suppression)”	+
9.	Перевірка проходження інформації у режимах роботи „A/C”/„S”	+

10. Для трасового радіолокаційного комплексу у складі первинного та вторинного оглядових радіолокаторів (PSR/SSR) наведено у таблиці 10

Таблиця 10

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотної перевірки
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Перевірка загальної працездатності та вибір оптимальних кутів нахилу антен (Operational capability and the optimal antenna angle)	+
2.	Визначення зони дії PSR (PSR coverage)	+
3.	Визначення зони дії у режимах „A/C”/„S” (SSR coverage)	+
4.	Імовірність виявлення PSR ПС (PSR target detection probability)	
5.	Імовірність виявлення SSR ПС (SSR target detection probability)	+
6.	Визначення точності вимірювання координат PSR (PSR position accuracy)	+
7.	Визначення точності вимірювання координат SSR (SSR position accuracy)	
8.	Перевірка за схемами заходження на посадку (Surveillance approach)	+
9.	Перевірка за схемами повітряних трас/маршрутів (Airway/route coverage)	+
10.	Межі провалів радіолокаційного поля у вертикальній і горизонтальній площинах (Probing)	+
11.	Оцінювання ефективності систем подавлення сигналів по бокових пелюстках, перевідбитих сигналах і системи “BAPY” (Side lobe suppression)	+
12.	Перевірка проходження інформації у режимах роботи „A/C”/„S”	+

11. Для багатопозиційних систем спостереження (MLAT, WAM) наведено у таблиці 11

Таблиця 11

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Види льотних перевірок
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Операційна зона дії (Operational coverage volume)	+
2.	Інтервали оновлення інформації (Update intervals)	+
3.	Перевірка зміни ID ПС (Update of changed aircraft information – identification)	+
4.	Імовірність виявлення ПС (Probability of position detection)	+
5.	Імовірність виявлення хибних цілей (Probability of false detection)	+
6.	Точність вимірювання координат (Position accuracy)	+
7.	Імовірність проходження додаткової інформації (Probability of code detection)	+
8.	Час затримки обробки інформації (Processing delay)	+
9.	Частота запитів (Interrogation rate)	+
10.	Перевірка функціонування системи MLAT у стані часткової втрати працездатності (Degradation mode)	+

12. Для системи радіомовного автоматичного залежного спостереження (ADS-B) наведено у таблиці 12

Таблиця 12

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Зона дії (Coverage)	+
2.	Частота оновлення інформації (Update rate):	
	-на маршруті	+
	-в аеродромній зоні	+
	-на аеродромі	+
3.	Час затримки даних (Latency):	
	-на маршруті	+
	-в аеродромній зоні	+
	-на аеродромі	+
4.	Точність даних про місцезположення ПС (Positional accuracy):	+
	-на маршруті	
	-в аеродромній зоні	+
	-на аеродромі	+
5.	Точність даних про швидкість ПС (Velocity accuracy)	+
6.	Перевірка правильності надання ідентифікаційних даних ПС (Identification):	+
	-код режиму 3/A (mode 3/A code);	
	-ID ПС (Aircraft ID);	+
	-24-бітова адреса ПС (24-bit ICAO address)	+
7.	Перевірка аварійних кодів ПС (Emergence codes)	+

13. Для автоматизованої системи керування повітряним рухом (ATCS) наведено у таблиці 13

Таблиця 13

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотних перевірок
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Суміщення картографічної інформації з фактичними маршрутами польотів, зон очікування і схем заходження на посадку	+
2.	Зона оброблення радіолокаційних даних і якість мультирадарного оброблення (MRT)	+
3.	Введення ПС у супровід і скидання супроводу ПС (ручний та автоматичний)	+
4.	Функція «прийом-передача управління»: -між секторами управління;	+
	-між центрами управління (OLDI)	+
5.	Відображення вектора екстраполяції	+
6.	Проходження спецсигналів: -«Лихо»	+
	-«Розпізнавання»	+
	-«Втрата радіозв'язку»	+
	-«Напад на екіпаж»	+
7.	Функції мережі безпеки (STCA, MSAW, APW)	+
8.	Робота в режимі BY-PASS (DARD)	+
9.	Робота в режимі використання інформації тільки від ВОРЛ	+
10.	Система мовного електрозв'язку	+

14. Для автоматичного радіопеленгатора діапазону ДВЧ (ADF) наведено у таблиці 14

Таблиця 14

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Види льотних перевірок
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Зона дії у горизонтальній площині (Horizontal coverage)	+
2.	Зона дії у вертикальній площині (Vertical coverage)	+
3.	Середньоквадратична похибка пеленгування (Accuracy)	+

15. Для засобів повітряного електрозв'язку «диспетчер-пілот» (COM A/G) наведено у таблиці 15

Таблиця 15

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотної перевірки
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Зона дії (Coverage)	+
2.	*Напруженість поля у визначеній зоні дії (Field strength)	+
3.	Якість зв'язку у межах зони дії (Communication quality)	+
4.	Можливість використання засобу на визначеному каналі органами ОПР	+
<p>Примітки. 1. Льотні перевірки проводяться для визначення ЗД наземного засобу A/G COM і якості зв'язку у межах зони обслуговування відповідного органу ОПР на різних напрямках польоту відносно місця установки наземного засобу.</p> <p>2. Льотні перевірки проводяться для основного і резервного комплектів.</p> <p>* – Рекомендовано для перевірки</p>		

16. Для засобів повітряного електрозв'язку A/G, що використовують цифрові лінії передачі даних наведено у таблиці 16

Таблиця 16

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Вид льотної перевірки
		введення в експлуатацію
1	2	3
1.	Зона дії (Coverage)	+
2.	Перевірка наявності та правильності інформації, що міститься у повідомленнях, які передаються ПС (Assurance of messages):	+
	-наявність відміток про час передачі повідомлень;	
	-наявність ідентифікаційного номеру повідомлення;	+
	-наявність атрибутів терміновості;	+
	-наявність атрибутів аварійного сповіщення	+

17. Для систем світлосигнального обладнання наведено у таблиці 17

Таблиця 17

№ з/п	Найменування перевірок (найменування параметрів, що перевіряються)	Види льотних перевірок	
		Введення в експлуатацію	Періодична
1	2	3	4
1.	Схема розташування вогнів ССО	+	+
2.	Обсяг вогнів, що не горять (відсутніх вогнів)	+	+
3.	Яскравість вогнів у підсистемах	+	+
4.	Світлове маркування осьових вогнів ЗПС	+	+
5.	Робота пристрою дистанційного управління (при наявності)	+	+
6.	Правильність набору груп та яскравості вогнів з панелі оператора управління (ПОУ) диспетчера органу ОПП	+	+
7.	Кути настроювання глісадних вогнів (ГВ)	+	+
8.	Відповідність траєкторії польоту ПС при заходженні на посадку з використанням ILS (при наявності ILS)	+	+

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та
адміністративні процедури для організації і проведення наземних та
льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та
систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

I. Визначення проблеми

На теперішній час порядок організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання (далі – засоби ЗНС та ССО) регулюється Правилами організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів радіотехнічного забезпечення польотів, авіаційного електрозв'язку та світлосигнального обладнання аеродромів цивільної авіації України затвердженими наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 23 березня 2005 року № 210, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 07 квітня 2005 року за № 374/10654 (далі – Наказ від 23 березня 2005 року № 210).

Наказ від 23 березня 2005 року № 210 не відповідає положенням Повітряного кодексу України, відповідно до якого нормативно-правове регулювання у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Також вищенаведений нормативно-правовий акт не враховує рекомендації Дос 8071 – Керівництва з випробувань радіонавігаційних засобів (далі – Дос 8071) Додатку 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Авіаційний електрозв'язок» (далі – Додаток 10 до Конвенції).

Україна як держава, що підписала Угоду про спільний авіаційний простір 12 жовтня 2021 року в рамках 23-го саміту Україна – ЄС, взяла відповідальність за впровадження європейського законодавства в галузі цивільної авіації, зокрема у частині імплементації Регламенту Європейського парламенту та Ради (ЄС) від 10 березня 2004 року № 552/2004 про взаємодійність Європейської мережі організації повітряного руху (далі – Регламент ЄС № 552/2004).

Проект наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та систем світлосигнального обладнання в цивільній авіації України» (далі – проект наказу) розроблено з метою:

приведення національної нормативно-правової бази з організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО у відповідність до положень Повітряного кодексу України;

забезпечення реалізації вимог щодо виконання суб'єктами авіаційної діяльності заходів з організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО;



приведення вимог щодо організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО у відповідність до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, а саме Додатку 10 до Конвенції з урахуванням Doc 8071.

З метою прийняття проекту наказу, наказ від 23 березня 2005 року № 210 має бути визнаний таким, що втратив чинність.

Впровадження міжнародних стандартів в національному законодавстві у сфері організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів та конкурентної спроможності суб'єктів авіаційної діяльності.

Наявність чіткої і прозорої національної нормативно-правової бази у сфері організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО дозволить здійснювати ефективне державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації з організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО.

Основні групи на які проблема справляє вплив:

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

II. Цілі державного регулювання

Метою проекту регуляторного акта є приведення нормативно-правових актів відповідно до яких здійснюється організація і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО у галузі цивільної авіації у відповідність до положень Повітряного кодексу України та міжнародних правил та вимог, зокрема шляхом:

визначення порядку організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО;

приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до Повітряного кодексу України, стандартів ІКАО та міжнародних вимог, зокрема Додатку 10 Конвенції з урахуванням Doc 8071;

встановлення вимог до провайдерів послуг з льотної перевірки наземних засобів ЗНС та ССО;

здійснення ефективного державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації з організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Збереження чинними, існуючих нормативно-правових актів з питань організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО. При збереженні чинного регулювання організація і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО не відповідатимуть положенням Повітряного кодексу України, стандартам і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, не враховуватимуть вимоги щодо необхідності проведення льотних перевірок нових типів засобів ЗНС та ССО.
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Прийняття проекту наказу призведе до відповідності нормативно-правових актів з питань організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО положенням Повітряного кодексу України, стандартам і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, зокрема Додатку 10 Конвенції з урахуванням Дос 8071. Прийняття проекту дозволить здійснювати ефективне державне регулювання у цій сфері та впроваджувати нові типи засобів ЗНС та ССО.

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акту, є неприйнятними.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	199 125 грн.
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Прийняття проекту акта дозволить привести нормативно-правову базу, що регулює діяльність цивільної авіації у сфері організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО у відповідність до Повітряного кодексу України та до міжнародних вимог.	306 000 грн.

Розрахунок щодо бюджетних витрат на адміністрування за п'ять років наведено у додатку 1 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	7	14	36	-	57
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	12	25	63	-	100

*Джерело отримання інформації: результати аналізу кількості зареєстрованих на 01 квітня 2023 року:

провайдерів аеронавігаційного обслуговування (база ЄС ДАСУ);

експлуатантів аеродромів (сайт ДАСУ);

експлуатантів злітно-посадкових майданчиків (далі – ЗПМ), що використовують сертифіковані засоби повітряного електрозв'язку (база ЄС ДАСУ).

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	110 455,8 грн. (витрати суб'єктів великого та середнього підприємництва за 5 років)
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Адаптація національного законодавства в галузі цивільної авіації до міжнародних вимог, у тому числі вимог ЄС	127 449 грн. (витрати суб'єктів великого та середнього підприємництва за 5 років)

Розрахунок відповідних витрат для суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва та суб'єктів малого підприємництва (М-Тест) наведено у додатках 2 та 3 аналізу регуляторного впливу. 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 чотири бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	1	Невідповідність Повітряному кодексу України. Цілі не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати).

Альтернатива 2 Обраний спосіб	4	Прийняття проекту акта забезпечить приведення порядку організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО у відповідність положенням Повітряного кодексу України, стандартам і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, зокрема Додатку 10 Конвенції з урахуванням Doc 8071. Цілі можуть бути досягнуті повною мірою (проблема більше існувати не буде)
----------------------------------	---	---

Сумарний розрахунок витрат за альтернативами за п'ять років:

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати* (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	-	199 125 грн. (бюджетні витрати) + 110 455,8 грн. (витрати суб'єктів господарювання) + 145 656 грн. (витрати суб'єктів малого підприємництва) = 455 236,8 грн	Невідповідність Повітряному кодексу України
Альтернатива 2 Обраний спосіб	-	306 000 грн. (бюджетні витрати) + 127 449 грн. (витрати суб'єктів господарювання) + 145 656 грн. (витрати суб'єктів малого підприємництва) = 579 105 грн.	Приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до вимог Повітряного кодексу України, стандартів ІКАО та міжнародних вимог у сфері організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО

*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	Ця альтернатива не дозволить виконати вимоги Повітряного кодексу України	-
Альтернатива 2 Обраний спосіб	З прийняттям проекту регуляторного акта буде забезпечено приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до Повітряного кодексу України, стандартів ІКАО та міжнародних вимог	-

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

Механізм, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми, є прийняття регуляторного акта та здійснення заходів з реалізації рекомендацій Додатку 10 Конвенції з урахуванням Doc 8071. Положеннями цього акта встановлюються чіткі вимоги до суб'єктів авіаційної діяльності, що здійснюють організацію і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО.

Заходи, які необхідно здійснити суб'єктам господарювання:

1. Забезпечити у процесі проведення льотних перевірок відповідність тактико-технічних характеристик наземних засобів ЗНС та ССО вимогам експлуатаційно-технічної документації та оцінити їх придатність до забезпечення польотів повітряних суден та/або обслуговування повітряного руху.

2. З метою забезпечення готовності наземних засобів ЗНС та ССО до експлуатації суб'єкти авіаційної діяльності мають впровадити задокументовані процеси та процедури та підтримувати їх у актуалізованому стані.

Заходи, які необхідно здійснити органам влади:

1. Здійснити розробку та затвердження відповідних керівних матеріалів для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО.

2. Підтримувати впровадження нових типів засобів ЗНС та ССО, що потребують перевірки та оцінки придатності до забезпечення польотів повітряних суден та/або обслуговування повітряного руху.

Зазначені вимоги поширюються на фізичних та юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, провадять діяльність у галузі авіації та здійснюють експлуатацію наземних засобів ЗНС та ССО.

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 здійснюватиметься 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 37 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 р. № 308. Витрати для 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 – з 31 грудня 2023 року, але не раніше дня його офіційного опублікування, крім пунктів 3-9, 13, 15-17 розділу IV Авіаційних правил, які набирають чинності через шість місяців з дня припинення або скасування воєнного стану в Україні.

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 – 57;

3. Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта – розрахунково 2427,6 грн та 60 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 впроваджених нових типів засобів ЗНС та ССО;

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 дії 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 здійснюватись через 2 роки після набрання чинності 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 проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО.

Голова Державіаслужби

Олександр БІЛЬЧУК

_____ 2023 р.

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ**на адміністрування регулювання для 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 березня 2022 по лютий 2023 року становить 75 грн. з розрахунку посадового окладу головного спеціаліста (державного інспектора) у 13 300 грн. відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19 січня 2022 року № 45 «Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 29 червня 2021 р. № 677».

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

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника а 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	75 грн.	1	57	4 275 грн.
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання, у тому числі:	-	-	-	-	-
камеральні					
візні	10	75 грн	0,5*	21	7 875 грн.
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-

4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	4	75 грн.	1	21	6 300 грн.
7. Інші адміністративні процедури (Опрацювання перевірка наданих документів)	5	75 грн.	1	57	21 375 рн.
Разом за рік	X	X	X	X	39 825 грн.
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	199 125 грн.

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

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

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 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	75 грн.	1	57	4 275 грн.
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що знаходиться у сфері регулювання, у тому числі:	-	-	-	-	-
камеральні					
виїзні	10	75 грн	0,5*	21	7 875 грн.

3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання	4	75 грн.	1	21	6 300 грн.
7. Інші адміністративні процедури: (Опрацювання перевірка наданих документів):	10	75 грн.	1	57	42 750 грн
Разом за рік	X	X	X	X	61 200 грн.
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	306 000 грн.

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

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

ВИТРАТИ

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

(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 (подання щорічних звітів), гривень Підготовка щорічних звітів щодо організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів ЗНС та ССО РАЗОМ	10 год.(підготовка звіту) x 40,46 грн/год = 404,60 грн.	404,60 грн. x 5 (кількість підготовки щорічного звіту за 5 років) = 2023,0 грн
		404,60 грн.	2023,0 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	40 год. (підготовка відповідних документів та матеріалів до льотної перевірки) x 40,46 грн./год = 1618,4 грн.	1618,4 грн. x 2 (Повторна льотна перевірка здійснюється в залежності від встановленої періодичності. Оціночно 2 рази за даний період) = 3236,8 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	2023,0 грн.	5259,8 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	21	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	42 483 грн.	110 455,8 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання.

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання відповідно до ст. 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2023 рік» становить 40,46 грн.

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 (подання щорічних звітів), гривень	10 год. (час на підготовку звітної матеріалу) x 40,46 грн/год = 404,60 грн	-	404,60 грн.	404,60 грн x 5 = 2023,0 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 льотної перевірки) x 40,46 грн./год = 2023 грн.	-	2023 грн.	2023 грн. x 2 (Повторна перевірка здійснюється в залежності від встановленої періодичності . Оціночно 2 рази за даний період) = 4046,0 грн.
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	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 (подання щорічних звітів), гривень	10 год. (час на підготовку звітного матеріалу) x 40,46 грн/год = 404,60 грн.	404,60 грн. x 5 = 2023,0 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 льотної перевірки) x 40,46 грн./год = 2023,0 грн.	2023,0 грн. x 2 (Повторна льотна перевірка здійснюється в залежності від встановленої періодичності. Оціночно 2 рази за даний період) = 4046,0 грн.
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
7	Витрати, пов'язані із залученням додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8	Інше, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 +	2427,6 грн.	6069,0 грн.

	4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень		
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	21	
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання	50 979,6 грн.	127 449 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання.

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання відповідно до ст. 8 Закону України «Про Державний бюджет України на 2023 рік» становить 40,46 грн.

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 (подання щорічних звітів), гривень	10 год. (час на підготовку звітнього матеріалу) x 40,46 грн/год = 404,6 грн	-	404,6 грн.	404,6 грн x 5 = 2023,0 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 льотної перевірки) x 40,46 грн./год = 2023,0 грн.	-	2023,0	2023,0 грн. x 2 (Повторна льотна перевірка здійснюється в залежності від встановленої періодичності. Оціночно 2 рази за даний період) = 4046,0 грн.
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)		Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)		Витрати за п'ять років	
Витрати, пов'язані із залученням додаткового персоналу	Додаткових витрат не передбачається			

М-Тест малого підприємництва

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких потрібно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 01 грудня 2022 р по 01 березня 2023 року.

№	Вид консультації	Кількість учасників консультації осіб	Основні результати консультації
1	Особисті, інтернет- та телефонні консультації з суб'єктами	7	Визначено неоднозначне розуміння (тлумачення) вимог щодо підстав для виконання відповідних видів льотних перевірок засобів ЗНС.

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва

Кількість суб'єктів малого підприємництва на які поширюється регулювання: 36 (одиниць).

Питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 63 (відсотки).

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання:

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	Додаткових витрат не передбачається	
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	Додаткових витрат не передбачається	
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати – витратні матеріали)	10 год. (необхідний час для розробки/оновлення регламентів технічного обслуговування, інструкцій,	404,60 грн. x 5 = 2 023 грн

		процесів та процедур) x 40,46 грн/год = 404,60 грн.	
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	Додаткових витрат не передбачається	
5	Інші процедури (уточнити)	Додаткових витрат не передбачається	
6	РАЗОМ, грн	404,60 грн.	2 023 грн.
7	Кількість суб'єктів малого підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць	36	
8	Сумарні витрати суб'єктів малого підприємства, на виконання регулювання	14 565,5 грн.	72 828 грн.

Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємства щодо виконання регулювання та звітності

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання	Додаткових витрат не передбачається	
2	Процедури організації виконання вимог (для експлуатантів)	10 год. (час на організацію виконання вимог) x 40,46 грн/год = 404,6 грн.	404,6 грн. x 5 = 2 023 грн
3	Процедури офіційного звітування	Додаткових витрат не передбачається	
4	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	Додаткових витрат не передбачається	
5	Інші процедури (уточнити)	Додаткових витрат не передбачається	
6	Разом, грн.:	404,6 грн	2 023 грн
7	Кількість суб'єктів малого підприємства що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	36	
8	Сумарні витрати суб'єктів малого підприємства	14 565,6 грн.	72 828 грн.

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Порядковий номер	Показники	За перший рік	За п'ять років
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання	14 565,6 грн	72 828 грн.
2	Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва	14 565,6 грн	72 828 грн.
3	Сумарні витрати суб'єктів малого підприємництва	29 131,2 грн.	145 656 грн.

5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачається.



Головна › Проекти регуляторних актів на 2023 рік › Повідомлення про оприлюднення 2023 рік › Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Державіаслужби Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Державіаслужби Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та світлосигнального обладнання в цивільній авіації України»

Державіаслужбою розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури для організації і проведення наземних та льотних перевірок наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження та світлосигнального обладнання в цивільній авіації України» (далі – проект наказу).



Проект наказу підготовлено відповідно до частин першої та п'ятої статті 11, статті 34
Державіаслужба
Товарного кодексу України, пункту 8 Положення про Державну авіаційну службу
КЕП: Більчук О. В. 25.08.2023 09:50
ЗКР: 00310134359446017500943020
Сертифікат дійсний з 01.12.2022 10:50 до 01.12.2023 10:50

2014 року № 520, та з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, законодавства Європейського Союзу, документів Європейської організації з безпеки аеронавігації. Проект наказу розміщено на офіційному вебсайті Державіаслужби у розділі «Регуляторна діяльність» → «Проекти регуляторних актів на 2023 рік».

Пропозиції та зауваження до проекту наказу можуть надаватися зацікавленими юридичними та фізичними особами протягом 30 календарних днів з дати оприлюднення на адресу:

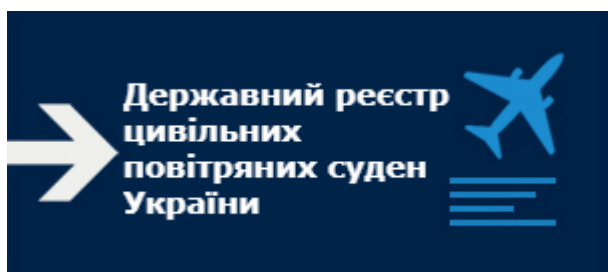
01135, м. Київ, пр. Берестейський, 14
тел. 351-53-34; 098 70 69 002
e-mail: Vasyl.Slavikhin@avia.gov.ua

Переглянути також:

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови здійснення страхування ризиків цивільної авіації»

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про внесення змін до деяких Авіаційних правил України та визнання таким, що втратив чинність, наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 жовтня 2005 року № 795»

Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів повітряним транспортом»



Процедури для суб'єктів авіаційної діяльності

Загальне регулювання

Звід авіаційних правил

Сертифікати

Експлуатаційні директиви

Директиви льотної придатності

Документи ДАСУ

Форми електронної взаємодії
