



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

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

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

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» направляє на розгляд та погодження проєкт наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху»» (далі – проєкт наказу) розроблений з метою встановлення класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху відповідно до вимог Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954, та впровадження поправки 52 до Додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Додатки:

1. Проєкт наказу на 22 арк. в 1 прим.
2. Пояснювальна записка до проєкту наказу на 4 арк. в 1 прим.
3. Порівняльна таблиця до проєкту наказу на 17 арк. в 1 прим.
4. Аналіз регуляторного впливу до проєкту наказу на 12 арк. в 1 прим.
5. Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу на 1 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ (ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Змін до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху»

Відповідно до вимог частин першої, другої статті 5, статті 11, статей 23, 26, 33 Повітряного кодексу України, підпункту 42 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520, пунктів 14, 15 та 16 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 р. № 954, **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Зміни до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 04 липня 2019 року за № 727/33698, що додаються.

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

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному вебсайті Державіаслужби.

009049

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 10 грудня 2013 року № 1009 «Про затвердження Класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2013 року за № 2203/24735.

4. Цей наказ набирає чинності з 31 грудня 2020 року, але не раніше дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

_____ 2020 року № ____

ЗМІНИ

до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху»

1. У розділі I:

1) у пункті 3:

абзац сімдесят третій викласти у такій редакції:

«межа дії дозволу (clearance limit) – місце або точка, до якого(ї) діє диспетчерський дозвіл, виданий ПС;»;

абзац сто восьмий виключити.

У зв'язку з цим абзаци сто дев'ятий – сто п'ятдесят п'ятий вважати відповідно абзацами сто восьмим – сто п'ятдесят четвертим;

доповнити після абзацу сто тридцять п'ятого новим абзацом сто тридцять шостим такого змісту:

«точка передачі донесень (reporting point) – визначене географічне місце, відносно якого може бути повідомлено місцезнаходження ПС;».

У зв'язку з цим абзаци сто тридцять шостий – сто п'ятдесят четвертий вважати відповідно абзацами сто тридцять сьомим – сто п'ятдесят п'ятим;

абзац сто сорок дев'ятий викласти у такій редакції:

«циркулярний зв'язок (conference communications) - засоби зв'язку, що дозволяють вести пряму розмову між трьома чи більше абонентами одночасно;»;

2) абзац третій пункту 5 викласти у такій редакції:

«цивільні аеродроми та аеродроми спільного використання на території України, на яких надається ОПР;».

2. У розділі II:

1) абзац другий пункту 1 глави 4 викласти у такій редакції:

«Межі РПІ над відкритим морем встановлюють на підставі регіональних аеронавігаційних угод.»;

2) абзац третій пункту 1 глави 12 викласти у такій редакції:

«Інструктивний матеріал щодо встановлення маршрутів ОПР міститься у Doc 9426 «Air Traffic Services Manual» ICAO та документі Євроконтролю «European Route Network Improvement Plan, Part 1, European Airspace Design Methodology – Guidelines».»;

3) пункти 18-23 глави 14 викласти у такій редакції:

«18. Точки передачі донесень встановлюються як точки обов'язкової передачі донесень або за запитом.

19. Точки обов'язкової передачі донесень встановлюють із дотриманням таких умов:

1) кількість точок обов'язкової передачі донесень зводиться до мінімуму, необхідного для поточного забезпечення органів ОПР інформацією щодо ходу польоту ПС, з урахуванням потреби зведення до мінімуму навантаження на льотний екіпаж та диспетчерів, а також завантаженості каналів двостороннього зв'язку «повітря - земля;

2) наявність у якійсь точці радіонавігаційного засобу не обов'язково визначає її призначення як точки обов'язкової передачі донесень;

3) точки обов'язкової передачі донесень не завжди встановлюють на межах РПІ чи диспетчерських районів.

20. Точки передачі донесень за запитом можуть встановлюватися з урахуванням потреби ОПР у додаткових донесеннях щодо місцезнаходження, коли цього потребують наявні умови.

21. Призначення точок обов'язкової передачі донесень та передачі донесень за запитом періодично переглядається з метою зведення потреби в передачі поточних донесень щодо місцезнаходження до мінімуму, потрібного для забезпечення ефективного ОПР.

22. Надання поточних донесень під час прольоту ПС точок обов'язкової передачі донесень не завжди є обов'язковим для всіх польотів за всіх умов. У разі застосування цього принципу особливу увагу звертають на таке:

1) від ПС, що виконують політ із великою швидкістю та на великих висотах, не вимагають передачі поточних донесень про місцезнаходження під час прольоту всіх точок передачі донесень, встановлених як точки обов'язкової передачі донесень для ПС, що виконують політ із малою швидкістю та на малих висотах;

2) від ПС, що виконують транзитний проліт через ТМА, не вимагають передачі поточних донесень щодо місцезнаходження так само часто, як це вимагається від ПС, що прибувають або вилітають.

23. У районах, де наведені вище принципи встановлення точок передачі донесень застосовувати практично недоцільно, створюється система передачі донесень із посиланням на довготу чи широту, що зазначаються в цілих градусах.»;

4) у назві, пунктах 1, 3, 4 глави 17 слова «Збройні сили України» виключити;

5) у главі 18:

у другому реченні пункту 1 слова та цифру «додатка 15 «Aeronautical Information Services» замінити словами та цифрами «Doc 10066 «Aeronautical Information Management» (PANS-AIM)»;

доповнити главу після пункту 4 новими пунктами 5, 6 такого змісту:

«5. Повноважний орган з питань цивільної авіації, провайдери послуг ОНР при отриманні інформації стосовно діяльності, що створює потенційну небезпеку для ПС в найкоротші терміни забезпечують проведення оцінки безпеки польотів і впровадження заходів по мінімізації факторів ризику.

Заходи по мінімізації факторів ризику можуть включати, крім іншого, обмеження використання повітряного простору або тимчасове скасування встановлених маршрутів ОНР або їх ділянок.

Інструктивний матеріал по управлінню факторами ризику для безпеки польотів міститься у Doc 9859 «Safety Management System Manual» ICAO.

6. Повноважний орган з питань цивільної авіації встановлює процедури обміну інформацією та спільного прийняття рішення між органами виконавчої влади, організаціями, підприємствами, установами, які провадять діяльність або ідентифікують діяльність, що створює потенційну небезпеку для ПС з метою забезпечення якомога повного та своєчасного аналізу відповідних факторів ризику під час проведення оцінки безпеки польотів.

Інструктивний матеріал щодо спільного прийняття рішення на підставі аналізу факторів ризику при проведенні оцінки безпеки польотів та його

розповсюдження шляхом NOTAM у тому числі за участю органів військового управління міститься у Doc 9554 «Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations» ICAO.».

У зв'язку з цим пункти 5 – 8 вважати відповідно пунктами 7 – 10;

пункт 7 викласти у такій редакції:

«7. Органи військового управління, користувачі повітряного простору повинні своєчасно доводити до відома органів ОНР наявну інформацію про діяльність, потенційно небезпечну для цивільних ПС. Відповідний орган ОНР забезпечує розповсюдження такої інформації через CAI або, за потреби, безпосередньо доводить її до відповідних екіпажів ПС.»;

б) у главі 21:

абзац перший пункту 1 викласти у такій редакції:

«1. Для того, щоб органи, які здійснюють обслуговування аеронавігаційною інформацією, отримували інформацію, яка дозволить їм надавати актуальну передпольотну інформацію, та для задоволення потреби у такій інформації під час виконання польоту між цими органами та органами обслуговування повітряного руху має бути домовленість про надання такої інформації до CAI без затримки:»;

7) у другому реченні пункту третього глави 25 слово «CPDLC» замінити словами «електрозв'язок по лінії передачі даних»;

8) у главі 31:

пункти 1, 2 викласти у такій редакції:

«1. Провайдери послуг з ОНР повинні розробляти плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть привести до збоїв у наданні ОНР і відповідних допоміжних видів обслуговування, та поширювати інформацію про застосування таких планів заінтересованим суб'єктам авіаційної діяльності.

2. Наслідки збою у наданні ОНР у конкретному об'ємі повітряного простору можуть значно вплинути на ОНР у суміжному об'ємі повітряного простору, що потребує необхідності координації, у тому числі міжнародної. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть привести до збоїв у наданні ОНР, мають бути розроблені провайдерами ОНР з урахуванням наявної системи ОрОНР у безпосередній координації з іншими відповідними провайдерами послуг з ОНР, відповідальними за забезпечення обслуговування в суміжних об'ємах повітряного простору, зацікавленими користувачами повітряного простору та, за потреби, за сприяння уповноваженого органу з питань цивільної авіації й регіонального офісу ІСАО в Європі та Північній Атлантиці.»;

у пункті 4 слова «порушення обслуговування» замінити словами «збою у наданні обслуговування»;

перше речення пункту 5 викласти у такій редакції:

«5. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть призвести до збоїв у наданні ОНР, можуть містити тимчасові відхилення від затвердженого європейського регіонального аеронавігаційного плану.»;

пункт 13 викласти у такій редакції:

«13. Провайдер послуг з ОНР регулярно проводить аналіз планів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування, з метою отримання гарантій їхньої актуальності та відповідності дій, зазначених у цих планах.»;

у пункті 15:

перше речення викласти у такій редакції:

«15. Орган ОНР, який очікує або фактично фіксує тривалий збій у наданні ОНР, інформує керівництво відповідного провайдера послуг з ОНР відповідно до встановлених процедур.»;

у другому реченні слова «до провайдерів послуг ОНР» замінити словами «до відома зацікавлених провайдерів послуг з ОНР»;

пункт 20 викласти у такій редакції:

«20. Сповіщення користувачів аеронавігаційного обслуговування виданням NOTAM щодо фактичного чи очікуваного збою у наданні ОПР та/або відповідного допоміжного обслуговування органи ОПР здійснюють якомога раніше. Повідомлення NOTAM має містити інформацію про відповідні заходи на випадок надзвичайних обставин та обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування. Якщо очікується збій у наданні обслуговування, органи ОПР розповсюджують повідомлення не пізніше ніж за 48 год.»;

абзаци дванадцятий, тринадцятий пункту 29 викласти у такій редакції:

«У разі генерування попереджень STCA диспетчерам УПР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОрПР згідно зі встановленою в органі ОПР процедурою лише у випадку, коли мінімум ешелонування було порушено.

Провайдер послуг ОПР повинен аналізувати та зберігати електронні записи всіх генерованих попереджень упродовж принаймні 30 днів. Дані та обставини, пов'язані з кожним попередженням, аналізуються для визначення обґрунтованості попередження. Необґрунтовані попередження, викликані хибним спрацюванням внаслідок неправильної обробки даних чи налаштування АС КПР або в разі фактичного застосування інших методів ешелонування, наприклад візуального ешелонування, не слід включати до такого аналізу.»;

підпункт 3 пункту 31 викласти у такій редакції:

«3) у разі генерування попереджень MSAW диспетчерам УПР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОрПР тільки тоді, коли було порушено мінімальну безпечну абсолютну висоту з потенційним ризиком зіткнення справного ПС з землею або водною поверхнею.»;

абзац тринадцятий пункту 32 викласти у такій редакції:

«У разі генерування попереджень APW диспетчерам УПР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОПР тільки у випадку несанкціонованого входження ПС до частини повітряного простору, щодо якого відбулося генерування попередження APW.».

3. Підпункт 2 пункту 1 глави 10 розділу III викласти у такій редакції:

«2) якщо попередня координація між органами ОПР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачена, дозвіл екіпажу ПС надають до того місця, де гарантовано здійснення такої координації. До досягнення такого місця або в такому місці екіпажу ПС потрібно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;».

4. У назві глави 4 розділу VI слова «авіаційний фіксований зв'язок» замінити словами «аеронавігаційне фіксоване обслуговування».

5. У пункті 1 глави 3 розділу VII видалити слова «у повітряному просторі».

6. У додатках до Авіаційних правил:

1) у додатку 2:

у графі «Обладнання та засоби» таблиці 2 позицію «Засіб відображення стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності» замінити позицією «Засіб інформування про стан радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності»;

у графі «Обладнання та засоби» таблиці 3 позицію «Засіб відображення метеоінформації» замінити позицією «Засоби відображення операційного стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності (за наявності радіотехнічних засобів)»;

слова «Збройних Сил України» виключити;

2) додаток 3 викласти у новій редакції, що додається;

3) у пункті 9 додатку 7:

підпункт 2 викласти у такій редакції:

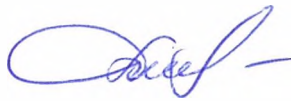
«2) за 10 хв до прольоту точки передачі донесень»;»;

підпункт 4 викласти у такій редакції:

«4) з інтервалом у 20 хв між віддаленими точками передачі донесень»;»;

4) додаток 8 викласти у новій редакції, що додається.

Заступник начальника
управління аеронавігації



Віталій СИМАК

Додаток 3

до Авіаційних правил України

«Обслуговування повітряного руху»

(пункт 11 глави 5 розділу II)

Класифікація повітряного простору ОПР,
обслуговування, що надається, та умови виконання польотів

Клас	Тип польотів	Ешелонування, що забезпечується	Обслуговування, що забезпечується	Обмеження швидкості польоту	Вимоги щодо радіозв'язку	Необхідність отримання диспетчерського дозволу
A	ППП	Усі ПС	Диспетчерське ОПР	Не застосовується	Постійний двосторонній	Так
B	ППП	Усі ПС	Диспетчерське ОПР	Не застосовується	Постійний двосторонній	Так
	ПВП	Усі ПС	Диспетчерське ОПР	Не застосовується	Постійний двосторонній	Так
C	ППП	ППП від ППП ППП від ПВП	Диспетчерське ОПР	Не застосовується	Постійний двосторонній	Так
	ПВП	ПВП від ППП	1. Диспетчерське ОПР для ешелонування від ППП 2. Інформація про рух ПС за ПВП відносно ПВП (Кіровоградська	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів)	Постійний двосторонній	Так

			областьнація щодо запобігання зіткненню на запит)	над середнім рівнем моря		
D	ППП	ППП від ППП	Диспетчерське ОПР, інформація про польоти по ПВП (рекомендація щодо запобігання зіткненню на запит)	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря	Постійний двосторонній	Так
	ПВП	не забезпечується	Інформація про рух ПС за ППП відносно ПВП, за ПВП відносно ПВП (рекомендація щодо запобігання зіткненню на запит)	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря	Постійний двосторонній	Так
E	ППП	ППП від ППП	Диспетчерське ОПР, інформація про польоти по ПВП як практично можливо	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м	Постійний двосторонній	Так

				(10 000 футів) над середнім рівнем моря		
	ПВП	не забезпечується	Інформація про рух як практично можливо	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря	Немає	Ні
F	ППП	Не забезпечується	Інформація про рух як практично можливо	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря	Немає	Ні
	ПВП	Не забезпечується	Польотно інформаційне обслуговування	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж	Немає	Ні

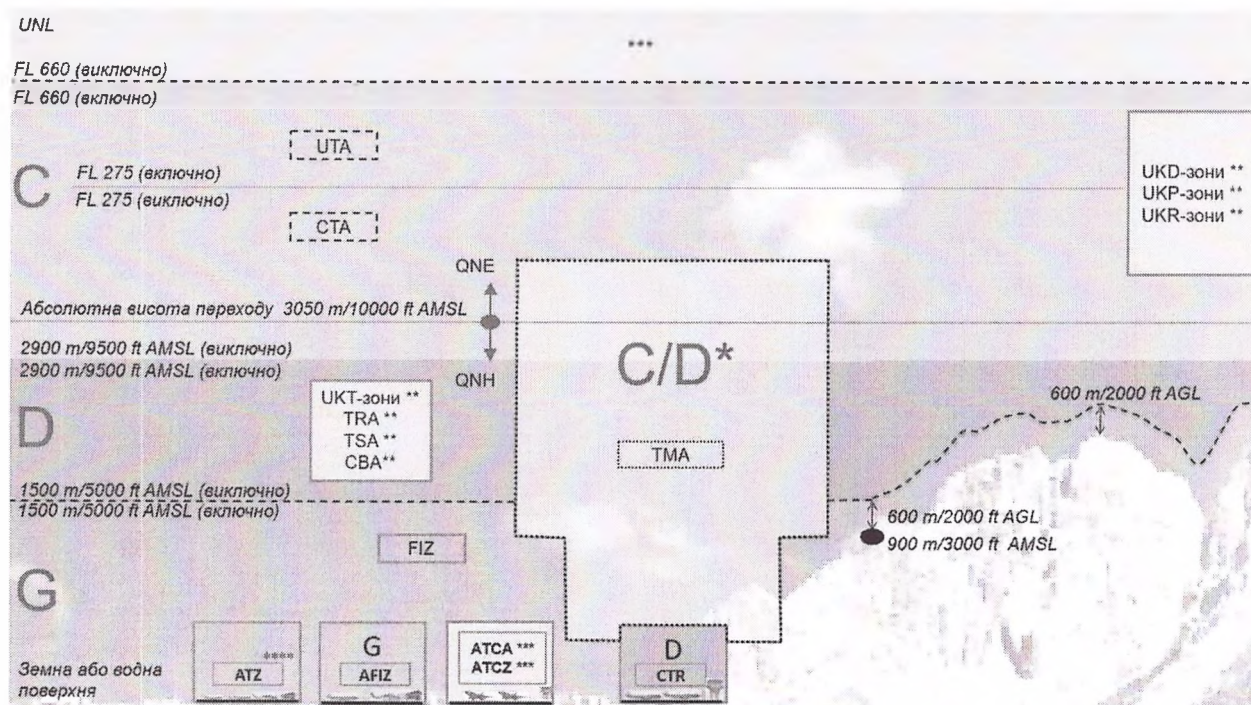
				3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря		
G	ППП	Не забезпечується	Польотно інформаційне обслуговування	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря	Постійний двосторонній	Ні
	ПВП	Не забезпечується	Польотно інформаційне обслуговування	Приладова швидкість менше ніж 460 км/год (250 вузлів) нижче ніж 3 050 м (10 000 футів) над середнім рівнем моря	Немає, окрім вимог постійного двосторонньо го зв'язку в межах AFIZ.	Ні

Класифікація повітряного простору ОПР України

Вид повітряного простору	Клас повітряного простору	Опис повітряного простору ОПР		Примітка
		назва	вертикальні межі	
Контрольований повітряний простір ОПР	А	—	—	Не застосовується
	В	—	—	Не застосовується
	С	УТА	3 FL 275 (включно) до FL 660 (включно)	
		СТА	З висоти 2900 м/ 9500 ft AMSL (виключно) до FL 275 (виключно)	
	С або D	ТМА	Від нижньої межі ТМА (виключно) до верхньої межі ТМА (включно), окрім: — меж АТСА, АТСЗ, СТР та АФІЗ – у період роботи органу УПР/ОПР аеродрому; — меж АТЗ – у період роботи аеродрому	Клас повітряного простору С або D в ТМА визначається залежно від операційних потреб

			(злітно-посадкового майданчика).	
	D	СТА	З висоти 1500 м/ 5000 ft AMSL (виключно) до висоти 2900 м/9500 ft AMSL (включно), окрім меж АТСА, АТСЗ та ТМА – у період роботи органу УПР/ОПР аеродрому	У місцевості, де висота рельєфу становить 900 м/3000 ft AMSL та вище, нижня межа СТА встановлюється на висоті 600 м/2000 ft AGL (виключно)
		CTR	Від рівня земної/водної поверхні до верхньої межі CTR (включно), окрім: – меж AFIZ – у період роботи органу ОПР аеродрому AFIS; – меж ATZ – у період роботи аеродрому (злітно-посадкового майданчика)	

	E	—	—	Не застосовується
Повітряний простір поза межами контролюваного повітряного простору ОПР	F	—	—	Не застосовується
	G	FIZ	Від рівня земної/водної поверхні до висоти 1500 м/5000 ft AMSL (включно), окрім меж ATCA, ATCZ, TMA та CTR – у період роботи органу УПР/ОПР аеродрому	У місцевості, де висота рельєфу становить 900 м/3000 ft AMSL та вище, верхня межа повітряного простору класу G встановлюється на висоті 600 м/2000 ft AGL (включно)
		AFIZ	Від рівня земної/водної поверхні до верхньої межі AFIZ (включно) у період роботи органу ОПР аеродрому AFIS	



* – клас повітряного простору (C або D) в межах ТМА визначається залежно від операційних потреб;

** – якщо польоти повітряних суден виконуються як загальний повітряний рух, повітряний простір класифікується відповідно до класифікації навколишнього повітряного простору ОПР. В інших випадках повітряний простір є некласифікованим;

*** – повітряний простір є некласифікованим;

**** – повітряний простір класифікується відповідно до класифікації навколишнього повітряного простору ОПР.

Handwritten signature

Додаток 8
до Авіаційних правил України
«Обслуговування повітряного руху»
(пункт 7 глави 2 розділу VII)

Оптимальний час
надання інформації відповідним органам ОНР
стосовно експлуатаційного стану радіонавігаційного обладнання
та візуальних засобів

Етап польоту	Радіонавігаційне обслуговування та візуальні засоби, інформація про стан яких важлива органу ОНР	Який орган ОНР потребує (залежно від структури повітряного простору)	Оптимальний час надання інформації
Захід на посадку за стандартною процедурою прибуття (за приладами)	Маяки VOR та інші навігаційні засоби, що забезпечують процедуру	РДЦ/ДОП	Не більше ніж 2 хвилин
Початковий та проміжний етапи заходження на посадку (за приладами)	Навігаційний засіб (засоби) або будь-які інші допоміжні засоби, що забезпечують початковий та проміжний етапи заходження	РДЦ/ДОП	Не більше ніж 2 хвилин
Кінцевий етап заходження на	Засоби, що використовуються	РДЦ/ДОП/АДВ/ AFIS	Без затримки*

Етап польоту	Радіонавігаційне обслуговування та візуальні засоби, інформація про стан яких важлива органу ОНР	Який орган ОНР потребує (залежно від структури повітряного простору)	Оптимальний час надання інформації
посадку (за приладами)	на кінцевому етапі заходження на посадку та етапі посадки		
Етап зльоту і початкового набору висоти за стандартною процедурою вильоту (за приладами)	Засоби, що використовуються на ЗПС та для процедури вильоту, що застосовується	РДЦ/ДОП/АДВ/AFIS	Без затримки*
Захід на посадку, посадка та зліт	Навігаційні засоби, або будь-які інші допоміжні засоби, що забезпечують початковий, проміжний, кінцевий етапи заходження на посадку, етап посадки, етап зльоту	АДВ/AFIS	Не більше ніж 2 хвилини для початкового та проміжного етапів, без затримки для кінцевого етапу заходження на посадку та етапів посадки або зльоту

*Вимоги щодо інформування органів ОНР про стан радіонавігаційного обладнання наведено в томі I Додатка 10 ICAO та в томі I Додатка 14 ICAO в частині, що стосується візуальних засобів



Наказ Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Змін до Авіаційних правил України «Обслуговування
повітряного руху»

Заступник начальника
управління аеронавігації



Віталій СИМАК

ПОГОДЖЕНО:

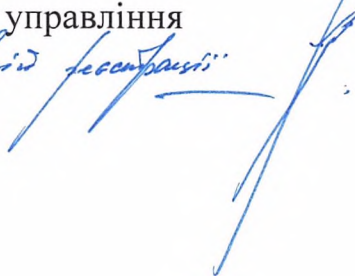
Перший заступник Голови



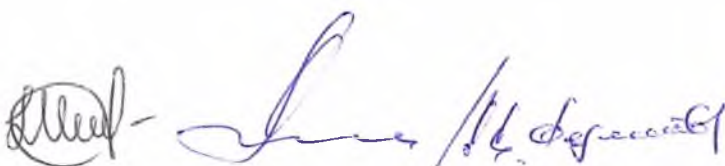
Сергій КОРШУК

Начальник юридичного управління

наказ підписав державний реєстрар



Віктор АВДЕЄВ



**Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про внесення змін до Авіаційних правил України
«Обслуговування повітряного руху»**

I. Визначення проблеми

Відповідно до частини першої статті 4 Повітряного кодексу України, Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що впливають із цієї Конвенції, у тому числі стосовно аеронавігаційного обслуговування.

Відповідно до статті 37 Конвенції кожна договірна держава зобов'язується співпрацювати у забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів та процедур. Для виконання вимог, які містяться в Конвенції та додатках до неї необхідно, щоб власні нормативно-правові акти держав базувались на вимогах самої Конвенції.

З метою забезпечення безпечних та ефективних повітряних перевезень протягом довгих років Міжнародною організацією цивільної авіації (далі – ІКАО) проводиться значна робота, пов'язана із удосконаленням правил використання повітряного простору.

За результатами зазначеної діяльності 06.12.2017 Кабінетом Міністрів України було прийнято постанову Кабінету Міністрів України № 954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України», та на виконання пункту 3 зазначеної постанови 11.05.2018 Державною авіаційною службою України та Міністерством оборони України затверджено наказ № 430/210 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України».

Разом з тим, у чинній класифікації повітряного простору, затвердженій наказом Міністерства інфраструктури України від 10.12.2013 № 1009, відсутні вимоги до повітряного простору зон управління повітряним рухом (УПР) відомчих органів УПР (АТСЗ) та районів УПР відомчих органів УПР (АТСА).

Беручи до уваги вищезазначене, прийняття проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про внесення змін до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» (далі – проект наказу) приведе класифікацію повітряного простору у відповідність до Правил використання повітряного простору та, відповідно, стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

Разом з тим, проект наказу впроваджує поправку № 52 до Додатку 11 ІКАО, що впроваджує норми щодо оцінки безпеки польотів при отриманні будь-якої інформації стосовно діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден та впровадження заходів по мінімізації факторів ризику.

За результатами громадського обговорення, проведеного у формі електронних консультацій, до проекту наказу включено норми, що стосуються змін до наказу Державіаслужби від 16.04.2019 № 475 «Про затвердження

Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», запропоновані Державним підприємством обслуговування повітряного руху України.

Основні групи, на які проблема має вплив:

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

II. Цілі державного регулювання

Головною метою розроблення проєкту наказу є встановлення класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху відповідно до потреб користувачів повітряного простору та визначення основних правил виконання польотів, порядку обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом при використанні повітряного простору України.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів досягнення цілей здійснювалось за результатами обговорення при проведенні зустрічей з користувачами повітряного простору, обговорення з експлуатантами аеродромів під час проведення аудитів, вивчення досвіду країн ЄС тощо.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Першим альтернативним способом є збереження існуючої класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху України. При цьому будуть зберігатися відмінності від Правил використання повітряного простору та, відповідно, від стандартів та рекомендованої практики ICAO.
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Другим способом є прийняття запропонованого регуляторного акта. Цей спосіб є оптимальним рішенням, що дозволить привести нормативно-правову базу з питань класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху у відповідність до міжнародних вимог.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Невідповідність чинної класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху Правилам використання повітряного простору та, відповідно, міжнародному законодавству.
Альтернатива 2	Приведення чинної класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху у відповідність до Правил використання повітряного простору та, відповідно, міжнародного законодавства.	Відсутні

2.2 Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Не передбачаються	Відсутні
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому у галузі цивільної авіації	Відсутні

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	22	48	38	-	108*
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	20	45	35	-	100

*Джерело отримання інформації: результати аналізу кількості зареєстрованих на 1 серпня 2020 року авіакомпаній, аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, інших підприємств що здійснюють використання повітряного простору.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутність адаптації національного законодавства в галузі класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху до Правил використання повітряного простору та, відповідно, стандартів та рекомендованої практики ІКАО. Не врегульовано питання встановлення класифікації повітряного простору зон управління

		повітряним рухом (УПР) відомчих органів УПР (ATCZ) та районів УПР відомчих органів УПР (ATCA).
Альтернатива 2	Адаптація національного законодавства в галузі класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху до Правил використання повітряного простору та, відповідно, стандартів та рекомендованої практики ICAO. Врегулювання питання встановлення класифікації повітряного простору зон управління повітряним рухом (УПР) відомчих органів УПР (ATCZ) та районів УПР відомчих органів УПР (ATCA).	не передбачаються

ВИТРАТИ

на суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

№ з/п	Витрати	1 Альтернатива	2 Альтернатива
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо), грн	відсутні	відсутні
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), грн	відсутні	відсутні
3	Ознайомлення з Авіаційними правилами України (одноразово); (Оціночно: 1 годину потрібно на ознайомлення Вартість однієї години робочого часу 29,20 грн/год $3 \times 29.20 = 84$ грн	відсутні	88 грн
7	Витрати, пов'язані із залученням додаткового персоналу, грн.	відсутні	відсутні
8	Інше (уточнити), грн	відсутні	відсутні
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), грн.	відсутні	88 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено	70	70
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання (вартість регулювання) грн.	відсутні	6170 грн.

* Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру мінімальної заробітної плати визначеної Законом України «Про державний бюджет на 2020 рік», із розрахунку на одного штатного працівника – 29.20 грн.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат в рік, гривень
Альтернатива 1	відсутні
Альтернатива 2	88 грн. у одного суб'єкта (88 грн. за 5 років) 6170 грн. у 70 суб'єктів (6170 грн. за 5 років)

ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання малого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (М-Тест)

1. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання -38;

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив-35%.

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

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів) <i>Формула: кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>	-	-	-
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування <i>Формула: прямі витрати на процедури перевірки (проведення первинного обстеження) в органі державної влади + витрати часу на процедуру обліку (на одиницю обладнання) X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна</i>	-	-	-

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
	<i>кількість процедур обліку за рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>			
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати — витратні матеріали) <i>Формула: оцінка витрат на експлуатацію обладнання (витратні матеріали та ресурси на одиницю обладнання на рік) X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	-	-	-
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування) <i>Формула: оцінка вартості процедури обслуговування обладнання (на одиницю обладнання) X кількість процедур технічного обслуговування на рік на одиницю обладнання X кількість необхідних одиниць обладнання одному суб'єкту малого підприємництва</i>	-	-	-
5	Ознайомлення з Авіаційними правилами України (одноразово); <i>(Оціночно: 1 година потрібна на ознайомлення Вартість однієї години робочого часу 29,20 грн/год 3x29.20 =88грн</i>	88 грн	Відсутні	88 грн
6	Витрати з перегляду встановленої класифікації повітряного простору та внесення змін до операційних документів (одноразово) <i>(Оціночно: 4 години потрібно на підготовку змін до Інструкції з використання повітряного простору та відправлення її поштою) Вартість однієї години робочого часу 29,20 грн/год 4x29.20=117грн</i>	117 грн <i>(Оціночно: 2 години потрібно на перегляд встановленої класифікації повітряного простору та 2 години на підготовку змін до операційних документів.)</i>	Відсутні	117
7	Разом, гривень		Відсутні	205

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
		205		
8	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	38		
9	Сумарно, грн.	7790	Відсутні	7790
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
1	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання, гривень	29.20		
2	Разом, гривень	29.20		
3	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	38		
4	Сумарно, гривень	1109.60		

* Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру мінімальної заробітної плати визначеної Законом України «Про державний бюджет на 2020 рік», із розрахунку на одного штатного працівника – 29,20 грн.

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Збереження чинного регулювання не дає змоги досягнути мети державного регулювання, визначеної у розділі II цього аналізу регуляторного впливу
Альтернатива 2	4	Внесення змін до чинного НПА є найбільш прийнятним та оптимальним рішенням, що дозволить досягти мети державного регулювання і встановити класифікацію повітряного простору обслуговування повітряного руху відповідно до потреб користувачів повітряного простору та визначення основних правил виконання польотів, порядку обслуговування повітряного руху, управління повітряним рухом при використанні повітряного простору України, привести національну нормативно-правову

		базу у відповідність до міжнародних вимог, а також підвищити рівень безпеки польотів, та ефективність використання повітряного простору.
--	--	--

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Для держави: Ситуація залишиться на існуючому рівні Для громадян: Відсутні Для суб'єктів господарювання: Відсутні	Для держави: Існуюче подвійне регулювання не дає змоги чітко виконувати норми постанови КМУ «Про затвердження Положення про використання повітряного простору» Для громадян: Витрати залишаться на існуючому рівні Для суб'єктів господарювання: Витрати залишаться на існуючому рівні	Є найгіршою з альтернатив, оскільки не дає змоги досягнути поставлених цілей державного регулювання та не відповідатиме вимогам діючого законодавства
Альтернатива 2	Для держави: Позитивний вплив на позиції України в міжнародних рейтингах та виконання міжнародних зобов'язань, а також підвищення рівня безпеки польотів за умови прийняття класифікації повітряного простору у відповідності до міжнародних стандартів. Для громадян: Підвищення рівня безпеки польотів. Для суб'єктів господарювання: Підвищення рівня безпеки польотів, зменшення ризику порушення експлуатантами правил використання повітряного простору	Для держави: Реалізація не потребує додаткових витрат з Державного бюджету Для громадян: Витрати відсутні Для суб'єктів господарювання: Можливі витрати суб'єктів господарювання, що по'язані із оцінкою класифікації повітряного простору у межах зони їх відповідальності та переглядом операційної документації (за потреби).	Є найбільш оптимальною серед запропонованих альтернатив, оскільки дає змогу повністю досягнути поставлених цілей державного регулювання та відповідатиме вимогам діючого законодавства.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Державне регулювання діяльності цивільної авіації в області класифікації повітряного простору засновано на застарілих нормах законодавства, вибір даної альтернативи негативно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.	X
Альтернатива 2	Створюються умови для реалізації принципів регуляторної політики та вдосконалення порядку використання повітряного простору, що позитивно впливатиме на міжнародний авторитет України в частині державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації..	Вплив зовнішніх чинників на дію регуляторного акта у разі його прийняття – відсутній

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми є прийняття регуляторного акта, та фактична реалізація його положень з питань класифікації та використання повітряного простору.

Зазначені вимоги поширюються на суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які задіяні у процесі використання повітряного простору.

Механізм контролю за додержанням вимог регуляторного акта базуватиметься на функціях, що витікають із повноважень Державіаслужби та відповідних видів відстеження, передбачених законодавством України.

Державіаслужба здійснює контроль використання повітряного простору користувачами та належного встановлення елементів структури повітряного простору.

З метою реалізації цього регуляторного акта:

1) суб'єктам авіаційної діяльності:

ознайомитися з вимогами регулювання (пошук та опрацювання регуляторного акту на офіційному сайті Державіаслужби);

за необхідності переглянути та подати до Державіаслужби нові Інструкції з виконання польотів і використання повітряного простору;

2) Державіаслужбі:

інформування про вимоги регуляторного акта експлуатантів повітряного простору України та суб'єктів авіаційної діяльності шляхом оприлюднення регуляторного акта на офіційному сайті Державіаслужби;

при надходженні погодити зміни до Інструкцій з виконання польотів і використання повітряного простору та AIP України.

Ризику впливу зовнішніх факторів на дію регуляторного акта немає.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття регуляторного акта не приведе до неочікуваних результатів і не потребує додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

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

Відповідно, розрахунок витрат на виконання вимог регуляторного акта для органів виконавчої влади чи органів місцевого самоврядування згідно з додатком 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта не проводився.

Проведено розрахунок витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва (Додаток 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), додається.

Прийняття та оприлюднення регуляторного акта в установленому порядку забезпечить доведення його вимог до експлуатантів повітряного простору України та суб'єктів авіаційної діяльності.

Досягнення цілей не передбачає додаткових організаційних заходів.

Прийняття змін до Авіаційних правил України не призведе до неочікуваних результатів і не потребуватиме додаткових витрат з державного бюджету.

Можлива шкода у разі очікуваних наслідків дії акта не прогнозується

**Бюджетні витрати
на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього підприємства**

Розрахунок витрат на адміністрування регулювання здійснюється окремо для кожного відповідного органу державної влади чи органу місцевого самоврядування, що залучений до процесу регулювання.

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання:

Державна авіаційна служба України

№ з/п	Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємства (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (з/п)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати адміністрування регулювання (за рік), грн
1	Погодження змін до Інструкцій з виконання польотів	8	151	1	70	84560

* Вартість однієї години робочого часу співробітника взято на підставі даних розміру заробітної плати державного інспектора з авіаційного нагляду за безпекою авіації – 151 грн.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

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

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

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	108 суб'єктів господарювання
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта є високим, за рахунок публічного оприлюднення акта та проведення нагляду (відстеження). Проект оприлюднено на офіційному сайті Державіаслужби.
Розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Оціночна (прогнозовано): Кожен з суб'єктів господарювання на первинне виконання вимог запропонованого регуляторного акта витратить 1 годину робочого часу.

	Сумарні витрати на виконання вимог запропонованого регуляторного акту суб'єктами господарювання за перший рік 3153 грн.
Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	Не передбачено
Зміни до Інструкції з виконання польотів в районі аеродрому, вертодрому, злітно-посадкового майданчика	Прогнозний показник кількості змін на 2020 рік становить 20
Зміни до Збірника аеронавігаційної інформації	Прогнозний показник кількості змін на 2020 рік становить 20

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

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

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

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

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

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані за основними показниками результативності регуляторного акта.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до Авіаційних правил України
«Обслуговування повітряного руху»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта	Пояснення змін
I. Загальні положення		
3. У цих Авіаційних правилах терміни вжито в таких значеннях:	3. У цих Авіаційних правилах терміни вжито в таких значеннях:	-
межа дії дозволу (clearance limit) - пункт або точка, до межі якої діє диспетчерський дозвіл, виданий ПС;	межа дії дозволу (clearance limit) – місце або точка, до якого(ї) діє диспетчерський дозвіл, виданий ПС;	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ІСАО
пункт передачі донесень (reporting point) - визначене географічне місце, відносно якого може бути повідомлено місцезнаходження ПС;	точка передачі донесень (reporting point) – визначене географічне місце, відносно якого може бути повідомлено місцезнаходження ПС;	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ІСАО
циркулярний зв'язок (conference communications) - засоби зв'язку, що дозволяють вести пряму розмову між трьома чи більше пунктами одночасно;	циркулярний зв'язок (conference communications) - засоби зв'язку, що дозволяють вести пряму розмову між трьома чи більше абонентами одночасно;	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ІСАО
5. Межами застосування цих Авіаційних правил є: цивільні аеродроми на території України, на яких надається ОПР;	5. Межами застосування цих Авіаційних правил є: цивільні аеродроми та аеродроми спільного використання на території України, на яких надається ОПР;	Пропозиції Державного підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного громадського обговорення
II. Забезпечення діяльності з ОПР		
4. Визначення частин повітряного простору та контрольованих аеродромів для забезпечення ОПР		

РПШ над відкритим морем встановлюють на підставі регіональних аеронавігаційних угод.	Межі РПШ над відкритим морем встановлюють на підставі регіональних аеронавігаційних угод.	Пропозиції Державного підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного громадського обговорення
12. Встановлення та позначення маршрутів ОПП		
1. Під час встановлення маршрутів ОПП забезпечують захищений повітряний простір вздовж кожного маршруту ОПП та безпечні інтервали між суміжними маршрутами ОПП. Рекомендації щодо методу встановлення маршрутів ОПП, що визначаються VOR, містяться у додатку 4 до цих Авіаційних правил. Інструктивний матеріал щодо встановлення маршрутів ОПП міститься у Doc 9426 «Air Traffic Services Manual» ICAO.	1. Під час встановлення маршрутів ОПП забезпечують захищений повітряний простір вздовж кожного маршруту ОПП та безпечні інтервали між суміжними маршрутами ОПП. Рекомендації щодо методу встановлення маршрутів ОПП, що визначаються VOR, містяться у додатку 4 до цих Авіаційних правил. «Інструктивний матеріал щодо встановлення маршрутів ОПП міститься у Doc 9426 «Air Traffic Services Manual» ICAO та документі Євроконтролю «European Route Network Improvement Plan, Part 1, European Airspace Design Methodology – Guidelines»».	Розширення переліку інструктивного матеріалу
14. Встановлення та позначення основних точок		
18. Пункти передачі донесень встановлюються як пункти обов'язкової передачі донесень або за запитом.	18. Точки передачі донесень встановлюються як точки обов'язкової передачі донесень або за запитом.	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ICAO
19. Пункти обов'язкової передачі донесень встановлюють із дотриманням таких умов:	19. Точки обов'язкової передачі донесень встановлюють із дотриманням таких умов:	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ICAO

1) кількість пунктів обов'язкової передачі донесень зводиться до мінімуму, необхідного для поточного забезпечення органів ОНР інформацією щодо ходу польоту ПС, з урахуванням потреби зведення до мінімуму навантаження на льотний екіпаж та диспетчерів, а також завантаженості каналів двостороннього зв'язку «повітря - земля»; 2) наявність у якійсь точці радіонавігаційного засобу не обов'язково визначає її призначення як пункту обов'язкової передачі донесень; 3) пункти обов'язкової передачі донесень не завжди встановлюють на межах РПП чи диспетчерських районів.	1) кількість точок обов'язкової передачі донесень зводиться до мінімуму, необхідного для поточного забезпечення органів ОНР інформацією щодо ходу польоту ПС, з урахуванням потреби зведення до мінімуму навантаження на льотний екіпаж та диспетчерів, а також завантаженості каналів двостороннього зв'язку «повітря - земля»; 2) наявність у якійсь точці радіонавігаційного засобу не обов'язково визначає її призначення як точки обов'язкової передачі донесень; 3) точки обов'язкової передачі донесень не завжди встановлюють на межах РПП чи диспетчерських районів.	
20. Пункти передачі донесень за запитом можуть встановлюватися з потреби ОНР у додаткових донесеннях щодо місцезнаходження, коли цього потребують наявні умови.	20. Точки передачі донесень за запитом можуть встановлюватися з урахуванням потреби ОНР у додаткових донесеннях щодо місцезнаходження, коли цього потребують наявні умови.	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ІСАО
21. Призначення пунктів обов'язкової передачі донесень та передачі донесень за запитом періодично переглядається з метою зведення потреби в передачі поточних донесень щодо місцезнаходження до мінімуму, потрібного для забезпечення ефективного ОНР.	21. Призначення точок обов'язкової передачі донесень та передачі донесень за запитом періодично переглядається з метою зведення потреби в передачі поточних донесень щодо місцезнаходження до мінімуму, потрібного для забезпечення ефективного ОНР.	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ІСАО

22. Надання поточних донесень під час прольоту ПС пунктів обов'язкової передачі донесень не завжди є обов'язковим для всіх польотів за всіх умов. У разі застосування цього принципу особливу увагу звертають на таке: 1) від ПС, що виконують політ із великою швидкістю та на великих висотах, не вимагають передачі поточних донесень про місцезнаходження під час прольоту всіх пунктів передачі донесень, встановлених як пункти обов'язкової передачі донесень для ПС, що виконують політ із малою швидкістю та на малих висотах; 2) від ПС, що виконують транзитний проліт через ТМА, не вимагають передачі поточних донесень щодо місцезнаходження з тією самою частотою, що й від ПС, що прибувають або вилітають.	22. Надання поточних донесень під час прольоту ПС точок обов'язкової передачі донесень не завжди є обов'язковим для всіх польотів за всіх умов. У разі застосування цього принципу особливу увагу звертають на таке: 1) від ПС, що виконують політ із великою швидкістю та на великих висотах, не вимагають передачі поточних донесень про місцезнаходження під час прольоту всіх точок передачі донесень, встановлених як точки обов'язкової передачі донесень для ПС, що виконують політ із малою швидкістю та на малих висотах; 2) від ПС, що виконують транзитний проліт через ТМА, не вимагають передачі поточних донесень щодо місцезнаходження так само часто, як це вимагається від ПС, що прибувають або вилітають.	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ІСАО
23. У районах, де наведені вище принципи встановлення пунктів передачі донесень застосовувати практично недоцільно, створюється система передачі донесень із посиленням на довготу чи широту, що позначаються в цілих градусах.	23. У районах, де наведені вище принципи встановлення точок передачі донесень застосовувати практично недоцільно, створюється система передачі донесень із посиленням на довготу чи широту, що позначаються в цілих градусах.	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ІСАО

17. Координація дій між органами військового управління Збройних Сил України та органами ОНР	17. Координація дій між органами військового управління та органами ОНР	Пропозиції Державного підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного громадського обговорення
1. Провайдери послуг ОНР повинні встановлювати та здійснювати взаємодію з відповідними органами військового управління, що провадять діяльність, яка може вплинути на польоти цивільних ПС.	1. Провайдери послуг ОНР повинні встановлювати та здійснювати взаємодію з відповідними органами військового управління, що провадять діяльність, яка може вплинути на польоти цивільних ПС.	Пропозиції Державного підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного громадського обговорення
3. Між органами ОНР і відповідними органами військового управління Збройних Сил України має бути досягнута домовленість про безпосередній обмін інформацією, яка стосується безпечного та безперешкодного виконання польотів цивільними ПС.	3. Між органами ОНР і відповідними органами військового управління має бути досягнута домовленість про безпосередній обмін інформацією, яка стосується безпечного та безперешкодного виконання польотів цивільними ПС.	Пропозиції Державного підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного громадського обговорення
4. Органи ОНР мають постійно або за запитом, відповідно до місцевих процедур, погоджених із визначеними органами військового управління Збройних Сил України , забезпечувати їх необхідними планами польоту та іншими даними щодо польотів цивільних ПС. З метою усунення або зменшення потреби перехоплення цивільних ПС провайдери надають пропозиції щодо встановлення	4. Органи ОНР мають постійно або за запитом, відповідно до місцевих процедур, погоджених із визначеними органами військового управління, забезпечувати їх необхідними планами польоту та іншими даними щодо польотів цивільних ПС. З метою усунення або зменшення потреби перехоплення цивільних ПС провайдери надають пропозиції щодо встановлення	Пропозиції Державного підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного громадського обговорення

будь-яких районів чи маршрутів, де для всіх польотів застосовують вимоги <u>Авіаційних правил України</u> «<u>Правила використання повітряного простору України</u>», затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508 (далі - АПУ «Правила використання повітряного простору України»), та АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», що стосуються планів польотів, двостороннього зв'язку і сповіщень про місцезнаходження з метою забезпечення відповідних органів ОНР усіма даними щодо цих польотів, зокрема з метою полегшення розпізнавання цивільних ПС.	маршрутів, де для всіх польотів застосовують вимоги <u>Авіаційних правил України</u> «<u>Правила використання повітряного простору України</u>», затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508 (далі - АПУ «Правила використання повітряного простору України»), та АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», що стосуються планів польотів, двостороннього зв'язку і сповіщень про місцезнаходження з метою забезпечення відповідних органів ОНР усіма даними щодо цих польотів, зокрема з метою полегшення розпізнавання цивільних ПС.	
18. Координація діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних ПС		
1. Підготовку до діяльності, яка створює потенційну небезпеку для цивільних ПС у повітряному просторі України або над відкритим морем, де відповідальність за ОНР міжнародними договорами України покладено на Україну, потрібно координувати з відповідними провайдером послуг	1. Підготовку до діяльності, яка створює потенційну небезпеку для цивільних ПС у повітряному просторі України або над відкритим морем, де відповідальність за ОНР міжнародними договорами України покладено на Україну, потрібно координувати з відповідними провайдером послуг ОНР.	Запропоновані зміни спрямовані на приведення авіаційних правил України у відповідність до поправки № 52 до Додатка 11 ІСАО.

ОПР. Цю координацію потрібно здійснювати завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність відповідно до положень Doc 10066 «Aeronautical Information Management» (PANS-AIM) ICAO.	Цю координацію потрібно здійснювати завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність відповідно до положень Doc 10066 «Aeronautical Information Management» (PANS-AIM) ICAO.	
ОПР. Цю координацію потрібно здійснювати завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність відповідно до положень Додатка 15 «Aeronautical Information Services» ICAO. норма відсутня	5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, провайдери послуг ОПР при отриманні інформації стосовно діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних ПС в найкоротші терміни забезпечують проведення оцінки безпеки польотів і впровадження заходів по мінімізації факторів ризику. Заходи по мінімізації факторів ризику можуть включати, крім іншого, обмеження використання повітряного простору або тимчасове скасування встановлених маршрутів ОПР або їх ділянок. Інструктивний матеріал по управлінню факторами ризику для безпеки польотів міститься у Doc 9859 «Safety Management System Manual» ICAO.	Запропоновані зміни спрямовані на приведення авіаційних правил України у відповідність до поправки № 52 до Додатка 11 ICAO щодо оцінки безпеки польотів при отриманні будь-якої інформації стосовно діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден та впровадження заходів по мінімізації факторів ризику.
норма відсутня	6. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює процедури обміну інформацією та спільного прийняття рішення між органами виконавчої влади,	Запропоновані зміни спрямовані на приведення авіаційних правил України у відповідність до поправки № 52 до Додатка 11 ICAO щодо оцінки безпеки польотів при

	організаціями, підприємствами, установами, які провадять діяльність або ідентифікують діяльність, що створює потенційну небезпеку для цивільних ПС з метою забезпечення якомога повного та своєчасного аналізу відповідних факторів ризику під час проведення оцінки безпеки польотів. Інструктивний матеріал щодо спільного прийняття рішення на підставі аналізу факторів ризику при проведенні оцінки безпеки польотів та його розповсюдження шляхом видання NOTAM, у тому числі за участю органів військового управління Збройних Сил України, міститься у Doc 9554 «Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations» ICAO.	отриманні будь-якої інформації стосовно діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден та впровадження заходів по мінімізації факторів ризику.
5. Органи військового управління Збройних Сил України, користувачі повітряного простору повинні своєчасно доводити до органів ОНР наявну інформацію про діяльність, потенційно небезпечну для цивільних ПС. Відповідний орган ОНР забезпечує розповсюдження такої інформації через САІ або, за потреби, безпосередньо доводить її до відповідних екіпажів ПС.	7. Органи військового управління, користувачі повітряного простору повинні своєчасно доводити до відома органів ОНР наявну інформацію про діяльність, потенційно небезпечну для цивільних ПС. Відповідний орган ОНР забезпечує розповсюдження такої інформації через САІ або, за потреби, безпосередньо доводить її до відповідних екіпажів ПС.	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведеного обговорення Державного обслуговування громадянського

21. Координація між службами аеронавігаційної інформації та відповідними органами ОНР		
1. Для отримання CAI відомостей, для надання оновленої аеронавігаційної інформації та забезпечення польотною інформацією між CAI та органом ОНР має бути домовленість про надання до CAI без затримки:	1. Для того, щоб органи, які здійснюють аеронавігаційною інформацією, отримували інформацію, яка дозволяє їм надавати актуальну передпольотну інформацію, та для задоволення потреби у такій інформації під час виконання польоту між цими органами та органами обслуговування повітряного руху має бути домовленість про надання такої інформації до CAI без затримки:	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами обговорення Державного обслуговування громадянського
25. Час, що використовується під час ОНР		
3. Годинники та інші пристрої запису часу органу ОНР мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення часу з точністю ± 30 с UTC. Якщо орган ОНР використовує CPDLC, годинники та інші пристрої запису часу мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення точності часу в межах однієї секунди UTC.	3. Годинники та інші пристрої запису часу органу ОНР мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення часу з точністю ± 30 с UTC. Якщо орган ОНР використовує електров'язок по лінії передачі даних, годинники та інші пристрої запису часу мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення точності часу в межах однієї секунди UTC.	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ICAO
31. Заходи на випадок обставин, що обмежують або унеможливають надання ОНР		
1. Провайдери послуг ОНР повинні розробляти та публікувати плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть	1. Провайдери послуг з ОНР повинні розробляти плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть привести	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами обговорення Державного обслуговування громадянського

порушувати ОПР і відповідні допоміжні види обслуговування.	до збоїв у наданні ОПР і відповідних допоміжних видів обслуговування, та поширювати інформацію про застосування таких планів заінтересованим суб'єктам авіаційної діяльності.	обговорення та приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ICAO
2. Наслідки порушення ОПР у конкретному об'ємі повітряного простору можуть значно вплинути на ОПР у суміжному об'ємі повітряного простору, що потребує необхідності координації, у тому числі міжнародної. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати ОПР, мають бути розроблені провайдером ОПР з урахуванням наявної системи ОрПР у безпосередній координації з іншими відповідними провайдерами послуг ОПР, відповідальними за забезпечення обслуговування в суміжних об'ємах повітряного простору, зацікавленими користувачами повітряного простору та, за потреби, за сприяння уповноваженого органу з питань цивільної авіації й регіонального офісу ICAO в Європі та Північній Атлантиці. Провайдер послуг ОПР має інформувати заінтересовані суб'єкти авіаційної діяльності, інші відповідні органи, установи,	2. Наслідки збою у наданні ОПР у конкретному об'ємі повітряного простору можуть значно вплинути на ОПР у суміжному об'ємі повітряного простору, що потребує необхідності координації, у тому числі міжнародної. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть привести до збоїв у наданні ОПР , мають бути розроблені провайдером ОПР з урахуванням наявної системи ОрПР у безпосередній координації з іншими відповідними провайдерами послуг з ОПР, відповідальними за забезпечення обслуговування в суміжних об'ємах повітряного простору, зацікавленими користувачами повітряного простору та, за потреби, за сприяння уповноваженого органу з питань цивільної авіації й регіонального офісу ICAO в Європі та Північній Атлантиці.	Пропозиції підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного обговорення та приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ICAO

організації щодо створення або зміни таких планів.		Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендованої практики ICAO
4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації бере безпосередню участь у проведенні консультацій із зацікавленими іноземними авіаційними органами, органами ОПР та користувачами повітряного простору інших держав у разі, якщо наслідки порушення обслуговування та заходи таких планів можуть мати вплив на ОПР у суміжному повітряному просторі. 5. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати обслуговування, можуть містити тимчасові відхилення від затвердженого європейського регіонального аеронавігаційного плану. За наявності таких відхилень зазначені плани затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації. За потреби, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує про такі відхилення регіональний офіс ICAO в Європі та Північній Атлантиці.	4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації бере безпосередню участь у проведенні консультацій із зацікавленими іноземними авіаційними органами, органами ОПР та користувачами повітряного простору інших держав у разі, якщо наслідки збою у наданні обслуговування та заходи таких планів можуть мати вплив на ОПР у суміжному повітряному просторі. 5. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть призвести до збоїв у наданні ОПР, можуть містити тимчасові відхилення від затвердженого європейського регіонального аеронавігаційного плану. За наявності таких відхилень зазначені плани узгоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації. За потреби, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує про такі відхилення регіональний офіс ICAO в Європі та Північній Атлантиці.	
13. Провайдер послуг ОПР регулярно контролює виявлені ризики з метою отримання гарантій відповідності дій, зазначених у планах на випадок	13. Провайдер послуг з ОПР регулярно проводить аналіз планів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування, з метою отримання гарантій їхньої	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведеного обговорення Пропозиції Державного обслуговування повітряного руху за результатами громадського обговорення

обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування.	актуальності та відповідності дій, зазначених у цих планах.	
15. Орган ОНР, який очікує або фактично фіксує порушення ОНР, інформує керівництво відповідного провайдера послуг ОНР відповідно до встановлених процедур. У разі очікуваного впливу ситуації, що склалася, на інші країни відповідний провайдер послуг ОНР доводить інформацію про ситуацію, що склалася, виконані заходи та можливі відхилення від погодженого плану до провайдерів послуг ОНР, експлуатантів ПС, на яких може вплинути таке порушення ОНР, та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за потреби, організовує доведення відповідної інформації до авіаційних влад інших країн, Євроконтролю та ІСАО, якщо потрібна допомога з підготовки заходів міжнародного масштабу.	15. Орган ОНР, який очікує або фактично фіксує тривалий збій у наданні ОНР, інформує керівництво відповідного провайдера послуг з ОНР відповідно до встановлених процедур. У разі очікуваного впливу ситуації, що склалася, на інші країни відповідний провайдер послуг з ОНР доводить інформацію про ситуацію, що склалася, виконані заходи та можливі відхилення від погодженого плану до відома зацікавлених провайдерів послуг з ОНР, експлуатантів ПС, на яких може вплинути таке порушення ОНР, та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за потреби, організовує доведення відповідної інформації до авіаційних влад інших країн, Євроконтролю та ІСАО, якщо потрібна допомога з підготовки заходів міжнародного масштабу.	Пропозиції підприємства обслуговування повітряного руху за результатами проведеного та проведення обговорення у відповідності до стандартів та рекомендацій практики ІСАО
20. Сповіщення користувачів аеронавігаційного обслуговування виданням NOTAM щодо фактичного чи очікуваного порушення ОНР та/або відповідного допоміжного обслуговування органи ОНР здійснюють якомога раніше. Повідомлення NOTAM	20. Сповіщення користувачів аеронавігаційного обслуговування виданням NOTAM щодо фактичного чи очікуваного збою у наданні ОНР та/або відповідного допоміжного обслуговування органи ОНР здійснюють якомога раніше. Повідомлення NOTAM	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ІСАО

має містити інформацію про відповідні заходи на випадок надзвичайних обставин та обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування. Якщо очікується порушення обслуговування, органи ОПР розповсюджують повідомлення не пізніше ніж за 48 год.	має містити інформацію про відповідні заходи на випадок надзвичайних обставин та обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування. Якщо очікується збій у наданні обслуговування, органи ОПР розповсюджують повідомлення не пізніше ніж за 48 год.	29. Для допомоги диспетчеру УПР у запобіганні зіткнень між ПС способом своєчасного генерування попередження щодо потенційного або фактичного порушення мінімумів ешелонування використовується система короткострокових попереджень про конфліктну ситуацію (STCA), яка є функцією, що базується на даних від засобів спостереження, інтегрованих у АС КІПР. ... У разі генерування попереджень STCA диспетчерам УПР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОрПР згідно зі встановленою в органі ОПР процедурою лише у випадку, коли мінімум ешелонування було порушено. Провайдер послуг ОПР повинен аналізувати та зберігати електронні записи всіх генерованих попереджень упродовж принаймні 30 днів. Дані та	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведеного обговорення Державного обслуговування громадянського
29. Для допомоги диспетчеру УПР у запобіганні зіткнень між ПС способом своєчасного генерування попередження щодо потенційного або фактичного порушення мінімумів ешелонування використовується система короткострокових попереджень про конфліктну ситуацію (STCA), яка є функцією, що базується на даних від засобів спостереження, інтегрованих у АС КІПР. ... У разі генерування попереджень STCA та за фактичного порушення мінімуму ешелонування диспетчер УПР складає повідомлення про інцидент під час ОрПР. Провайдер послуг ОПР повинен аналізувати та зберігати електронні записи всіх генерованих попереджень. Дані та обставини, пов'язані з кожним попередженням, аналізуються для визначення обґрунтованості попередження. Необґрунтовані			

попередження, викликані хибним спрацюванням внаслідок неправильної обробки даних чи налаштування АС КІПР або в разі фактичного застосування інших методів ешелонування, наприклад візуального ешелонування, не слід включати до такого аналізу.	обставини, пов'язані з кожним попередженням, аналізуються для визначення обґрунтованості попередження. Необґрунтовані попередження, викликані хибним спрацюванням внаслідок неправильної обробки даних чи налаштування АС КІПР або в разі фактичного застосування інших методів ешелонування, наприклад візуального ешелонування, не слід включати до такого аналізу.	
32. Для допомоги диспетчеру УІР у запобіганні інцидентів, пов'язаних із порушенням меж об'ємів повітряного простору, який заборонений або обмежений для використання, застосовується система генерування попереджень про наближення до зон обмеження польотів (АРВ), яка є функцією обробки даних від засобів спостереження, інтегрованих у АС КІПР. ... У разі генерування попереджень АРВ диспетчер УІР складає повідомлення про інцидент під час ОрІР.	32. Для допомоги диспетчеру УІР у запобіганні інцидентів, пов'язаних із порушенням меж об'ємів повітряного простору, який заборонений або обмежений для використання, застосовується система генерування попереджень про наближення до зон обмеження польотів (АРВ), яка є функцією обробки даних від засобів спостереження, інтегрованих у АС КІПР. ... У разі генерування попереджень АРВ диспетчерам УІР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОПР тільки у випадку несанкціонованого входження ПС до частини повітряного простору, щодо якого відбулося генерування попередження АРВ.	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведенного обговорення Державного обслуговування
ІІІ. Диспетчерське ОПР		

10. Координація дозволів			Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ІСАО
1. Диспетчерський дозвіл має бути узгоджено між диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або зазначеної частини в такому порядку:	1. Диспетчерський дозвіл має бути узгоджено між диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або зазначеної частини в такому порядку:	1. Диспетчерський дозвіл має бути узгоджено між диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або зазначеної частини в такому порядку:	
... 2) якщо попередня координація між органами ОНР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачена, дозвіл екіпажу ПС надають до того місця, де гарантовано здійснення такої координації. До досягнення такого місця або в такому місці екіпажу ПС потрібно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;	... 2) якщо попередня координація між органами ОНР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачена, дозвіл екіпажу ПС надають до того пункту, де гарантовано здійснення такої координації. До досягнення такого пункту або в такому пункті екіпажу ПС потрібно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;	... 2) якщо попередня координація між органами ОНР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачена, дозвіл екіпажу ПС надають до того місця, де гарантовано здійснення такої координації. До досягнення такого місця або в такому місці екіпажу ПС потрібно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;	
VI. Вимоги органів ОНР до зв'язку			Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ІСАО
4. AFS (авіаційний фіксований зв'язок). Зв'язок у межах РПП між органами ОНР та іншими органами	4. AFS (авіаційний фіксований зв'язок). Зв'язок у межах РПП між органами ОНР та іншими органами	4. AFS (аеронавігаційне фіксоване обслуговування). Зв'язок у межах РПП між органами ОНР та іншими органами	
Додаток 2 до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» (пункт 4 глави 2 розділу II)			
МІНІМАЛЬНИЙ ПЕРЕЛІК обладнання органів ОНР			
2. ДОП			
Засіб відображення стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	Засіб відображення стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	Засіб інформування про стан радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведеного обговорення
Засіб відображення стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	Засіб відображення стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	Засіб інформування про стан радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	Державного обслуговування за результатами громадського обговорення

3. АДВ, ОРГАН AFIS			
Засіб відображення метеоінформації	Засоби відображення операційного стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності (за наявності радіотехнічних засобів)	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведеного обговорення	Державного обслуговування повітряного руху за результатами громадського обговорення
Додаток 7 до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» (підпункт 3 пункту 2 глави 2 розділу IV) ІНСТРУКТИВНИЙ МАТЕРІАЛ щодо радіомовних передач інформації про повітряний рух (TIBA)			
9. Радіомовну передачу слід вести з дотриманням таких вимог до часу: 1) за 10 хв до входу у повітряний простір TIBA або якщо ПС виконує зліт з аеродрому, розташованого у межах визначеного повітряного простору, за першої можливості після зльоту; 2) за 10 хв до прольоту пункту передачі донесень; 3) за 10 хв до перетину маршруту ОПР або виходу на нього; 4) з інтервалом у 20 хв між віддаленими пунктами передачі донесень;	9. Радіомовну передачу слід вести з дотриманням таких вимог до часу: 1) за 10 хв до входу у повітряний простір TIBA або якщо ПС виконує зліт з аеродрому, розташованого у межах визначеного повітряного простору, за першої можливості після зльоту; 2) за 10 хв до прольоту точки передачі донесень; 3) за 10 хв до перетину маршруту ОПР або виходу на нього; 4) з інтервалом у 20 хв між віддаленими точками передачі донесень;	Приведення термінології у відповідність до стандартів та рекомендацій практики ICAO	
Додаток 8 до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» (пункт 7 глави 2 розділу VII) ОПТИМАЛЬНИЙ ЧАС надання інформації відповідним органам ОПР щодо експлуатаційного стану радіонавігаційного обладнання та візуальних засобів			
... Без затримки Без затримки	... Без затримки (дивись примітку) Без затримки (дивись примітку) ... Примітка: вимоги щодо інформування органів ОПР про стан радіонавігаційного обладнання	Пропозиції підприємства повітряного руху за результатами проведеного обговорення	Державного обслуговування повітряного руху за результатами громадського обговорення

	наведено в томі 1 Додатка 10 ІСАО та в томі І Додатка 14 ІСАО в частині, що стосується візуальних засобів	
--	---	--

Заступник начальника управління аеронавігації
Державної авіаційної служби України

01 10 2020 р.



Віталій СІМАК

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху»

1. Резюме

Метою прийняття проєкту наказу є встановлення класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху відповідно до вимог Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954, та впровадження поправки 52 до Додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

2. Проблема, яка потребує розв'язання

Авіаційні правила України «Обслуговування повітряного руху», затверджені наказом Державної авіаційної служби України від 16 квітня 2019 року № 475, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 04 липня 2019 року за № 727/33698, прийняті відповідно до вимог Додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

9 березня на 4-му засіданні 219 сесії Радою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) прийнято поправку 52 до Додатка 11 «Обслуговування повітряного руху» Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, що впроваджує норми щодо оцінки безпеки польотів при отриманні будь-якої інформації стосовно діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден та впровадження заходів по мінімізації факторів ризику. Наразі зазначені норми не впроваджено до національного законодавства.

Крім того, класифікація повітряного простору України, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 10 грудня 2013 року № 1009, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2013 року за № 2203/24735, не враховує норми, викладені у Авіаційних правилах України

«Правила використання повітряного простору України», затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508.

Беручи до уваги вищезазначене постає необхідність приведення нормативно-правових актів з питань класифікації повітряного простору обслуговування повітряного руху у відповідність із вимогами національного законодавства та впровадження нових стандартів ІКАО з метою забезпечення максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів та процедур відповідно до вимог статті 37 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

3. Суть проекту акта

Проект наказу вносить зміни до процедур координації діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден, а також врегульовує класифікацію повітряного простору обслуговування повітряного руху та визначає організацію структури повітряного простору України.

Крім того, проектом наказу пропонується визнати таким, що втратив чинність, наказ Міністерства інфраструктури України від 10 грудня 2013 року № 1009 «Про затвердження Класифікації повітряного простору обслуговування повітряного простору України», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 грудня 2013 року за № 2203/24735.

4. Вплив на бюджет

Реалізація наказу не потребує фінансування з державного чи місцевого бюджетів.

5. Позиція заінтересованих сторін

Проект наказу матиме вплив на ключові інтереси заінтересованих сторін.

Прогноз впливу реалізації наказу на ключові інтереси заінтересованих сторін наведено у додатку до пояснювальної записки.

Проект наказу не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, прав осіб з інвалідністю.

Проект наказу потребує погодження з Спільним представницьким органом репрезентативних всеукраїнських об'єднань профспілок на національному рівні, Спільним представницьким органом сторони роботодавців на національному рівні, Конфедерацією роботодавців України, Професійною спілкою авіапрацівників України.

Проект наказу не стосується сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Щодо проєкту наказу відповідно до Порядку проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 3 листопада 2010 р. № 996, проведено консультації з громадськістю у формі електронних консультацій.

6. Прогноз впливу

Реалізація наказу не матиме вплив на ринкове середовище, забезпечення захисту прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян і держави; розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад; ринок праці, рівень зайнятості населення; громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп; екологію та навколишнє природне середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, інші суспільні відносини.

7. Позиція заінтересованих органів

Проект наказу стосується сфери компетенції та потребує погодження з Міністерством інфраструктури України та Міністерством оборони України. Також проєкт наказу потребує погодження з Міністерством соціальної політики України, Міністерством внутрішніх справ України, Державною службою

України з надзвичайних ситуацій, Державною прикордонною службою України, Національною поліцією України, Державною регуляторною службою України.

8. Ризики та обмеження

У проєкті наказу відсутні положення, що стосуються прав та свобод, гарантованих Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод, впливають на забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків, містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією, створюють підстави для дискримінації, стосуються інших ризиків та обмежень, які можуть виникнути під час реалізації наказу.

Проєкт наказу не потребує проведення цифрової експертизи та отримання висновку Мінцифри про проведення цифрової експертизи, у зв'язку з тим, що наказ не стосується питань інформатизації, електронного урядування, інформування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку.

Проєкт наказу не передбачає надання державної допомоги суб'єктам господарювання та відповідно дія Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» не поширюється на зазначений проєкт та не поширюється на підтримку суб'єктів господарювання. У зв'язку з цим відповідне рішення Антимонопольного комітету, передбачене зазначеним Законом, не потребується.

9. Підстава розроблення проєкту акта

Проєкт наказу розроблено на виконання вимог частин першої, другої статті 5, статті 11, статей 23, 26, 33 Повітряного кодексу України, пунктів 14, 15 та 16 Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954.

Голова Державіаслужби



Олександр БІЛЬЧУК

« 01 » 10 2020 р.