

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

НАКАЗ

30.04.2021 № 700

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
30 липня 2021 р.
за № 991/36613

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

Відповідно до частин першої, третьої, п'ятої та сьомої статті 11, частини другої статті 21, статті 34 Повітряного кодексу України, Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», пунктів 4 та 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою впровадження Регламенту Комісії (ЄС) від 01 березня 2017 року № 2017/373, положень Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) від 03 квітня 2014 року № 376/2014 та Регламенту Європейської Комісії (ЄС) від 29 липня 2015 року № 2015/2018 **НАКАЗУЮ:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними», що додаються.

2. Затвердити Зміни до Авіаційних правил України «Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2019 року № 1817, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за № 352/34635, що додаються.

3. Управлінню аеронавігації (Сімак В.М.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

1) подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

2) оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті.

4. Сертифікати провайдерів аеронавігаційного обслуговування, видані відповідно до Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 січня 2007 року № 42, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 07 лютого 2007 року за № 104/13371 (із змінами), залишаються чинними протягом встановленого в них терміну дії.

5. Визнати такими, що втратили чинність, накази Міністерства транспорту та зв'язку України від 22 січня 2007 року № 42 «Про затвердження Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 07 лютого 2007 року за № 104/13371 (із змінами), та від 31 травня 2010 року № 320 «Про затвердження Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху та змін до деяких нормативно-правових актів», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 року за № 446/17741.

6. Цей наказ набирає чинності з 30 грудня 2022 року, але не раніше дня його офіційного опублікування, крім додатка 13 до Авіаційних правил, який набирає чинності з 29 грудня 2024 року.

Голова Державіаслужби

О. Більчук

ПОГОДЖЕНО:

Голова Державної служби України
з надзвичайних ситуацій

М. Чечоткін

Міністр внутрішніх справ України

А. Аваков

Міністр інфраструктури України

В. Криклій

Голова Спільного представницького органу
об'єднань профспілок

Г. Осовий

Керівник Секретаріату
Спільного представницького органу сторони
роботодавців на національному рівні

Р.В. Іллічов

Уповноважений Верховної Ради України
з прав людини

Л. Денісова

Перший заступник Міністра цифрової
трансформації України

О. Вискуб

Міністр охорони здоров'я України

В. Ляшко

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Державної
авіаційної служби України
30 квітня 2021 року № 700

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
30 липня 2021 р.
за № 991/36613

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

I. Загальні положення

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

2. Ці Авіаційні правила містять такі додатки:

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

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

3) додаток 3 «Загальні вимоги до провайдерів (Part-ATM / ANS.OR)»;

4) додаток 4 «Специфічні вимоги для провайдерів ATS (Part-ATS)»;

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

3. Дія цих Авіаційних правил поширюється на:

суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від їх форми власності та організаційно-правової форми, діяльність яких пов'язана із організацією повітряного руху / аеронавігаційним обслуговуванням (ATM/ANS) цивільної авіації, персонал уповноваженого органу з питань цивільної авіації (далі - уповноважений орган) та організації, що залучаються або плануються залучатись здійснювати від імені уповноваженого органу заходи з сертифікації (далі - визнані організації).

II. Визначення та скорочення

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

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

зв'язок, навігація, спостереження - забезпечення зв'язку, навігації, спостереження, що надаються експлуатантам та провайдерам ATS;

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

організація повітряного руху / аеронавігаційне обслуговування - послуги/функції, що включають організацію повітряного руху, аеронавігаційне обслуговування, надання аеронавігаційних даних, дизайн процедур польотів;

організація потоків повітряного руху - обслуговування, що надається з метою сприяння безпечному, упорядкованому та прискореному потоку повітряного руху, забезпечуючи максимальне використання пов'язаної з диспетчерським обслуговуванням повітряного руху пропускної спроможності та відповідність

обсягу повітряного руху пропускній спроможності, яка заявлена відповідними повноважними органами обслуговування повітряного руху;

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

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

примусові заходи - комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, встановлення обмежень або заборони на вчинення певних дій суб'єктами авіаційної діяльності, зобов'язання вчинити певні дії відповідно до законодавства та авіаційних правил України суб'єктами авіаційної діяльності, що здійснюються уповноваженим органом, що включають: призупинення, анулювання сертифіката або часткове обмеження умов до сертифіката, накладення штрафів за умов, визначених Повітряним кодексом України;

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

провайдер аеронавігаційних даних (DAT provider) - суб'єкт авіаційної діяльності, який є провайдером аеронавігаційних даних типу 1;

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

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

сертифікат - документ (сертифікат, схвалення, схвальний лист тощо), який видається за результатами сертифікації і засвідчує відповідність суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності вимогам авіаційних правил України;

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

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

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

3. У цих Авіаційних правилах використовуються наступні скорочення:

AIS (aeronautical information service) - обслуговування аеронавігаційною інформацією;

ALS (alerting services) - аварійне обслуговування;

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

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

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

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

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

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

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

ATM/ANS (air traffic management / air navigation services) - організація повітряного руху / аеронавігаційне обслуговування (включає ATM, ANS, DAT та FPD);

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

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

DAT (data) - аеронавігаційні дані;

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

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

FPD (flight procedure design) - дизайн процедур польотів;

GM (guidance material) - інструктивний матеріал;

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

MET (meteorological services) - метеорологічне обслуговування;

III. Забезпечення ATM/ANS

1. Уповноважений орган здійснює нагляд за провайдерами відповідно до вимог цих Авіаційних правил з метою отримання доказів у тому, що вимоги до організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування польотів повітряних суден, дизайну процедур польотів виконуються, безпека польотів при

АТМ/АNS забезпечується та здійснюється постійний процес, направлений на задоволення потреб користувачів.

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

IV. Сертифікація, нагляд та примусові заходи

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

2. У випадках, коли діяльність провайдерів, зареєстрована юридична адреса яких знаходиться в межах України, проводиться поза межами повітряного простору України та сертифікована EASA, уповноважений орган виконує функції національного наглядового органу з питань організації повітряного руху / аеронавігаційного обслуговування та відповідає за сертифікацію та нагляд за такими провайдерами відповідно до законодавства України. Механізми взаємодії уповноваженого органу, уповноваженого органу іншої держави, в частині повітряного простору якої відповідальність за АТS покладена на Україну, та EASA стосовно такого провайдера визначаються відповідними домовленостями.

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

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

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

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

7. Рішення про видачу сертифіката (внесення змін до сертифіката), відмову у видачі сертифіката, призупинення, анулювання сертифіката або часткове обмеження умов до сертифіката приймається уповноваженим органом та оформлюється наказом.

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

V. Завдання та функції уповноваженого органу

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

1) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка;

2) проводити перевірку будь-якого повітряного судна, аеропорту, аеродрому чи обладнання, діяльності служб та організацій, що перебувають у межах аеродрому, аеропорту або використовуються для провадження діяльності у сфері цивільної авіації;

3) доступу до матеріалів, документів і будь-якої іншої інформації, необхідної для проведення перевірки, а також знімати з матеріалів і документів копії, крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом;

4) вчиняти контрольно-вимірювальні дії, перевіряти повітряні судна чи обладнання, що використовуються для провадження авіаційної діяльності;

5) не допускати до подальшої експлуатації або отримання на зберігання обладнання у незадовільному технічному стані, призначене для провадження авіаційної діяльності, чи обладнання, що використовується особами без відповідних повноважень;

6) складати протоколи та розглядати справи про адміністративні правопорушення, накладати стягнення і застосовувати фінансові санкції;

7) проводити аудити, оцінки та інспектування провайдерів, експертизи, дослідження.

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

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

VI. Провайдери

1. Провайдери повинні мати сертифікат провайдера ATM/ANS.
2. Провайдери виконують функції та/або надають послуги відповідно до сертифіката провайдера ATM/ANS.
3. Для отримання сертифікату щодо виконання функцій та/або надання послуг ATM/ANS, провайдери, протягом процесу сертифікації, мають продемонструвати відповідність вимогам цих Авіаційних правил.
4. Виконання функцій та/або надання послуг, передбачених цими Авіаційними правилами, без дійсного сертифіката провайдера ATM/ANS заборонено.
5. Провайдери мають відповідати основним вимогам, викладеним у додатку 14 до цих Авіаційних правил, та:
 - 1) розділах А та В додатка 3 (Part-ATM/ANS. OR), додатку 13 до цих Авіаційних правил;
 - 2) для провайдерів, окрім провайдерів ATS, додатково до вимог викладених у підпункті 1 цього пункту, вимогам, викладеним у розділі С додатка 3 (Part-ATM/ANS. OR) до цих Авіаційних правил;
 - 3) для провайдерів ATS, CNS, MET, AIS та ATFM, додатково до вимог викладених у підпункті 1 цього пункту, вимогам, викладеним у розділі D додатка 3 (Part-ATM/ANS. OR) до цих Авіаційних правил;
 - 4) для провайдерів ATS, додатково до вимог викладених у підпунктах 1 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 4 (Part-ATS) до цих Авіаційних правил;
 - 5) для провайдерів MET, додатково до вимог викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 5 (Part-MET) до цих Авіаційних правил;
 - 6) для провайдерів AIS, додатково до вимог викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 6 (Part-AIS) до цих Авіаційних правил;
 - 7) для провайдерів DAT, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1 і 2 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 7 (Part-DAT) до цих Авіаційних правил;
 - 8) для провайдерів CNS, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 8 (Part-CNS) до цих Авіаційних правил;
 - 9) для провайдерів ATFM, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1, 2 і 3 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 9 (Part-ATFM) до цих Авіаційних правил;
 - 10) для провайдерів ASM, додатково до вимог, викладених у підпунктах 1 і 2 цього пункту, вимогам, викладеним у додатку 10 (Part-ASM) до цих Авіаційних правил;

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

**Заступник начальника
управління аеронавігації**

В. Сімак

Додаток 1

до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними" (підпункт 1 пункту 2 розділу I)

ДОДАТОК 1

"ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ, ЗАЗНАЧЕНИХ У ДОДАТКАХ 2 - 14 (Part-DEFINITIONS)"

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

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

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

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

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

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

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

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

альтернативні методи визначення відповідності (alternative means of compliance - AltMOC) - методи визначення відповідності, які пропонують альтернативу існуючим прийнятним методам визначення відповідності (AMC) або ті методи

визначення відповідності, які пропонують нові методи для встановлення відповідності Авіаційним правилам та іншим нормативно-правовим актам, для яких уповноважений орган не прийняв прийнятних методів визначення відповідності (АМС);

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

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

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

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

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

відповідальний керівник (accountable manager) - особа, наділена правами, повноваженнями, обов'язками з метою забезпечення функціонування системи управління, включаючи розподіл завдань та ресурсів;

визнана організація (qualified entity) - визначена юридична особа, яку уповноважений орган може залучати здійснювати заходи з сертифікації відповідно до Авіаційних правил під наглядом уповноваженого органу;

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

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

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

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

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

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

зацікавлений суб'єкт авіаційної діяльності (aviation undertaking) - суб'єкт авіаційної діяльності, що не є провайдером, на діяльність якого впливає надання послуг, або діяльність якого впливає на надання послуг провайдером;

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

інспектування (inspection) - оцінка одиничних процедур, засобів, персоналу у визначений час на визначеному місці;

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

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

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

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

критично важлива інформаційна авіаційна система - інформаційна (автоматизована), телекомунікаційна, інформаційно-телекомунікаційна система, що використовується суб'єктами авіаційної діяльності, порушення роботи якої може створити загрозу безпеці цивільної авіації;

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

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

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

орган метеорологічного стеження (meteorological watch office) - орган, який готує та надає інформацію про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ

погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден у його районі відповідальності;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

провайдер послуг дизайну процедур польотів (flight procedure design service provider) - суб'єкт авіаційної діяльності, що забезпечує дизайн, документування, перевірку, підтримку та періодичний перегляд процедур польотів, необхідних для безпеки, регулярності й ефективності аеронавігації;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ACC (area control centre) - районний диспетчерський центр;

ADS (automatic dependent surveillance) - автоматичне залежне спостереження;

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

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

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

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

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

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

ANSP (ANS provider) - провайдер аеронавігаційного обслуговування;

ATCO (air traffic controller) - диспетчер УПР;

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

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

C (communications) - зв'язок;

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

CVOR (conventional VOR) - традиційний VOR;

DDF (Doppler DF) - Допплерівський радіопеленгатор;

DF (direction finding) - радіопеленгатор;

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

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

DVOR (Doppler VOR) - Допплерівський VOR;

GM (guidance material) - інструктивний матеріал;

GNSS (global navigation satellite system) - глобальна навігаційна супутникова система;

HMI (human-machine interface) - людино-машинний інтерфейс;

ILS (instrument landing system) - система посадки метрового діапазону за приладами;

MLAT (multilateration) - багатопозиційна система спостереження;

MLS (microwave landing system) - система посадки сантиметрового діапазону за приладами;

MSSR (monoimpulse SSR) - моноімпульсний ВОРЛ;

N (navigation) - навігація;

NDB (non-directional beacon) - ненаправлений радіомаяк;
PBN (performance-based navigation) - навігація, заснована на характеристиках;
PSR (primary surveillance radar) - первинний оглядовий радіолокатор;
QMS (quality management system) - система управління якістю;
RNAV (area navigation) - зональна навігація;
S (surveillance) - спостереження;
SIGWX (significant weather) - особливі явища погоди;
SMC (system monitoring and control) - моніторинг і контроль систем;
SMR (surface movement radar) - радіолокатор контролю наземного руху;
SMS (safety management system) - система управління безпекою польотів;
SSR (secondary surveillance radar) - вторинний оглядовий радіолокатор;
VAAC (volcanic ash advisory centre) - консультативний центр із вулканічного попелу;
VDF (VHF direction finding) - ДВЧ радіопеленгатор;
VHF (very high frequency) - дуже високі частоти;
VOR (VHF omnidirectional range) - всебічно направлений азимутальний радіомаяк діапазону ДВЧ;
ВМО - Всесвітня метеорологічна організація;
ВОРЛ - вторинний оглядовий радіолокатор;
ВСЗП - всесвітня система зональних прогнозів;
ВЦЗП - всесвітній центр зональних прогнозів;
ДВЧ - дуже високі частоти;
ОрПР - організація повітряного руху;
ПОРЛ - первинний оглядовий радіолокатор;
ПС - повітряне судно;
РДЦ - районний диспетчерський центр;
ЦПІ - центр польотної інформації;
УПР - управління повітряним рухом.

Додаток 2
до Авіаційних правил України
"Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,

провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними"

(підпункт 2 пункту 2 розділу I)

ДОДАТОК 2

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

РОЗДІЛ А - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATM/ANS.AR.A.001 Сфера застосування

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

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

(а) Уповноважений орган здійснює сертифікацію, нагляд та застосовує примусові заходи відносно виконання провайдерами встановлених вимог, контролює безпечно надання ними послуг та виконання функцій та перевіряє, що вимоги визначені цими Авіаційними правилами та іншими нормативно-правовими актами, виконані.

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

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

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

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(c) Уповноважений орган встановлює домовленості з EASA та уповноваженим органом іншої держави, які визначають механізми координації щодо розгляду повідомлень про зміни у функціональних системах провайдерів, що знаходяться під наглядом уповноваженого органу та EASA відповідно до пункту 2 розділу IV цих Авіаційних правил.

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

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

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

(а) Уповноважений орган розробляє та затверджує прийнятні методи визначення відповідності (АМС), які можуть використовуватись для встановлення

відповідності вимогам цих Авіаційних правил. У разі виконання АМС, вимоги, встановлені цими Авіаційними правилами, вважаються виконаними.

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

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

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

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

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

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ;

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

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

(1) забезпечити оприлюднення AltMOC для всіх провайдерів, які знаходяться під наглядом уповноваженого органу;

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.A.020 Інформування Агентства Європейського Союзу з безпеки польотів (EASA)

Уповноважений орган повідомляє EASA про важливу інформацію з безпеки польотів відповідно до пункту 2 розділу IV цих Авіаційних правил.

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

(a) Уповноважений орган створює та впроваджує систему належного збору, аналізу та розповсюдження інформації з безпеки польотів з урахуванням вимог Авіаційних правил України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 27 грудня 2019 року N 1817, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 17 квітня 2020 року за N 352/34635 (далі - наказ від 27 грудня 2019 року N 1817).

(b) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(c) Після отримання інформації, зазначеної в пункті (a) параграфу ATM/ANS.AR.A.025 цього додатка, уповноважений орган вживає адекватних

заходів для забезпечення безпеки польотів, включаючи видачу директив з безпеки польотів відповідно до параграфу ATM/ANS.AR.A.030 цього додатка.

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

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

(a) Уповноважений орган видає директиви з безпеки польотів, якщо ідентифіковано докази, які свідчать про небезпечні умови у функціональній системі, а також в разі ідентифікації ситуацій, які впливають на безпеку польотів і не врегульовані чинними нормативно-правовими актами України, що вимагають негайних дій.

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

- (1) ідентифікація небезпечних умов;
- (2) ідентифікація функціональних систем, на які впливають небезпечні умови;
- (3) дії, необхідні для усунення негативних умов/факторів та їх обґрунтування;
- (4) строки виконання необхідних дій;
- (5) дата уведення директиви з безпеки польотів у дію.

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(d) Уповноважений орган верифікує виконання провайдерами діючих директив з безпеки польотів.

РОЗДІЛ В - УПРАВЛІННЯ (ATM/ANS.AR.B)

ATM/ANS.AR.B.001 Система управління

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

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

(2) достатню кількість персоналу для виконання покладених завдань та функцій уповноваженого органу відповідно до цих Авіаційних правил. Такий персонал

має бути відповідно кваліфікований для виконання покладених на нього завдань, а також мати необхідні знання, досвід, пройти початкову підготовку, перепідготовку, пройти стажування на робочому місці, для підтримання рівня своєї компетентності;

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

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

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

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

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(d) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.V.005 Залучення визнаних організацій

(a) Уповноважений орган, окрім видання наказів про видачу (внесення змін) до сертифіката або відмову у видачі сертифіката, може залучати відповідну визнану організацію здійснювати завдання із сертифікації провайдерів.

Залучаючи визнані організації здійснювати завдання, уповноважений орган має отримати докази, що:

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

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

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

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

- (iv) персонал, який відповідає за виконання завдань сертифікації, повинен мати:
 - (A) відповідну спеціальну підготовку;
 - (B) задовільні знання вимог сертифікаційних завдань, які вони проводять, та відповідний досвід у таких процесах;
 - (C) необхідну кваліфікацію для складання результатів, записів, звітів, метою яких є демонстрація, що завдання сертифікації проведені;
- (v) має гарантуватись неупередженість персоналу, який виконує завдання сертифікації. Їх винагорода не має залежати від кількості виконаних завдань або їх результату;
- (vi) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
- (vii) персонал визнаної організації не має розголошувати інформацію, яка йому стала відома внаслідок виконання завдань, передбаченими чинними нормативно-правовими актами.

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

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

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

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

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

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

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

(c) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.V.015 Ведення документації

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

(1) політики та процедур у системі управління;

- (2) навчання, кваліфікації та визначення повноважень його персоналу відповідно до підпункту (а) (2) параграфу ATM/ANS.AR.V.001 цього додатка;
 - (3) залучення визнаних організацій здійснювати завдання, які охоплюють напрямки відповідно до параграфу ATM/ANS.AR.V.005 цього додатка, а також детальну інформацію про здійснені завдання;
 - (4) процесу сертифікації;
 - (5) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
 - (6) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
 - (7) оцінки AltMOC, що пропонуються провайдерами, оцінки AMC та AltMOC, що застосовуються уповноваженим органом;
 - (8) перевірок відповідності провайдерів вимогам цих Авіаційних правил, що застосовуються до них, після видачі сертифіката, включаючи звітний матеріал про всі аудити, інспектування, що охоплюють недоліки, заходи з усунення недоліків та строки усунення недоліків, спостереження, а також інші записи, пов'язані з безпекою польотів;
 - (9) вжитих примусових заходів;
 - (10) інформації про безпеку польотів, директиви з безпеки польотів та подальших заходів щодо їх виконання;
 - (11) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;
- (b) Уповноважений орган має вести облік усіх виданих сертифікатів.
- (c) Матеріали, пов'язані із сертифікацією провайдера, зберігаються не менше ніж 5 років після того, як сертифікат був анульований або зданий.

РОЗДІЛ С - СЕРТИФІКАЦІЯ, НАГЛЯД ТА ПРИМУСОВІ ЗАХОДИ

(ATM/ANS.AR.C)

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

- (a) Уповноважений орган проводить моніторинг та оцінює показники ефективності забезпечення безпеки польотів провайдерів.
- (b) Уповноважений орган використовує результати моніторингу показників ефективності забезпечення безпеки польотів, зокрема з метою реалізації нагляду, що заснований на ризиках.

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

- (a) Відповідно до підпункту (а) (1) параграфу ATM/ANS.AR.V.001 цього додатка уповноважений орган організовує процес верифікації:
 - (1) відповідності провайдерів вимогам додатків 3 - 14 до цих Авіаційних правил та умовам, що зазначені у сертифікаті (умовах до сертифіката) до видачі сертифіката провайдеру. Сертифікат видається відповідно до доповнення 1 до цього додатка;
 - (2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

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

(4) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

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

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

(1) бути задокументований у процедурах;

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

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

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

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

(6) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

ATM/ANS.AR.C.010 Нагляд

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

(b) Аудити, інспектування, зазначені у пункті (а) цього параграфу:

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

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

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

(4) визначають:

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

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

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

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

ATM/ANS.AR.C.015 Програма нагляду

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

- (1) охоплюють всі напрямки, які можуть негативно впливати на безпеку польотів, з акцентом на ті напрямки, де були виявлені недоліки;
- (2) охоплюють всіх провайдерів, за якими уповноважений орган здійснює нагляд;
- (3) охоплюють перевірку методів, що впроваджені провайдерами, для підтвердження компетентності їх персоналу;
- (4) забезпечують їх проведення у спосіб, що відповідає рівню ризику, який виникає в результаті операційної діяльності провайдера та надання провайдером послуг;
- (5) забезпечують, щоб цикл планування наглядових заходів для провайдерів не перевищував 24 місяці.

Цикл планування нагляду може бути скорочений, якщо є докази того, що показники ефективності забезпечення безпеки польотів знизилися.

Для провайдера цикл планування наглядових заходів може бути збільшений до 36 місяців, якщо уповноважений орган встановив, що протягом попередніх 24 місяців:

- (i) провайдер продемонстрував свою спроможність виявляти небезпеки та управління асоційованими з цим ризиками;
- (ii) провайдер постійно демонструє відповідність вимогам управління змінами відповідно до параграфів ATM/ANS.OR.A.040 та ATM/ANS.OR.A.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил;
- (iii) у провайдера не було ідентифікованого жодного недоліку рівня 1;
- (iv) усі заходи з усунення недоліків були виконані протягом погодженого або продовженого уповноваженим органом періоду часу, як визначено у параграфі ATM/ANS.AR.C.050 цього додатка.

Цикл планування наглядових заходів подовжується не більше ніж до 48 місяців, якщо додатково до зазначених у цьому підпункті вимог, провайдер розробив та узгодив з уповноваженим органом ефективну систему постійного звітування уповноваженому органу про моніторинг ефективності забезпечення безпеки польотів та постійну відповідність провайдера нормативним вимогам;

- (6) забезпечують перевірку впровадження заходів з усунення недоліків;
- (7) передбачають консультації з провайдерами та їх відповідне інформування;

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

(b) Уповноважений орган у разі необхідності може змінити цілі та обсяг попередньо запланованих аудитів, у тому числі щодо оцінки документації та додаткових аудитів.

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

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

(e) Звіт за результатами аудиту, інспектування включаючи деталі недоліків та спостережень, складається та направляється відповідному провайдеру та є предметом обговорення виключно між уповноваженим органом та провайдером, що перевірявся. Інформація про недоліки та спостереження не підлягає оприлюдненню.

ATM/ANS.AR.C.020 Видача сертифікатів

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

(b) Уповноважений орган може проводити аудити, інспектування або оцінки, якщо вони необхідні для видачі сертифіката (внесення змін до сертифіката).

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

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

ATM/ANS.AR.C.025 Зміни

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

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

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

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

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

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

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

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

(а) Уповноважений орган оцінює:

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

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

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

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

(а) Після отримання повідомлення про зміну у функціональній системі відповідно до підпункту (а) (1) параграфу ATM/ANS.OR.A.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил, або після отримання оновленого повідомлення про зміну у функціональній системі відповідно до пункту (b) параграфу ATM/ANS.OR.A.045 додатка 3 до цих Авіаційних правил, уповноважений орган приймає рішення

щодо оцінки зміни у функціональній системі. Уповноважений орган має право отримати у провайдера додаткову інформацію, необхідну для прийняття рішення щодо оцінки зміни у функціональній системі.

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

(c) У разі, якщо уповноважений орган приймає рішення про доцільність оцінки зміни у функціональній системі, основу на інших критеріях ризику, аніж це зазначено у пункті (b), то такі критерії мають бути конкретними, актуальними та задокументованими.

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

ATM/ANS.AR.C.040 Оцінка повідомлення про зміну у функціональній системі

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

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

(b) Уповноважений орган:

(1) погоджує аргументи, зазначені у підпункті (a) (1) цього параграфу, з відповідними умовами та інформує про це провайдера; або
(2) відхиляє аргументи, зазначені у підпункті (a) (1) цього параграфу, та інформує про це провайдера разом із наданням обґрунтування.

ATM/ANS.AR.C.045 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

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

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

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

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

Недоліки рівня 1 включають як мінімум:

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

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

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

(4) відсутність відповідального керівника.

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

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

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

(i) Уповноважений орган призупиняє сертифікат, якщо ідентифіковані недоліки, які зазначені в пункті (с) цього параграфу за усіма типами послуг/функцій, зазначених в умовах до сертифіката.

(ii) Уповноважений орган анулює сертифікат, якщо призупинення сертифіката триває довше шести місяців.

(iii) Уповноважений орган частково обмежує умови до сертифіката, якщо ідентифіковані недоліки, які зазначені в пункті (с) цього параграфу за окремими послугами/функціями (їх типами та/або обсягами), зазначеними в умовах до сертифіката.

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

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

(ii) оцінює запропонований провайдером план усунення недоліків та заходи з усунення недоліків, і, якщо оцінка вказує на те, що заходи з усунення недоліків,

зазначені в плані, є достатніми для усунення недоліків, погоджує план усунення недоліків.

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

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

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

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

Доповнення 1 до додатка 2

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

Послуги/функції, які підлягають сертифікації

Послуги/функції <i>Services/Functions</i>	Тип послуг / функції <i>Type of Service / Function</i>	Обсяг послуг / функції <i>Scope of Service / Function</i>
Обслуговування повітряного руху (Air traffic services (ATS))(*)	Диспетчерське обслуговування (Air traffic control (ATC))	Районне диспетчерське обслуговування (Area control service)
		Диспетчерське обслуговування підходу (Approach control service)
		Аеродромне диспетчерське обслуговування (Aerodrome control service)
	Польотно-інформаційне обслуговування (Flight information service (FIS))	Аеродромне польотно - інформаційне обслуговування (Aerodrome flight information service (AFIS))
Польотно - інформаційне обслуговування на маршруті (En-route flight information service (En-route FIS))		

Організація потоків повітряного руху (Air traffic flow management (ATFM))	Організація потоків повітряного руху (Air traffic flow management (ATFM))	Забезпечення організації потоків повітряного руху на локальному рівні (Provision of the local ATFM)
Управління використанням повітряного простору (Airspace management (ASM))	Управління використанням повітряного простору (Airspace management (ASM))	Забезпечення управління використанням (менеджменту) повітряного простору на тактичному рівні (Provision of the tactical ASM (ASM level 3) service)
		Забезпечення управління використанням (менеджменту) повітряного простору на передтактичному рівні (Provision of the pretactical ASM (ASM level 2) service)
Послуги зв'язку, навігації, спостереження (Communication, navigation or surveillance services (CNS))	Зв'язок (Communications (C))	Авіаційний повітряний електрозв'язок "земля - повітря" (Aeronautical mobile service (air-ground communication))
		Авіаційний наземний електрозв'язок "земля - земля" (Aeronautical fixed service (ground-ground communication))
		Авіаційний супутниковий зв'язок (Aeronautical mobile satellite service)
	Навігація (Navigation (N))	Забезпечення сигналів NDB у повітряному просторі (Provision of NDB signal in space)
		Забезпечення сигналів VOR у повітряному просторі (Provision of VOR signal in space)
	Забезпечення сигналів DME у повітряному просторі (Provision of DME signal in space)	
	Забезпечення сигналів радіомаячних систем посадки (ILS) у повітряному просторі (Provision of ILS signal in space)	

		<p>Забезпечення сигналів мікрохвильових систем посадки (MLS) у повітряному просторі (Provision of MLS signal in space)</p> <p>Забезпечення сигналів глобальних навігаційних супутникових систем у повітряному просторі (Provision of GNSS signal in space)</p> <p>Забезпечення сигналів засобів пеленгаційної інформації (Provision of direction finding signal in space)</p> <p>Забезпечення сигналів маркерних радіомаяків у повітряному просторі (Provision of radio beacon signal in space)</p>
	Спостереження (Surveillance (S))	<p>Забезпечення даних первинного спостереження (Provision of data from primary surveillance (PS))</p> <p>Забезпечення даних вторинного спостереження (Provision of data from secondary surveillance (SS))</p> <p>Забезпечення даних автоматичного залежного спостереження (Provision of automatic dependent surveillance (ADS) data)</p> <p>Забезпечення даних багатопозиційних систем спостереження (Provision of multilateration data)</p>
Обслуговування аеронавігаційною інформацією (Aeronautical information services (AIS))	Обслуговування аеронавігаційною інформацією (Aeronautical information services (AIS))	Забезпечення обслуговування аеронавігаційною інформацією (Provision of the whole AIS service)
Постачання аеронавігаційних даних (Data services (DAT))	Тип 1 (Type 1)	Надання даних типу 1 дозволяє постачання аеронавігаційних баз даних в наступних форматах (перелік форматів).

		<p>Забезпечення даних типу 1 не дозволяє постачання аеронавігаційних баз даних на пряму кінцевим користувачам / експлуатантам (Provision of Type 1 DAT authorises the supply of aeronautical databases in the following formats: [list of the generic data formats].</p> <p>Provision of Type 1 DAT does not authorise the supply of aeronautical databases directly to end-users/aircraft operators)</p>
Метеорологічне обслуговування авіації (Meteorological services (MET))	Метеорологічне обслуговування авіації (Meteorological services (MET))	<p>Орган метеорологічного стеження (Meteorological watch office)</p> <p>Аеродромний метеорологічний орган (Aerodrome meteorological office)</p> <p>Авіаційна метеорологічна станція (Aeronautical meteorological station)</p>
Дизайн процедур польотів (Flight procedure design (FPD))	Дизайн, документування та валідація процедур польотів (Design, documentation and validation of flight procedures) (**)	-

* - ATS враховує аварійне обслуговування (Alerting service (ALS))

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

Форма сертифіката провайдера АТМ/АNS

СЕРТИФІКАТ ПРОВАЙДЕРА ПОСЛУГ АТМ/АNS ATM/ANS SERVICE PROVIDER CERTIFICATE

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

[НОМЕР СЕРТИФІКАТА]

[CERTIFICATE NUMBER]

Відповідно до положень
Авіаційних правил України

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

Pursuant to the Aviation rules of Ukraine "Requirements for providers of air navigation services, flight procedure design service providers, DAT providers and their certification and oversight" for the time being in force and subject to the conditions specified below, the [competent authority] hereby certifies

[НАЙМЕНУВАННЯ
ПРОВАЙДЕРА]

[NAME OF THE SERVICE
PROVIDER]

[МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ
ПРОВАЙДЕРА]

[ADDRESS OF THE SERVICE
PROVIDER]

є сертифікованим провайдером відповідно до умов цього сертифіката.

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

УМОВИ:

CONDITIONS:

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

доданих умовах надання послуг/функцій.

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

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

This certificate is valid whilst the certified service provider remains in compliance with Aviation rules of Ukraine "Requirements for providers of air navigation services, flight procedure design service providers, DAT providers and their certification and oversight" and other applicable regulations, and with service provider's procedures and documentation.

У разі збереження відповідності наведеним вище умовам цей сертифікат залишається дійсним на необмежений строк, за винятком випадків, коли його

здано, частково обмежено,
призупинено або анульовано.
*Subject to compliance with the
foregoing conditions, the
certificate shall remain valid
unless the certificate has been
surrendered, limited, suspended
or revoked.*

Дата видачі: _____

Date of issue:

Підпис: [уповноважений орган]

Signed: [competent authority]

Сторінка/Page з/ of

**Форма доданих умов надання
послуг/функцій**

**СЕРТИФІКАТ ПРОВАЙДЕРА ПОСЛУГ АТМ/АNS
ATM/ANS SERVICE PROVIDER CERTIFICATE
УМОВИ НАДАННЯ ПОСЛУГ/ФУНКЦІЙ
SERVICE PROVISION CONDITIONS**

Цей документ є частиною сертифіката провайдера послуг АТМ/АNS.

This document is a part of ATM/ANS service provider certificate.

Додаток до сертифіката провайдера послуг АТМ/АNS:

Attachement to the ATM/ANS service provider's certificate:

Номер

сертифіката:

—

Certificate number:

Дата

видачі

сертифіката:

Certificate date of issue:

Найменування

провайдера:

Name of the service provider:

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

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

Послуги/функції ² <i>Services/Function s²</i>	Тип послуг/функції ї <i>Type of Service/Functi on</i>	Обсяг послуг/функції ї <i>Scope of Service/Functi on</i>	Обмеженн я ¹ <i>Limitations 1</i>

1	2	3	4
Умови: Conditions:			

Дата видачі: _____

Date of issue:

Зміна N: _____

Revision No:

Підпис: [уповноважений орган]

Signed: [competent authority]

Сторінка/Page з/ of

1- Визначається уповноваженим органом;

2- ATS враховує аварійне обслуговування (Alerting service (ALS)).

Додаток 3
до Авіаційних правил України
"Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними"
(підпункт 3 пункту 2 розділу I)

ДОДАТОК 3

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

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

ATM/ANS.OR.A.001 Сфера застосування

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

ATM/ANS.OR.A.005 Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера ATM/ANS

(а) Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера ATM/ANS здійснюється за формою, наведеною у доповненні 1 до цього додатка.

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

(1) вимогам додатка 14 до цих Авіаційних правил;

(2) вимогам цього додатка;

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

ATM/ANS.OR.A.010 Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера ATM/ANS за спрощеними процедурами

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

(1) авіаційні роботи;

(2) авіації загального призначення;

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

(4) менш ніж 10000 операцій на рік з повітряними суднами комерційного авіаційного транспорту незалежно від їх максимально-допустимої злітної маси та кількості пасажирських місць. Операції на рік визначаються, як середнє річне значення усіх зльотів і посадок за попередні 3 роки.

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

(1) провайдери CNS, MET, AIS з валовим річним оборотом у розмірі 1000000 євро або менше в частині, що стосується надання послуг;

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

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

(1) параграфі ATM/ANS.OR.A.005;

(2) параграфі ATM/ANS.OR.A.010;

(3) параграфі ATM/ANS.OR.A.020;

(4) параграфі ATM/ANS.OR.A.025;

(5) параграфі ATM/ANS.OR.A.035;

(6) параграфі ATM/ANS.OR.A.050;

(7) параграфі ATM/ANS.OR.A.055;

(8) параграфі ATM/ANS.OR.A.060;

(9) параграфі ATM/ANS.OR.A.065;

(10) параграфі ATM/ANS.OR.A.070;

(11) параграфі ATM/ANS.OR.A.075;

(12) параграфі ATM/ANS.OR.B.001;

- (13) параграфі ATM/ANS.OR.B.005;
- (14) параграфі ATM/ANS.OR.B.020;
- (15) параграфі ATM/ANS.OR.B.025;
- (16) параграфі ATM/ANS.OR.B.030;
- (17) параграфі ATM/ANS.OR.B.035;
- (18) параграфі ATM/ANS.OR.D.010;
- (19) параграфі ATM/ANS.OR.D.020;
- (20) Додатках 4, 5, 6 та 8 до цих Авіаційних правил відповідно до розділу VI цих Авіаційних правил.

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

(e) Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера ATM/ANS за спрощеними процедурами здійснюється за формою, наведеною у доповненні 2 до цього додатка.

ATM/ANS.OR.A.015 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

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

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

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

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

ATM/ANS.OR.A.025 Дійсність сертифіката

(a) Сертифікат провайдера вважається дійсним, якщо:

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

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

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

ATS/ANS.OR.A.030 НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ

ATM/ANS.OR.A.035 Підтвердження відповідності

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

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

(a) Повідомлення та управління:

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

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

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

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

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

(1) повідомити про зміну уповноважений орган;

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

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

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

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

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

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

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

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

(f) Провайдери, які відповідно до підпункту (е) (2) цього параграфу, приймають рішення впроваджувати зміну і впроваджують заходи зниження ризиків, має використовувати аргументи для прийняття змін і впровадження заходів зниження ризиків, які є узгоджені між провайдерами, на яких впливає зміна у функціональній системі, та де це необхідно, із зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності.

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

Провайдер сприяє у проведенні інспектувань, аудитів, оцінок, експертиз, досліджень уповноваженим органом або визнаною організацією, а також, за необхідності, співпрацює з уповноваженим органом для забезпечення результативного та ефективного здійснення повноважень уповноваженим органом або визнаною організацією.

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

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

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

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

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

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

(a) Провайдер надає сповіщення відповідно до наказу від 27 грудня 2019 року N 1817.

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

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

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

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

(а) Процес розслідування у сфері безпеки польотів є невід'ємною складовою системи управління безпекою польотів провайдера, який направлений на сприяння процесам ідентифікації небезпек та оцінки ризиків.

(б) Розслідуванням у сфері безпеки польотів підлягають не усі події, пов'язані із послугами, які надаються провайдером, виходячи із їх фактичного чи можливого впливу на безпеку польотів. Порядок прийняття провайдером рішення про розслідування у сфері безпеки польотів, його предмет, глибина, строки та форма проведення визначається задокументованою процедурою системи управління безпекою польотів провайдера.

(с) Для проведення розслідувань у сфері безпеки польотів провайдер може застосовувати відповідні технічні засоби, апаратне та програмне забезпечення, а також інше обладнання, яке відповідає цілям та методам розслідування.

(д) Розслідування проводить персонал провайдера, підготовка якого має відповідати підпункту (а) (б) параграфу АТМ/АNS.ОR.В.005 цього додатку.

АТМ/АNS.ОR.А.070 Плани заходів на випадок непередбачуваних обставин

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

АТМ/АNS.ОR.А.075 Відкрите та прозоре надання послуг

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

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

РОЗДІЛ В - УПРАВЛІННЯ (АТМ/АNS.ОR.В)

АТМ/АNS.ОR.В.001 Технічна та операційна компетентність і можливості

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

АТМ/АNS.ОR.В.005 Система управління

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

- (1) чітко зазначені межі обов'язків та завдань в рамках організації, включаючи прямі завдання відповідального керівника;
 - (2) опис загальних принципів та підходів провайдера відносно безпеки польотів, якості, авіаційної безпеки, тощо при наданні послуг/функцій, які разом складають політику провайдера, підписану відповідальним керівником;
 - (3) методи верифікації показників діяльності провайдера, враховуючи показники продуктивності та цільові показники системи управління;
 - (4) процес визначення змін в організації провайдера та умов її діяльності, що можуть вплинути на встановлені процеси, процедури та послуги, а також, при необхідності, внесення змін у систему управління та/або функціональну систему для їх врахування;
 - (5) процес аналізу системи управління, визначення причин та наслідків незадовільних показників у системі управління, а також заходи з усунення причин незадовільних показників у системі управління;
 - (6) процес направлений на забезпечення підготовки та компетентності персоналу провайдера з метою забезпечення безпечного, ефективного, безперервного та стабільного виконання персоналом своїх посадових обов'язків (службових обов'язків). З цією метою провайдер впроваджує та підтримує функціонування політики відбору, підготовки та підтримання компетенції персоналу провайдера;
 - (7) встановлені методи і засоби забезпечення обізнаності персоналу провайдера у системі управління, що дозволяє інформувати персонал провайдера про важливу інформацію стосовно зміни процесів та процедур і опису причин їх впровадження.
- (b) Провайдер здійснює документування всіх основних процесів, включаючи процес доведення обов'язків до персоналу і порядок внесення змін до цього процесу.
- (c) Провайдер впроваджує механізми перевірки відповідності своєї організації і процедур встановленим вимогам та коректності процедур. Перевірка відповідності включає систему зворотнього зв'язку для доведення результатів перевірки до відповідального керівника з метою забезпечення ефективного впровадження заходів з усунення недоліків.
- (d) Провайдер здійснює моніторинг показників ефективності (діяльності) функціональної системи та в разі виявлення зниження її показників, встановлює їх причини та усуває або зменшує вплив можливих негативних наслідків.
- (e) Система управління має відповідати структурі провайдера та обсягу його діяльності, в тому числі враховувати небезпеки та ризики, пов'язані з типами (обсягами) послуг/функцій, які ним надаються.
- (f) У межах своєї системи управління провайдер має налагодити взаємодію на офіційному рівні з відповідними провайдерами та зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності з метою:
- (1) ідентифікації та оцінки загроз безпеки польотів, пов'язаних з його діяльністю, а також управління та зменшення ризиків;

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

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

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

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

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

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

(1) подаються провайдером для погодження уповноваженим органом;

(2) не застосовуються до їх погодження уповноваженим органом.

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

(1) подає запит уповноваженому органу на відхилення від погоджених процедур;

(2) надає інформацію до уповноваженого органу про відхилення та обґрунтування відхилення;

(3) не застосовує відхилення до його погодження уповноваженим органом.

ATS/ANS.OR.B.015 Договірна діяльність

(a) Договірна діяльність включає всі види діяльності провайдера відповідно до умов сертифіката, які виконуються іншими сертифікованими організаціями, або іншими несертифікованими організаціями, що працюють під наглядом провайдера.

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

(b) Якщо провайдер укладає договір з організацією, не сертифікованою відповідно до цих Авіаційних правил, для забезпечення сертифікованих послуг, провайдер має гарантувати, що зазначена організація відповідає вимогам, визначеним провайдером.

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

(a) Провайдер повинен мати відповідального керівника, який має повноваження гарантувати, що вся діяльність може бути профінансованою та виконаною у

відповідності із встановленими вимогами. Відповідальний керівник має відповідати за створення та підтримання ефективної системи управління.

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

ATM/ANS.OR.V.025 Вимоги до засобів

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

ATM/ANS.OR.V.030 Зберігання інформації

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

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

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

ATM/ANS.OR.V.035 Операційні керівництва

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

(b) Провайдер гарантує, що:

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

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

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

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

ATM/ANS.OR.C.001 Сфера застосування

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

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

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

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

(i) зміни елементів, що стосуються обладнання, процедур та людських ресурсів;
(ii) інтерфейси та взаємодію між елементами, які змінюються, та функціональною системою;

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

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

(v) заплановані режими обмеженої функціональності;

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

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

(1) верифікацію, того що:

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

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

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

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

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

ATM/ANS.OR.D.001 Сфера застосування

Цей розділ встановлює вимоги до провайдерів ATS, CNS, MET, AIS, ATFM в доповнення до вимог розділів А, В та С цього додатка.

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

(а) Бізнес-план (програма розвитку):

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

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

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

(2) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(b) Річний план:

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

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

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

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

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

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

(c) Виконання планів

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

ATM/ANS.OR.D.010 Управління безпекою

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

(1) захисту засобів та персоналу щодо недопущення актів незаконного втручання при наданні послуг;

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

(b) Система безпеки провайдера:

(1) здійснює оцінку рівня загрози та ризиків цивільної авіації, забезпечення заходів авіаційної безпеки, контролю якості авіаційної безпеки та підготовки персоналу з авіаційної безпеки;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ATM/ANS.OR.D.025 Вимоги до звітування

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

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

(с) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

(д) Річні звіти, зазначені у пунктах (а) та (с) цього параграфу, мають включати, як мінімум:

(1) оцінку показників надання послуг;

(2) для провайдерів ATS, CNS, MET, AIS, ATFM - порівняння фактичних показників діяльності з цільовими показниками, встановленими у бізнес-плані (програмі розвитку), зазначеними в пункті (а) параграфу ATM/ANS.OR.D.005 цього додатка, та річному плані;

(3) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

(4) обґрунтування відмінностей з відповідними цілями/завданнями;

(5) інформацію щодо розробок/нововведень, пов'язаних із ATM/ANS та інфраструктурою;

(6) фінансові результати;

(7) інформацію про проведені консультації з користувачами послуг;

(8) інформацію про людські ресурси.

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

Доповнення 1 до додатка 3

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

Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера

ATM/ANS

Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера ATM/ANS		
1.1.	Найменування провайдера	
		(українською)
1.2.		
		(англійською)
2.1.	Місцезнаходження провайдера	
		(українською)
2.2.		
		(англійською)

2.3.	Номер телефону та електронна адреса провайдера		
3.	Причина подання заявки		
		(отримання сертифіката чи зміна послуг/функцій в доданих умовах)	
4.1.	П. І. Б. відповідального керівника		
		(українською)	
4.2.			
		(англійською)	
4.3.	Номер телефону та електронна адреса відповідального керівника		
5.1.	П. І. Б. особи, яка супроводжує процес сертифікації		
		(українською)	
5.2.			
		(англійською)	
5.3.	Номер телефону та електронна адреса особи, яка супроводжує процес сертифікації		
6.	Послуги/функції, їх типи, обсяги		
	Послуги/функції	Тип послуг/функцій	Обсяг послуг/функцій
		Обмеження	
<input type="checkbox"/> Обслуговування повітряного руху (ATS)	<input type="checkbox"/> Диспетчерське обслуговування (ATC)	<input type="checkbox"/> Районне диспетчерське обслуговування	
		<input type="checkbox"/> Диспетчерське обслуговування підходу	
		<input type="checkbox"/> Аеродромне диспетчерське обслуговування	
	<input type="checkbox"/> Польотно-інформаційне обслуговування (FIS)	<input type="checkbox"/> Аеродромне польотно - інформаційне обслуговування (AFIS)	
		<input type="checkbox"/> Польотно-інформаційне обслуговування на маршруті (En-route FIS)	
<input type="checkbox"/> Організація потоків повітряного руху (ATFM)	<input type="checkbox"/> Організація потоків повітряного руху (ATFM)	<input type="checkbox"/> Забезпечення організації потоків повітряного руху на локальному рівні	
<input type="checkbox"/> Управління використанням (менеджмент)	<input type="checkbox"/> Управління використанням (менеджмент)	<input type="checkbox"/> Забезпечення управління використанням (менеджменту) повітряного	

повітряного простору (ASM)	повітряного простору (ASM)	простору на тактичному рівні (ASM level 3)	
<input type="checkbox"/> Послуги зв'язку, навігації, спостереження (CNS)	<input type="checkbox"/> Зв'язок (C)	<input type="checkbox"/> Забезпечення управління використанням (менеджменту) повітряного простору на передтактичному рівні (ASM level 2)	
		<input type="checkbox"/> Авіаційний повітряний електрозв'язок "земля - повітря"	
		<input type="checkbox"/> Авіаційний наземний електрозв'язок "земля - земля"	
	<input type="checkbox"/> Навігація (N)	<input type="checkbox"/> Авіаційний супутниковий зв'язок	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів NDB у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів VOR у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів DME у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів радіомаячних систем посадки (ILS) у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів мікрохвильових систем посадки (MLS) у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів глобальних навігаційних супутникових систем у повітряному просторі	
<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів засобів пеленгаційної інформації			

		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів маркерних радіомаяків у повітряному просторі	
	<input type="checkbox"/> Спостереження (S)	<input type="checkbox"/> Забезпечення даних первинного спостереження (PS)	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення даних вторинного спостереження (SS)	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення даних автоматичного залежного спостереження (ADS)	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення даних багатопозиційних систем спостереження	
<input type="checkbox"/> Обслуговування аеронавігаційною інформацією (AIS)	<input type="checkbox"/> Обслуговування аеронавігаційною інформацією (AIS)	<input type="checkbox"/> Забезпечення обслуговування аеронавігаційною інформацією	
<input type="checkbox"/> Постачання аеронавігаційних даних (DAT)	<input type="checkbox"/> Тип 1 (Type 1)	<input type="checkbox"/> Надання даних типу 1 дозволяє постачання аеронавігаційних баз даних в наступних форматах (перелік форматів). Забезпечення даних типу 1 не дозволяє постачання аеронавігаційних баз даних напряму кінцевим користувачам / експлуатантам	
<input type="checkbox"/> Метеорологічне обслуговування авіації (MET)	<input type="checkbox"/> Метеорологічне обслуговування авіації (MET)	<input type="checkbox"/> Орган метеорологічного стеження	
		<input type="checkbox"/> Аеродромний метеорологічний орган	
		<input type="checkbox"/> Авіаційна метеорологічна станція	
<input type="checkbox"/> Дизайн процедур польотів (FPD)	<input type="checkbox"/> Дизайн, доментування та валідація процедур польотів	-	

7.		Опис системи управління провайдера, включаючи організаційну структуру (параграф ATM/ANS.OR.B.005 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними")
8.		Перелік AltMOC, які застосовуються провайдером із посиланням на AMC (параграф ATM/ANS.OR.A.020 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними")
9.	<input type="checkbox"/>	Система управління, включаючи процедури та керівництва відповідає вимогам Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"
10.	<input type="checkbox"/>	Заявлені послуги/функції будуть надаватись відповідно до вимог Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"
11.	<input type="checkbox"/>	Інформація, що вказана в заявці є перевіреною, точною і правильною.
(дата, ім'я, прізвище та підпис відповідального керівника)		

Доповнення 2 до додатка 3

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

Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера
ATM/ANS за спрощеними процедурами

Заявка на отримання сертифіката (внесення змін до сертифіката) провайдера ATM/ANS за спрощеними процедурами	
1.1.	Найменування провайдера (українською)
1.2.	

		(англійською)
2.1.	Місцезнаходження провайдера	(українською)
2.2.		(англійською)
2.3.	Номер телефону та електронна адреса провайдера	
3.	Причина подання заявки за спрощеними процедурами	(отримання сертифіката чи зміна послуг/функцій в доданих умовах)
3.1.	Підстава подання заявки за спрощеними процедурами	<input type="checkbox"/> згідно з пунктом (а) (1) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"
		<input type="checkbox"/> згідно з пунктом (а) (2) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"
		<input type="checkbox"/> згідно з пунктом (а) (3) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"
		<input type="checkbox"/> згідно з пунктом (а) (4) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних

			даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"	
		<input type="checkbox"/>	згідно з пунктом (b) (1) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"	
		<input type="checkbox"/>	згідно з пунктом (b) (2) параграфу ATM/ANS.OR.A.010 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"	
4.1.	П. І. Б. відповідального керівника		(українською)	
4.2.			(англійською)	
4.3.	Номер телефону та електронна адреса відповідального керівника			
5.1.	П. І. Б. особи, яка супроводжує процес		(українською)	
5.2.	сертифікації		(англійською)	
5.3.	Номер телефону та електронна адреса особи, яка супроводжує процес сертифікації			
6.	Послуги/функції, їх типи, обсяги			
	Послуги/функції	Тип послуг/функцій	Обсяг послуг/функцій	Обмеження
	<input type="checkbox"/> Обслуговування повітряного руху (ATS)	<input type="checkbox"/> Диспетчерське обслуговування (ATC)	<input type="checkbox"/> Районне диспетчерське обслуговування	
			<input type="checkbox"/> Диспетчерське обслуговування підходу	

		<input type="checkbox"/> Аеродромне диспетчерське обслуговування	
	<input type="checkbox"/> Польотно-інформаційне обслуговування (FIS)	<input type="checkbox"/> Аеродромне польотно -інформаційне обслуговування (AFIS)	
		<input type="checkbox"/> Польотно-інформаційне обслуговування на маршруті (En-route FIS)	
<input type="checkbox"/> Послуги зв'язку, навігації, спостереження (CNS)	<input type="checkbox"/> Зв'язок (C)	<input type="checkbox"/> Авіаційний повітряний електрозв'язок "земля - повітря"	
		<input type="checkbox"/> Авіаційний наземний електрозв'язок "земля - земля"	
		<input type="checkbox"/> Авіаційний супутниковий зв'язок	
	<input type="checkbox"/> Навігація (N)	<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів NDB у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів VOR у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів DME у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів радіомаячних систем посадки (ILS) у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів мікрохвильових систем посадки (MLS) у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів глобальних навігаційних	

		супутникових систем у повітряному просторі	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів засобів пеленгаційної інформації	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення сигналів маркерних радіомаяків у повітряному просторі	
	<input type="checkbox"/> Спостереження (S)	<input type="checkbox"/> Забезпечення даних первинного спостереження (PS)	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення даних вторинного спостереження (SS)	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення даних автоматичного залежного спостереження (ADS)	
		<input type="checkbox"/> Забезпечення даних багатопозиційних систем спостереження	
<input type="checkbox"/> Обслуговування аеронавігаційною інформацією (AIS)	<input type="checkbox"/> Обслуговування аеронавігаційною інформацією (AIS)	<input type="checkbox"/> Забезпечення обслуговування аеронавігаційною інформацією	
<input type="checkbox"/> Метеорологічне обслуговування авіації (MET)	<input type="checkbox"/> Метеорологічне обслуговування авіації (MET)	<input type="checkbox"/> Орган метеорологічного стеження	
		<input type="checkbox"/> Аеродромний метеорологічний орган	
		<input type="checkbox"/> Авіаційна метеорологічна станція	
7.	Опис системи управління провайдера, включаючи організаційну структуру (параграф ATM/ANS.OR.B.005 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів		

		аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними")	
8.		Перелік AltMOC, які застосовуються провайдером із посиланням на АМС (параграф АТМ/АNS.ОR.А.020 додатку 3 до Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними")	
9.	<input type="checkbox"/>	Система управління, включаючи процедури та керівництва відповідає вимогам Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"	
10.	<input type="checkbox"/>	Заявлені послуги/ функції будуть надаватись відповідно до вимог Авіаційних правил України "Вимоги до провайдерів аеронавігаційного обслуговування, провайдерів послуг дизайну процедур польотів, провайдерів аеронавігаційних даних та до системи сертифікації та нагляду за ними"	
11.	<input type="checkbox"/>	Інформація, що вказана в заявці є перевіреною, точною і правильною.	
(дата, ім'я, прізвище та підпис відповідального керівника)			

Додаток 4
до Авіаційних правил України
"Вимоги до провайдерів
аеронавігаційного обслуговування,
провайдерів послуг дизайну
процедур польотів, провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи сертифікації та нагляду за
ними"
(підпункт 4 пункту 2 розділу I)

ДОДАТОК 4

"СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ ATS (Part-ATS)"

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

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

ATS.OR.100 Право власності

(а) Провайдер ATS повідомляє уповноважений орган про:

- (1) правовий статус провайдера, організаційно-правову форму, форми власності та будь-які домовленості, що мають суттєвий вплив на контроль його активів;
- (2) зв'язки з організаціями, які не беруть участі в наданні ATS, включаючи комерційну діяльність, де провайдер ATS бере участь безпосередньо або через відповідні домовленості, що становить більше 1 % очікуваного доходу провайдера ATS, зміни будь-якого окремого пакету акцій, що становить 10 % або більше відсотків від загального пакету акцій. Провайдер ATS вживає всіх необхідних заходів для запобігання конфлікту інтересів, що може поставити під загрозу неупереджене та об'єктивне надання ATS.

ATS.OR.105 Відкрите та прозоре надання ATS

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

ГЛАВА 2 - БЕЗПЕКА НАДАННЯ ATS

ATS.OR.200 Система управління безпекою польотів

Провайдер ATS впроваджує та підтримує функціонування SMS, яка може бути інтегрована у систему управління, зазначену в параграфі АТМ/АNS.ОR.В.005 додатка 3 до цих Авіаційних правил. SMS включає:

- (1) політику та цілі безпеки польотів:
 - (i) зобов'язання керівництва;
 - (ii) ієрархія завдань та обов'язків в сфері забезпечення безпеки польотів;
 - (iii) призначення особи, яка відповідає за впровадження та супроводження SMS;

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

(v) документацію SMS;

(2) управління ризиками з безпеки польотів, яке включає:

(i) процес виявлення небезпек, пов'язаних із наданням послуг, який базується на комбінації реагуючих, попереджуючих та прогностичних методів збору даних з безпеки польотів;

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

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

(3) забезпечення безпеки польотів, яке включає:

(i) моніторинг та вимірювання показників ефективності забезпечення безпеки польотів з метою верифікації її ефективності та валідації ефективності управління ризиками з безпеки польотів;

(ii) процес, спрямований на виявлення змін, які можуть вплинути на рівень ризиків для безпеки польотів, пов'язаних із наданням послуг, виявлення ризиків для безпеки польотів, що можуть бути викликані такими змінами, а також управління зазначеними ризиками;

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

(4) популяризація безпеки польотів:

(i) розробка і виконання програми підготовки в сфері безпеки польотів, яка забезпечує належну підготовку і кваліфікацію персоналу для виконання ними своїх службових обов'язків в рамках SMS;

(ii) обмін інформацією з безпеки польотів, який забезпечує обізнаність персоналу щодо впровадження SMS.

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

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

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

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

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

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

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

(v) визначені режими обмеженого операційного використання функціональної системи;

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

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

(1) ідентифікацію небезпек;

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

(3) аналіз ризиків ефектів, що стосуються зміни;

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

(5) верифікацію того, що:

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

(ii) зміна відповідає критеріям безпеки польотів;

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

ATS.OR.210 Критерії безпеки польотів

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Провайдер АТС забезпечує наявність у диспетчерів УПР відповідних свідоцтв та діючих медичних сертифікатів відповідно до Авіаційних правил України "Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо видачі свідоцтв та сертифікатів диспетчерів управління повітряним рухом", затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 31 травня 2018 року N 485, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 21 вересня 2018 року за N 1089/32541 (далі - наказ від 31 травня 2018 року N 485).

ГЛАВА 3 - ОСОБЛИВІ ВИМОГИ ДО ЛЮДСЬКОГО ФАКТОРУ

ПРОВАЙДЕРІВ АТС

ATS.OR.300 Сфера застосування

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

(а) запобігання та зменшення ризику надання АТС диспетчерами УПР, які мають проблеми із вживанням психоактивних речовин;

(б) запобігання та зменшення негативного впливу стресу на диспетчерів УПР, з метою забезпечення безпеки польотів;

(с) запобігання та зменшення негативного впливу втоми на диспетчерів УПР, з метою забезпечення безпеки польотів.

ATS.OR.305 Обов'язки провайдерів АТС щодо вживання психоактивних речовин диспетчерами УПР

(а) Провайдер АТС розробляє та впроваджує політику з відповідними процедурами, щоб гарантувати, що проблема використання психоактивних речовин не вплине на надання АТС.

(б) З урахуванням вимог національних нормативно-правових актів щодо захисту персональних даних, для проведення експертизи осіб, провайдер АТС розробляє та впроваджує об'єктивну, прозору та недискримінаційну процедуру для виявлення фактів щодо вживання психоактивних речовин диспетчерами УПР. Ця процедура має враховувати вимоги, встановлені в АТСО.А.015 наказу від 31 травня 2018 року N 485.

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

ATS.OR.310 Стрес

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

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

(b) забезпечує диспетчерів УПР освітніми та інформаційними програмами з питань запобігання стресу, включаючи критичний стрес, пов'язаний з інцидентом, що доповнює підготовку з людського фактору, надану відповідно до розділів 3 та 4 підчастини D додатка 1 до наказу від 31 травня 2018 року N 485.

ATS.OR.315 Втома

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

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

(b) забезпечує диспетчерів УПР інформаційними програмами щодо запобігання втоми, що доповнює підготовку з людського фактору, передбачену відповідно до розділів 3 та 4 підчастини D додатка 1 до наказу від 31 травня 2018 року N 485.

ATS.OR.320 Система розкладу змін диспетчерів УПР

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

(1) максимальну кількість робочих днів поспіль з виконанням службових обов'язків;

(2) максимальну кількість годин в одному службовому часі;

(3) максимальний час надання АТС без перерви;

(4) співвідношення службових часів до перерв при наданні АТС;

(5) мінімальні позаслужбові часи;

(6) максимальну тривалість робочого часу, що враховує нічний час, якщо він застосовується, в залежності від годин діяльності відповідного органу АТС;

(7) мінімальний позаслужбовий час після закінчення службового часу, що враховує нічний час;

(8) мінімальну кількість інтервалів позаслужбового часу протягом циклу розкладу змін.

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

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

ГЛАВА 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

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

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

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

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

- (i) тому II "Процедури зв'язку, включаючи ті, що мають статус PANS" Додатка 10 ICAO "Авіаційний електрозв'язок";
 - (ii) Додатку 11 ICAO "Обслуговування повітряного руху".
- (b) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ.

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Вимоги
до провайдерів аеронавігаційного
обслуговування, провайдерів
послуг
дизайну процедур польотів,
провайдерів
аеронавігаційних даних та до
системи
сертифікації та нагляду за ними»
(підпункт 5 пункту 2 розділу I)

ДОДАТОК 5
«СПЕЦИФІЧНІ ВИМОГИ ДЛЯ ПРОВАЙДЕРІВ MET
(Part-MET)»

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

Глава 1 - ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

MET.OR.100 Метеорологічні дані та інформація

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

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

MET.OR.105 Зберігання метеорологічної інформації

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

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

MET.OR.110 Вимоги щодо обміну метеорологічною інформацією

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

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

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

MET.OR.115 Метеорологічні бюлетені

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

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

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

(а) обледеніння, турбулентність, а також приховану часту, замасковану купчасто-дощову хмарність на лініях шквалу, піщані/пилові бурі;

(б) вулканічне виверження або викид радіоактивних матеріалів у атмосферу, що впливають на виконання польотів повітряних суден.

Глава 2 - ОСОБЛИВІ ВИМОГИ

Підглава 1 - Вимоги до авіаційних метеорологічних станцій

MET.OR.200 Метеорологічні зведення та інша інформація

(а) Авіаційна метеорологічна станція розповсюджує:

(1) місцеві регулярні зведення через фіксовані проміжки часу - лише для розповсюдження на аеродромі, по якому складені зведення;

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

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

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

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

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

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

MET.OR.205 Повідомлення про метеорологічні елементи

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

MET.OR.210 Спостереження за метеорологічними елементами

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

Підглава 2 - Вимоги до аеродромних метеорологічних органів

MET.OR.215 Прогнози та інша інформація

Аеродромний метеорологічний орган:

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

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

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

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

(e) надає кліматологічну інформацію;

(f) забезпечує відповідний орган ATS, провайдера AIS та орган метеорологічного стеження отриманою інформацією про вулканічну діяльність,

що передує виверженню, про вулканічне виверження або хмари вулканічного попелу;

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

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

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

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

MET.OR.220 Прогнози погоди по аеродрому

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

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

MET.OR.225 Прогнози на посадку

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

(b) Прогнози на посадку випускаються у форматі TREND.

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

MET.OR.230 Прогнози для зльоту

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(б) Аеродромний метеорологічний орган забезпечує, при потребі, орган ОНР, який надає диспетчерське обслуговування підходу:

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

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

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

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

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

Підглава 3 - Вимоги до органів метеорологічного стеження

MET.OR.245 Метеорологічне стеження та інша інформація

У межах свого району відповідальності орган метеорологічного стеження:

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

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

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

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

(e) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

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

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

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

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

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

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

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

(6) НЕ ЗАСТОСОВУЄТЬСЯ;

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

(8) отриманою інформацією про вулканічне виверження за домовленістю між органом метеорологічного стеження та РДЦ/ЦПІ.

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

MET.OR.250 Повідомлення SIGMET

Орган метеорологічного стеження:

(a) складає та розповсюджує повідомлення SIGMET;

(b) забезпечує скасування повідомлень SIGMET, коли особливе явище погоди більше не спостерігається або не очікується його виникнення в тому районі, на який поширюється повідомлення SIGMET;

(c) забезпечує, щоб термін дії повідомлення SIGMET не перевищував 4 години, а в особливих випадках, для хмар вулканічного попелу та тропічних циклонів, забезпечує, щоб термін дії повідомлень SIGMET був продовжений до 6 годин;

(d) повідомлення SIGMET випускається не раніше ніж за 4 години до початку періоду дії. Спеціальне повідомлення SIGMET щодо хмари вулканічного попелу випускається як тільки це стане практично можливим, але не раніше ніж за 12 годин до початку періоду дії, і уточнюється принаймні кожні 6 годин.

MET.OR.255 Повідомлення AIRMET

Орган метеорологічного стеження:

(a) складає та розповсюджує повідомлення AIRMET;

(b) забезпечує скасування повідомлення AIRMET, коли особливе явище погоди більше не спостерігається або не очікується його виникнення в тому районі, на який поширюється повідомлення AIRMET;

(c) забезпечує, щоб строк дії повідомлення AIRMET не перевищував 4 години.

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

Орган метеорологічного стеження:

(a) забезпечує складання зональних прогнозів для польотів на низьких рівнях;

(b) забезпечує, щоб частота випуску, формат, фіксований строк або період дії зональних прогнозів для польотів на низьких рівнях та критерії випуску корективів до них відповідали вимогам нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до надання MET;

(c) забезпечує, щоб зональні прогнози для польотів на низьких рівнях, підготовлені в підтримку випуску повідомлення AIRMET, склалися кожні 6 годин на період дії 6 годин і випускалися відповідним органом метеорологічного стеження не пізніше ніж за 1 годину до початку строку їх дії.

Розділ В - ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ ДО ПРОВАЙДЕРІВ MET (MET.TR)

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

ДОДАТОК 14
«ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО ATM/ANS
(Part-ATM/ANS.ER)»

ATM/ANS.ER.100 Забезпечення надання послуг та функцій

(a) Аеронавігаційна інформація і дані для користувачів повітряного простору для цілей аеронавігації:

(1) дані, які використовуються як джерело аеронавігаційної інформації, мають бути належної якості, повними, актуальними та своєчасними;

(2) аеронавігаційна інформація має бути точною, повною, актуальною, однозначною, з офіційних джерел, належної цілісності та у форматі, придатному для користувачів;

(3) розповсюдження аеронавігаційної інформації серед користувачів повітряного простору має бути вчасним із використанням надійних та оперативних засобів зв'язку, захищених від ненавмисного чи навмисного втручання та/або спотворення.

(b) Метеорологічна інформація

(1) дані, які використовують для складання метеорологічної інформації, мають бути належної якості, повні та актуальні;

(2) наскільки це можливо, метеорологічна інформація має бути точна, повна, актуальна, належної цілісності та однозначна для того, щоб відповідати вимогам користувачів повітряного простору;

(3) метеорологічна інформація має надходити від легітимного джерела;

(4) розповсюдження метеорологічної інформації користувачам повітряного простору має бути вчасним із використанням надійних та оперативних засобів зв'язку, захищених від втручання та спотворення.

(c) Обслуговування повітряного руху:

(1) дані, які використовують як джерело для надання ATS, мають бути правильними, повними та актуальними;

(2) надання ATS має бути достатньо точним, повним, актуальним, однозначним для того, щоб відповідати вимогам користувачів щодо безпеки польотів;

(3) автоматизовані системи, що надають інформацію або консультації користувачам, мають бути належним чином спроектовані, виготовлені та належним чином обслуговуватись, для забезпечення гарантування цілей за їх призначенням;

(4) АТС та відповідні процеси мають забезпечувати відповідне ешелонування між повітряними суднами та, у зоні маневрування аеродрому, попереджувати зіткнення між повітряними суднами між собою та перешкодами, та надавати допомогу у захисті від небезпек з повітря, забезпечувати належну та

вчасну координацію з усіма користувачами та органами, які надають ATS у суміжних об'ємах повітряного простору;

(5) зв'язок між органами обслуговування повітряного руху та ПС, а також між суміжними органами обслуговування повітряного руху має бути вчасний, точний, чіткий, однозначний та захищений від втручання, і, якщо це застосовано, прийнятний для всіх залучених сторін;

(6) необхідно мати впроваджені засоби, які виявляють аварійні ситуації, і, коли це необхідно, ініціюють ефективні заходи з пошуку та рятування. Такі засоби мають, як мінімум, включати відповідні аварійні механізми, заходи та процедури координації, засоби і персонал для ефективного охоплення зони відповідальності.

(d) Послуги зв'язку.

Послуги зв'язку мають підтримувати належний рівень ефективності з метою забезпечення доступності, цілісності, безперервності та вчасності надання послуг. Послуги зв'язку мають надаватись оперативно та бути захищеними від спотворення та втручання.

(e) Послуги навігації.

Послуги навігації мають забезпечувати та підтримувати належний рівень ефективності з метою забезпечення супроводження, позиціонування та, коли це застосовується, часової інформації. Критерії рівня ефективності включають точність, цілісність, легітимність джерела інформації, доступність та безперервність надання послуг.

(f) Послуги спостереження.

Послуги спостереження мають здійснювати визначення відповідних позицій ПС в повітряному просторі, ПС і наземних транспортних засобів на території аеродрому з належним рівнем ефективності з метою забезпечення точності, цілісності, легітимності джерела інформації, безперервності та ймовірності визначення місцезнаходження.

(g) ATFM.

ATFM має використовувати та надавати на тактичному рівні належним чином точну та актуальну інформацію про обсяги та характер запланованого повітряного руху, що впливає на надання ATFM, координує та зменшує негативний вплив змін маршрутів та затримок потоків повітряного руху для того, щоб зменшити ризик перенавантажених ситуацій, що виникають у повітряному просторі та на аеродромах. Управління потоками здійснюється таким чином, щоб оптимізувати пропускну спроможність при використанні повітряного простору та удосконалювати процеси організації потоків повітряного руху. Управління потоками базується на безпеці польотів, прозорості та ефективності, що в свою чергу має вчасно забезпечити збереження необхідної пропускну спроможності відповідно до Європейського аеронавігаційного плану.

Заходи, що виконуються відповідно до нормативно-правових актів щодо управління потоками, мають допомагати провайдерам, експлуатантам аеродромів та користувачам повітряного простору у прийнятті рішень щодо:

(1) планування польотів;

(2) використання доступної пропускної спроможності під час усіх етапів польоту;

(3) доступності маршрутів та повітряного простору для виконання польотів загальним повітряним рухом, у тому числі:

(i) створення єдиної інформації стосовно маршрутизації та виконання польотів;

(ii) сценарії перенаправлення потоків повітряного руху із перезавантажених районів;

(iii) пріоритети використання повітряного простору для загального повітряного руху, особливо у періоди завантаженості повітряного простору та нестандартних/надзвичайних ситуацій;

(4) сумісність між планами польотів та слотами аеродромів та, у разі необхідності, координацію із суміжними районами польотної інформації.

(h) ASM.

Визначення структурних елементів повітряного простору для певної діяльності має бути контрольованим, координуватися та вчасно розповсюджуватися для того, щоб зменшити ризик втрати ешелонування між повітряними суднами за будь-яких умов. ASM з урахуванням діяльності, яка здійснюється в інтересах держави, здійснюється за принципами гнучкого використання повітряного простору.

(i) FPD.

Процедури польотів мають бути належним чином розроблені та пройти валідацію до їх публікації та використання ПС.

ATM/ANS.ER.110 Провайдери

(a) Провайдери не надають послуги, якщо не виконані наступні вимоги:

(1) провайдер безпосередньо або опосередковано шляхом укладання договорів забезпечує наявність ресурсів, які є необхідними з урахуванням обсягів послуг, що надаються. Ці ресурси включають, як мінімум, наступне: системи, засоби, включаючи джерела живлення, структуру управління, персонал, обладнання та його технічне обслуговування, документацію завдань, обов'язків та процедур, доступ до відповідних даних, збереження записів;

(2) провайдер розробляє та постійно підтримує актуальними керівництва з управління та операційні керівництва, які відповідають послугам, що надаються, та здійснює свою діяльність у відповідності з цими керівництвами. Такі керівництва мають включати систему управління, необхідні інструкції,

інформацію та процедури для здійснення діяльності для виконання посадових обов'язків (службових обов'язків) персоналом;

(3) провайдер впроваджує та постійно підтримує систему управління для забезпечення відповідності вимогам цього додатка, управління ризиками з безпеки польотів та цілям безперервного проактивного удосконалення цієї системи. Система управління провайдера має відповідати типу та обсягу діяльності провайдера, а також враховувати розміри провайдера;

(4) провайдер використовує виключно належним чином кваліфікований та підготовлений персонал і впроваджує та постійно підтримує програми підготовки та перевірки персоналу;

(5) провайдер встановлює офіційні домовленості з усіма іншими учасниками, що залучаються до надання послуг, з метою забезпечення відповідності вимогам цього додатка;

(6) провайдер встановлює та впроваджує плани заходів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають надання послуг та/або виконання функцій (плани дій на випадок непередбачуваних обставин), які враховують аварійні та нестандартні ситуації, що можуть виникнути у зв'язку із наданням послуг, включаючи ситуації, що призводять до значного погіршення або припинення надання послуг/функцій провайдером;

(7) провайдер впроваджує систему надання сповіщень про події з безпеки польотів, яка має бути включена в систему управління з метою сприяння постійному підвищенню рівня безпеки польотів;

(8) провайдер створює домовленості для того, щоб верифікувати, що будь-яка система або її складові, що використовує провайдер, постійно відповідає вимогам з безпеки польотів.

(b) АТС не надаються, якщо не виконані наступні вимоги:

(1) запобігання втоми персоналу, що надає АТС, здійснюється за допомогою системи розкладу змін. Така система змін включає робочі службові часи та позаслужбові часи. Обмеження, що встановлені системою розкладу змін, враховують відповідні фактори втоми, такі як відсутність сну, порушення циркадних ритмів, нічний час та сукупний час чергування для визначених періодів змін, а також розподіл призначених завдань між персоналом;

(2) запобігання стресу персоналу, що надає АТС за допомогою підготовки та превентивних програм;

(3) провайдер АТС має процедури верифікації того, що когнітивне мислення персоналу, що надає АТС, не погіршене і медична придатність персоналу, що надає АТС, є достатньою;

(4) провайдер АТС враховує операційні і технічні обмеження, а також принципи людського фактору при плануванні та операційній діяльності.

(c) Зв'язок, навігація та/або спостереження не надаються, якщо провайдер CNS вчасно не забезпечив користувачів повітряного простору та органи АТС

інформацією про операційний статус (зміни операційного статусу) зв'язку, навігації, спостереження, які надає провайдер CNS для цілей ATS.