



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

Н А К А З

22.01.2007 N 42

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
7 лютого 2007 р.
за N 104/13371

Про затвердження Правил сертифікації
суб'єктів, що надають послуги
з аеронавігаційного обслуговування

{ *Із змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства
транспорту та зв'язку*
N 1434 ([z1196-08](#)) від 26.11.2008
N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010
Наказами Міністерства інфраструктури
N 343 ([z1108-11](#)) від 05.09.2011
N 575 ([z1456-11](#)) від 28.11.2011 }

Відповідно до вимог Повітряного кодексу України ([3167-12](#)),
а також Положення про Державну авіаційну адміністрацію,
затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.11.2006
N 1526 ([1526-2006-п](#)) в частині, що стосується виконання завдань
щодо державного нагляду за забезпеченням безпеки польотів
цивільної авіації, **Н А К А З У Ю:**

1. Затвердити Правила сертифікації суб'єктів, що надають
послуги з аеронавігаційного обслуговування, які набирають чинності
з 03.09.2007 (далі - Правила) (додаються).

2. Заступнику Міністра - голові Державіаадміністрації
(Колісник А.А.):

2.1. Забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію
до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

2.2. Організувати розроблення та затвердження плану заходів,
направлених на реалізацію Правил.

2.3. Довести цей наказ до відома керівників підприємств,
діяльність яких пов'язана з наданням аеронавігаційного
обслуговування.

3. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника
Міністра - голову Державіаадміністрації Колісника А.А.

Міністр транспорту
та зв'язку України

М. Рудьковський

ПОГОДЖЕНО:

Голова Державного комітету
України з питань регуляторної
політики та підприємництва

А.Дашкевич

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказ Міністерства
транспорту та зв'язку
України
22.01.2007 N 42

Зареєстровано в Міністерстві
юстиції України
7 лютого 2007 р.
за N 104/13371

ПРАВИЛА
сертифікації суб'єктів, що надають послуги
з аеронавігаційного обслуговування

{ У тексті Правил слова "Державна авіаційна адміністрація України" та "Державіаадміністрація" у всіх відмінках замінено словами "Державна авіаційна служба України" та "Державіаслужба України" у відповідних відмінках згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 343 (z1108-11) від 05.09.2011 }

1. Загальні положення

1.1. Ці Правила розроблені з метою реалізації основних завдань Державіаслужби України, визначених Положенням про Державну авіаційну службу України, затвердженим Указом Президента України від 06.04.2011 N 398 (398/2011).

{ Пункт 1.1 глави 1 в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 343 (z1108-11) від 05.09.2011 }

1.2. Правила направлені на створення умов для ефективного забезпечення розвитку цивільної авіації України відповідно до вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (995_038, 995_655) та інших міжнародних авіаційних організацій, членом яких є Україна.

1.3. Правила поширюються на суб'єктів авіаційної діяльності, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування загального повітряного руху.

1.4. Правила базуються на загальних вимогах до аеронавігаційного обслуговування, визначених в директиві Європейської Комісії від 20.12.2005 N 2096/2005.

1.5. Правила є основним інструментом здійснення нагляду за безпекою польотів, ефективного управління безпекою відповідно до міжнародних стандартів та рекомендованої практики у сфері аеронавігаційного обслуговування.

{ Пункт 1.6 глави 1 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

1.7. Визначення

У цих Правилах терміни мають такі значення:

аеронавігаційна система (air navigation system) - сукупність організацій, персоналу, інфраструктури, технічного обладнання, процедур, правил та інформації, що застосовуються для забезпечення користувачів повітряного простору безпечним, регулярним та ефективним аеронавігаційним обслуговуванням;

аеронавігаційне обслуговування (airnavigation service) - обслуговування, яке здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту повітряних суден, що включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації; { Абзац четвертий пункту 1.7 глави 1 в редакції Наказу Міністерства інфраструктури N 575 (z1456-11) від 28.11.2011 }

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

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

аудит (audit) - перевірка об'єкта чи суб'єкта з метою визначення відповідності встановленим вимогам та адекватного забезпечення належного функціонування у визначеному середовищі безпеки;

безпека (safety) - стан, при якому ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийняттого рівня;

верифікація (verification) - підтвердження за допомогою перевірки доказів того, що продукт, процес чи обслуговування відповідає встановленим вимогам;

загальний повітряний рух (general air traffic) - польоти повітряних суден, що виконуються за цивільними правилами і процедурами та/або стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації;

метеорологічна інформація (meteorological information) - метеорологічне зведення, аналіз, прогноз і будь-яке інше повідомлення, що стосується фактичних або очікуваних метеорологічних умов; { Пункт 1.7 глави 1 доповнено новим абзацом згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 575 (z1456-11) від 28.11.2011 }

метеорологічне обслуговування (meteorological service) - обслуговування, що включає в себе послуги із забезпечення метеорологічними прогнозами, консультаціями та спостереженнями, а також іншою метеорологічною інформацією та послугами, що надаються для суб'єктів авіаційної діяльності. { Пункт 1.7 глави 1 доповнено новим абзацом згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 575 (z1456-11) від 28.11.2011 }

нагляд за безпекою польотів (safety oversight) - функція, яка виконується відповідним повноважним органом з метою запевнення у тому, що цілі та вимоги, направлені на регулювання безпеки польотів, ефективно дотримуються;

небезпека (hazard) - будь-які умови, заходи чи обставини, які можуть стати причиною катастрофи, інциденту, аварії тощо;

організація повітряного руху (air traffic management) - сукупність бортових та наземних функцій (організація повітряного простору, обслуговування повітряного руху та організація потоків повітряного руху), необхідних для забезпечення безпечного руху повітряних суден на всіх етапах польоту;

оцінка (assessment) - висновки, основані на відповідних інженерних, операційних чи аналітичних методах оцінки;

провайдер (provider) - юридична особа, яка надає послуги з аеронавігаційного обслуговування;

політика з безпеки (safety policy) - фундаментальний підхід, який має бути прийнятим для управління безпекою польотів та відповідності організації вимогам у сфері безпеки польотів;

події з безпеки при організації повітряного руху (air traffic management safety occurrences) - події з повітряними суднами, пов'язані з операційними діями при обслуговуванні повітряного руху, а також функціонуванням систем та технічного обладнання;

проактивний підхід управління безпекою (proactive approach to safety management) - сукупність заходів і процедур з управління ризиком, асоційованим із сферою організації повітряного руху, які вживаються з метою досягнення прийнятних рівнів характеристик безпеки польотів до того, як виникла катастрофа, інцидент чи інша подія з негативним ефектом;

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

серйозність події (severity) - рівень ефекту/наслідків впливу небезпеки на безпечне виконання польотів;

система організації повітряного руху (Air Traffic Management System) - частина аеронавігаційної системи, яка складається з наземних та повітряних компонентів організації повітряного руху.

Система організації повітряного руху включає також людські ресурси, процедури та обладнання (технічні засоби та програмне забезпечення), направлені на реалізацію завдань з організації повітряного руху, а також передбачає наявність підтримки систем зв'язку, навігації та спостереження;

система управління безпекою (safety management system) - системний та чіткий підхід, який визначає діяльність організації, направлену на управління безпекою з метою досягнення її прийняттого рівня;

управління безпекою (safety management) - систематичне управління ризиком, асоційованим із сферою організації повітряного руху з метою досягнення прийнятних рівнів характеристик безпеки польотів;

характеристики безпеки (safety performance) - різновид подій, які спричиняють негативний вплив на безпечне виконання та обслуговування польотів повітряних суден.

1.8. У цих Правилах скорочення мають такі значення:

ATC	- диспетчерське обслуговування повітряного руху;
ATS	- обслуговування повітряного руху;
AIS	- обслуговування аеронавігаційною інформацією;
AL	- аварійне обслуговування;
AFIS	- аеродромне польотно-інформаційне обслуговування;
CNS	- зв'язок, навігація, спостереження;
C	- зв'язок;
DME	- дальномірне обладнання;
D-VOLMET	- регулярна радіомовна передача метеорологічної інформації для повітряних суден, що перебувають у польоті в цифровому форматі;
FIS	- польотно-інформаційне обслуговування;
GNSS	- глобальна навігаційна супутникова система;
GBAS	- система наземного доповнення;
ICAO	- Міжнародна організація цивільної авіації;

ILS	- інструментальна система посадки;
MET	- метеорологічне обслуговування авіації;
NDB	- ненаправлений радіомаяк, приводна радіостанція;
N	- навігація;
PAR	- посадковий радіолокатор;
PSR	- первинний оглядовий радіолокатор;
VOR	- всенаправлений радіомаяк;
VOLMET	- регулярна радіомовна передача метеорологічної інформації для повітряних суден, що перебувають у польоті;
SBAS	- система супутникового доповнення;
SSR	- вторинний радіолокатор;
SMR	- радіолокатор контролю наземного руху;
S	- спостереження;
ОрПР	- організація повітряного руху.

{ Пункт 1.8 глави 1 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 575 ([z1456-11](#)) від 28.11.2011 }

2. Загальні засади сертифікаційного процесу

2.1. З метою забезпечення ефективної реалізації державної політики нагляду за безпекою польотів цивільної авіації підприємства, організації, які здійснюють діяльність, пов'язану з аеронавігаційним обслуговуванням (далі - провайдери), підлягають сертифікації Державіаслужбою України.

2.2. Провайдер повинен мати відповідний чинний сертифікат, якщо він надає послуги, як мінімум, в одному з викладених нижче напрямках:

обслуговування повітряного руху;
організація авіаційного електрозв'язку, навігації та спостереження;
обслуговування аеронавігаційною інформацією;
метеорологічне обслуговування авіації.

Детальне представлення видів аеронавігаційного обслуговування, які підлягають сертифікації, наведено в додатку 1 до цих Правил.

{ Пункт 2.2 глави 2 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 575 ([z1456-11](#)) від 28.11.2011 }

2.3. Забезпечення польотів повітряних суден будь-яких видів і конструкцій за вищенаведеними напрямками без сертифіката, виданого Державіаслужбою України, забороняється.

2.3.1. У разі, коли провайдер до набуття чинності цими Правилами вже здійснював діяльність у сфері аеронавігаційного обслуговування та продовжує її здійснювати, Державіаслужба України може тимчасово зняти заборону на надання послуг з аеронавігаційного обслуговування без сертифіката, яка передбачена пунктом 2.3 цих Правил, на період часу, необхідного для сертифікації провайдера відповідно до вимог цих Правил.

{ Абзац другий підпункту 2.3.1 пункту 2.3 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 1434 ([z1196-08](#)) від 26.11.2008 }

2.4. Для отримання сертифіката провайдер повинен відповідати вимогам, що зазначені в розділі 3 цих Правил.

2.5. Державіаслужба України до видачі сертифіката провайдеру повинна організувати та виконати відповідні дії, направлені на підтвердження відповідності провайдера встановленим вимогам.

2.6. Провайдер повинен продемонструвати усіма доступними методами свою відповідність вимогам, які зазначені у розділі 3 цих Правил.

2.7. Провайдер, який має сертифікат, повинен завчасно інформувати Державіаслужбу України про всі зміни, які плануються щодо того виду обслуговування, яке він надає та які можуть впливати на його відповідність вимогам, що визначаються:

цими Правилами;

іншими нормативно-правовими актами стосовно відповідних видів обслуговування, що надається;

специфічними умовами, зазначеними в додатку до сертифіката (додаток 3).

2.8. У тих випадках, коли мають місце факти, обставини чи докази того, що провайдер, який має діючий сертифікат, не відповідає встановленим вимогам, Державіаслужба України на протязі одного місяця приймає відповідне рішення стосовно необхідності вжиття заходів із корегування поточної ситуації.

2.9. Процес усунення провайдером невідповідності встановленим вимогам є предметом контролю та нагляду з боку Державіаслужби України.

2.10. На етапах оцінки провайдера щодо вимог, що визначаються цими Правилами, застосовуються результати аудитів, які здійснюються згідно з вимогами Положення ([z1577-05](#)).

2.11. З метою забезпечення об'єктивності доказів відповідності провайдера встановленим вимогам Державіаслужба України здійснює щорічний моніторинг поточної відповідності провайдера, який має сертифікат.

2.12. Щорічний моніторинг поточної відповідності провайдера може здійснюватися шляхом документальної оцінки доказів, одержаних за результатами відповідних аудитів, проведених відповідно до процедур, визначених Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.05.2010 N 320 ([z0446-10](#)), зареєстрованим у Міністерстві юстиції України _____ за N _____ (далі - Положення).

{ Пункт 2.12 глави 2 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

2.13. Державіаслужба України може делегувати повністю або частково право реалізації та діяльності із супроводження процесу сертифікації провайдерів відповідній організації. У такому випадку організація, якій делегується таке право, повинна відповідати, як мінімум, Загальним критеріям щодо діяльності органів різного типу, що здійснюють інспектування. При цьому право прийняття рішення про видачу сертифіката провайдеру та його підпису залишається за Державіаслужбою України.

2.14. Державні збори за сертифікацію провайдерів справляються у розмірі та порядку, визначеними Положенням про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, яке затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.93 N 819 ([819-93-п](#)) (із змінами).

3. Загальні вимоги до забезпечення аеронавігаційного обслуговування

3.1. Основні вимоги до провайдерів

3.1.1. Технічна та операційна компетентність і можливості

Провайдер повинен забезпечувати обслуговування безпечно, ефективно, стабільно та обґрунтовано відповідно до рівня потреб, характерних для відповідної частини повітряного простору. Обслуговування повинно забезпечуватись адекватними технічними й операційними можливостями та оцінками.

3.1.2. Організаційна структура та управління

Організаційна структура

Провайдер повинен мати організаційну структуру, яка забезпечує надання безпечного, ефективного, стабільного та обґрунтованого відповідно до рівня потреб обслуговування.

Організаційна структура повинна визначати:

адміністрацію, обов'язки посадових осіб, уключаючи обов'язки з управління персоналом у частині реалізації функцій безпеки, якості, охорони і захисту, фінансів та людських ресурсів;

відносини і звітність між різними частинами та процесами організації.

Управління

Провайдер повинен мати бізнес-план підприємства на період не менше п'яти років. Бізнес-план повинен:

установлювати основні мету й завдання провайдера, його стратегію, направлену на досягнення довгострокових цілей, установлених вимог, удосконалення інфраструктури та інших технологій;

уміщувати відповідні характеристики з якості, рівня обслуговування, безпеки та рентабельності.

Провайдер повинен мати річний план з урахуванням року, що настає за поточним, який визначає дії провайдера в рамках розробленого бізнес-плану та/або будь-які зміни в даному напрямі.

Річний план повинен покривати аспекти стосовно рівнів та якості обслуговування з урахуванням очікуваної пропускної спроможності/інтенсивності польотів повітряних суден, які підлягають обслуговуванню, безпеки, затримок польотів, що можуть мати місце, а також фінансові аспекти стосовно:

інформації щодо впровадження нової інфраструктури обслуговування чи інших розробок, що мають вплив на рівень та якість обслуговування;

індикаторів, характеристик, рівня й якості, які мають бути оціненими;

очікуваної фінансової ситуації на короткостроковий період з точки зору співвідношення з бізнес-планом.

3.1.3. Управління безпекою та якістю

Управління безпекою

Провайдер повинен управляти безпекою на всіх рівнях надання обслуговування через застосування відповідних інтерфейсів з відповідними суб'єктами, які можуть прямо впливати на безпеку при наданні відповідного виду обслуговування.

Система управління якістю

Провайдер повинен мати систему управління якістю не пізніше ніж через 2 роки після набрання чинності цими Правилами, яка покриватиме всі види обслуговування, які він надає, відповідно до таких принципів:

визначення політики з якості таким чином, щоб відповідати потребам користувачів обслуговування настільки, наскільки це є практично можливо;

установлення програм підтвердження якості, які вміщують процедури, розроблені з метою верифікації того, що всі види

обслуговування надаються відповідно до встановлених вимог, правил, стандартів та процедур;

забезпечення доказів функціонування системи якості через застосування відповідних керівництв та моніторингових документів;

призначення відповідних посадових осіб для моніторингу відповідності з процедурами з метою впевненості в безпечній та ефективній практиці провайдера;

виконання оцінки функціонування системи якості з ужиттям відповідних заходів при потребі.

Сертифікат EN ISO 9001, виданий провайдеру акредитованою відповідно організацією, може уважатись достатнім доказом його відповідності вимогам з якості. Даний сертифікат долучається до документації на отримання/продовження терміну сертифіката після його отримання.

Операційні керівництва

Провайдер повинен мати чинні керівництва для застосування операційним персоналом відносно тих видів обслуговування, які він надає. Повинна бути впевненість в тому, що:

керівництва вмщують достатні інструкції й інформацію, які необхідні операційному персоналу для виконання своїх посадових обов'язків;

відповідні частини керівництв доступні до персоналу відповідно;

персонал постійно та завчасно інформується про будь-які зміни в зазначених керівництвах.

3.1.4. Охорона і захист

Провайдер повинен мати систему управління охороною і захистом з метою переконання в тому, що:

безпека його технічних засобів та персоналу достатня для попередження незаконного втручання при наданні відповідних видів обслуговування;

операційні дані, що отримуються чи формуються/застосовуються, є відповідно захищеними і доступними тільки до того персоналу, якому вони необхідні для виконання посадових обов'язків.

Система управління охороною і захистом повинна визначати:

процедури щодо оцінки ризиків (його зменшення) у системі охорони й захисту, моніторингів та вдосконалень, аналізів практики та отриманих уроків;

методики, спрямовані на попередження порушень режиму охорони й захисту;

методики, які вмщують оцінку ефектів порушень з метою визначення відповідних дій та процедур, направлених на попередження та зменшення імовірності їх виникнення.

3.1.5. Людські ресурси

Провайдер повинен мати відповідно підготовлений персонал для безпечного, ефективного і стабільного обслуговування. З цією метою провайдер повинен мати розроблену політику стосовно відбору, працевлаштування персоналу та підтримання його кваліфікації.

3.1.6. Фінансові аспекти

Економічні та фінансові можливості

Провайдер повинен бути спроможним відповідати своїм фінансовим зобов'язанням, таким як фіксовані чи змінні витрати на обслуговування або капітальні інвестиції. Провайдер повинен мати відповідну бухгалтерську систему обліку.

Фінансовий аудит

Провайдер повинен продемонструвати, що він є об'єктом постійних та регулярних фінансових аудитів з боку вповноважених на те органів відповідно до чинного законодавства України.

3.1.7. Зобов'язання та страхові аспекти

Провайдер повинен мати політику та процедури, направлені на страхування його зобов'язань, що витікають з відповідних нормативно-правових актів.

Політика та процедури, спрямовані на страхування зобов'язань провайдера, повинні бути зорієнтовані на потенціальні втрати чи пошкодження, ураховуючи статус провайдера та рівень можливого комерційного страхування.

3.1.8. Якість обслуговування

Відкрите і прозоре забезпечення обслуговування

Провайдер повинен здійснювати обслуговування відкрито і прозоро.

Провайдер повинен публікувати умови доступу до його видів обслуговування та мати формальний консультаційний процес з користувачами на регулярній основі, як мінімум, один раз на рік, поєднуючи індивідуальний чи колективний підхід.

Провайдер не повинен вести дискримінаційну політику стосовно відповідних користувачів чи суб'єктів, які мають відношення до тих видів обслуговування, які надає провайдер.

Плани дій у разі непередбачених обставин

Провайдер повинен мати плани дій на випадок непередбачених обставин для всіх видів обслуговування, які ним надаються. Зазначені плани повинні підлягати аналізу та перевірці з точки зору їх ефективності й відповідності не менше ніж раз на рік.

3.1.9. Вимоги до звітування

Провайдер повинен надавати щорічний звіт стосовно своєї діяльності до Державіаслужби України не пізніше 25 березня кожного року, наступного за звітним. { Абзац другий підпункту 3.1.9 пункту 3.1 глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

Щорічний звіт повинен включати, як мінімум, таку інформацію:

оцінка рівня та якості обслуговування;

характеристики провайдера в порівнянні з тими, що визначені в бізнес-плані та узгоджені в річному плані;

розробки/нововведення в обслуговування та інфраструктуру;

фінансові результати;

інформація про проведеної роботу в рамках формального консультаційного процесу з користувачами обслуговування;

інформація про людські ресурси, політику в даному напрямку.

Провайдер повинен мати визначений зміст річного звіту, який може бути доступним для оприлюднення.

3.2. Специфічні вимоги до забезпечення обслуговування повітряного руху

3.2.1. Безпека при обслуговуванні

Система управління безпекою

Провайдер як інтегрована частина системи ОрПР повинен мати систему управління безпекою, яка:

має формалізований, чіткий та проактивний підхід до систематичного управління безпекою;

функціонує ефективно щодо всіх видів обслуговування;

уключає політику безпеки, яка відображає підхід провайдера до управління безпекою;

підтверджує, що кожен, хто залучений до забезпечення безпеки, є відповідальним за свої дії;

підтверджує, що досягнення безпеки при обслуговуванні повітряного руху має найвищий ступінь пріоритетності;

підтверджує, що заходи з безпеки направлені на мінімізацію ризику виникнення катастроф настільки, наскільки це практично можливо;

відповідає принципам і підходам, визначеним Положенням (z1577-05).

Вимоги для досягнення безпеки

У рамках управління функціонуванням системою управління безпеки провайдер повинен гарантувати, що:

персонал має необхідну підготовку, є компетентним для виконання визначених посадових обов'язків, має відповідні сертифікати (ліцензії), передбачені чинним законодавством, у тому числі й відповідний стан здоров'я (де вимагається);

функція з управління безпекою визначена;

відповідальні за управління безпекою є незалежними в структурі підпорядкування провайдера та безпосередньо підпорядковані керівнику провайдера. Однак у невеликих організаціях, коли неможливо досягти незалежності в підпорядкуванні відповідальних за управління безпекою, повинні бути процедури і механізми, які підтверджують, що найвищий керівний рівень провайдера активно залучений до безпосереднього управління безпекою;

там, де практично можливо, кількісні рівні безпеки визначаються і супроводжуються для всіх функціональних систем (кількісний рівень безпеки);

система управління безпекою систематично документується, що забезпечує чіткий взаємозв'язок з політикою безпеки провайдера;

процедури та засоби для обслуговування адекватно обґрунтовані, ураховуючи їх важливість при наданні обслуговування;

виконується оцінка ризику та його зменшення на всіх рівнях забезпечення організації повітряного руху та під час впровадження змін у систему організації повітряного руху відповідно до принципів і підходів, визначених Положенням (z0446-10); { Абзац дев'ятнадцятий підпункту 3.2.1 пункту 3.2 глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

події, пов'язані з безпекою організації повітряного руху, підлягають обов'язковому розслідуванню/аналізу, та вживаються необхідні коригувальні заходи. { Абзац двадцятий підпункту 3.2.1 пункту 3.2 глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

Вимоги до підтвердження безпеки

У рамках управління функціонуванням системою управління безпеки провайдер повинен гарантувати, що:

здійснюються спостереження за рівнем безпеки з метою визначення обсягу необхідних удосконалень при наданні обслуговування;

є методи для попередження змін у функціональних системах чи обслуговуванні, які можуть бути підставою для того, що той чи інший стандарт (правило), процедура не зможуть надалі дотримуватись, що стане причиною запровадження коригувальних дій;

ведеться відповідне документування в системі управління безпекою.

Вимоги зі сприяння безпеці

У рамках управління функціонуванням системою управління безпеки провайдер повинен гарантувати, що:

увесь персонал володіє знаннями щодо можливих видів потенціальної небезпеки, пов'язаної з виконанням його обов'язків;

уроки, отримані за результатами розслідування подій або іншої діяльності з безпеки, доводяться до персоналу на керівному й операційному рівнях;

увесь персонал провайдера має можливість та механізми пропонувати шляхи вирішення проблем ідентифікованої небезпеки та зміни, спрямовані на вдосконалення безпеки, якщо в цьому є очевидна потреба.

3.2.2. Вимоги з безпеки до ризику та його зменшення при впровадженні відповідних змін

Кожен провайдер повинен систематично виконувати ідентифікацію та оцінку ризиків стосовно змін, що мають місце в системі організації повітряного руху, відповідно до вимог і принципів, що визначаються Положенням ([z1577-05](#)).

{ Абзац підпункту 3.2.2 пункту 3.2 глави 3 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

Результати проведеної роботи на етапах ідентифікації ризику чи небезпечних умов повинні підлягати обов'язковому документуванню та зберіганню з метою підтвердження того, що всі умови та заходи з безпеки дотримані в установленому порядку.

Провайдер повинен оцінювати серйозність ефектів впливу небезпеки на обслуговування із застосуванням класів серйозності, визначених Положенням ([z0446-10](#)). { Абзац підпункту 3.2.2 пункту 3.2 глави 3 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

{ Абзац підпункту 3.2.2 пункту 3.2 глави 3 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

{ Абзац підпункту 3.2.2 пункту 3.2 глави 3 виключено на підставі Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

Провайдер повинен гарантувати, що технічний та інженерний персонал, уключаючи персонал організацій, які співпрацюють з провайдером на договірній основі у сфері технічного обслуговування засобів аеронавігації, володіє достатніми знаннями та розумінням щодо:

- обслуговування, технічні засоби якого вони обслуговують;
- потенціальних ефектів своєї роботи з точки зору безпеки;
- обмежень, які можуть мати місце в сфері його діяльності.

При цьому провайдер повинен документувати:

- відповідність компетенції залученого персоналу;
- графіки роботи персоналу з метою забезпечення достатньої ефективності та безперервності технічного обслуговування;
- кваліфікаційні схеми для технічного персоналу та політику підвищення його кваліфікації;
- плани підготовки та заходи щодо непідготовленого персоналу.

Провайдер повинен мати процедури для випадків, коли фізичний чи інтелектуальний (психічний) стан будь-якого персоналу піддається сумніву.

Провайдер повинен мати зареєстровану інформацію стосовно кількості, статусу та розподілення персоналу, залученого до виконання завдань, які мають відношення до безпеки. Зазначена реєстрація повинна:

- визначати відповідальних за функції, які мають відношення до безпеки;
- фіксувати кваліфікацію технічного й операційного персоналу;
- визначати розміщення та обов'язки призначеного технічного і операційного персоналу.

3.2.3. Робочі методи та операційні процедури

Провайдер повинен продемонструвати, що його робочі методи і процедури сумісні з реалізацією стандартів нижчезазначених додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ([995_038](#), [995_655](#)):

додаток 2;
додаток 10 (том 2);
додаток 11.

Провайдер повинен гарантувати, що вимоги, визначені існуючими чинними нормативно-правовими актами України в частині обслуговування повітряного руху, повністю та коректно реалізуються в операційному середовищі.

3.3. Специфічні вимоги до забезпечення аеронавігаційною інформацією

3.3.1. Технічна та операційна компетентність і можливості

Провайдер, який здійснює обслуговування аеронавігаційною інформацією, повинен гарантувати, що інформація і дані є доступними для користувачів у формі, зручній для:

льотного складу, включаючи екіпажі повітряних суден;

планування польотів, систем управління польотами та льотних тренажерів;

провайдерів, які здійснюють обслуговування повітряного руху та які відповідають за польотно-інформаційне обслуговування, аеродромне польотно-інформаційне обслуговування та забезпечення передпольотною інформацією.

Провайдер, який здійснює обслуговування аеронавігаційною інформацією, повинен гарантувати цілісність даних та підтвердити рівень точності інформації, що підлягає розповсюдженню та застосуванню, перед тим як така інформація підлягає розповсюдженню, включаючи джерела цієї інформації.

3.3.2. Робочі методи та операційні процедури

Провайдер повинен продемонструвати, що його робочі методи і процедури сумісні з реалізацією стандартів нижчезазначених додатків до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ([995_038](#), [995_655](#)):

додаток 3;
додаток 4;
додаток 15.

Провайдер повинен гарантувати, що вимоги, визначені існуючими чинними нормативно-правовими актами України в частині обслуговування аеронавігаційною інформацією, повністю та коректно реалізуються в операційному середовищі.

3.4. Специфічні вимоги до забезпечення зв'язку, навігації та спостереження

3.4.1. Технічна та операційна компетентність і можливості

Провайдер, що організовує та забезпечує зв'язок, навігацію та спостереження, повинен гарантувати доступність, постійність, точність та цілісність обслуговування, яке він надає.

Провайдер, що організовує та забезпечує зв'язок, навігацію та спостереження, повинен підтвердити рівень якості обслуговування, яке він надає, та продемонструвати те, що обладнання, яке використовується при обслуговуванні, регулярно оцінюється, обслуговується і, де необхідно, калібрується.

3.4.2. Безпека обслуговування

Провайдер, що організовує і забезпечує зв'язок, навігацію та спостереження, повинен відповідати вимогам, викладеним у підпунктах 3.2.1 і 3.2.2 цих Правил.

3.4.3. Робочі методи та операційні процедури

Провайдер, що організовує і забезпечує зв'язок, навігацію та спостереження, повинен продемонструвати, що його робочі методи й процедури сумісні з реалізацією стандартів, зазначених у додатку 10 (томи I-V) до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ([995_038](#), [995_655](#)).

Провайдер повинен гарантувати, що вимоги, визначені чинними нормативно-правовими актами України в частині забезпечення зв'язку, навігації та спостереження, повністю та коректно реалізуються в операційному середовищі.

3.5. Специфічні вимоги до метеорологічного обслуговування:

3.5.1. Провайдер, який здійснює метеорологічне обслуговування, повинен гарантувати надання метеорологічної інформації, необхідної для виконання своїх функцій відповідними фахівцями та органами, таких користувачів:

експлуатантів і членів екіпажів повітряних суден для застосування на етапах планування та виконання польотів;

провайдерів, які здійснюють обслуговування повітряного руху та польотно-інформаційне обслуговування;

органів, що здійснюють пошук і рятування, та аеропортів.

Провайдер, який здійснює метеорологічне обслуговування, повинен підтвердити відповідний рівень досягнення точності метеорологічної інформації, що підлягає розповсюдженню та застосуванню, достовірність джерела цієї інформації, вчасність її розповсюдження та оновлення.

3.5.2. Робочі методи та операційні процедури:

провайдер повинен продемонструвати, що його робочі методи та експлуатаційні процедури відповідають стандартам ICAO та нормативно-правовим актам України, в частині метеорологічного обслуговування авіації в операційному середовищі.

{ Глава 3 доповнено новим пунктом 3.5 згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 575 ([z1456-11](#)) від 28.11.2011 }

4. Подання заявки з метою отримання сертифіката

4.1. Заявка на отримання сертифіката подається провайдером до Державіаслужби України у вигляді заповненої форми, що визначається додатком 2 до цих Правил.

4.2. До заявки долучається така інформація:

твердження керівника провайдера стосовно того, що організація відповідає вимогам, що визначаються цими Правилами, та іншим нормативно-правовим актам України відповідно до заявлених видів обслуговування;

зобов'язання керівника провайдера забезпечувати відповідність організації встановленим вимогам у міжсертифікаційний період;

посада, прізвище, ім'я та по батькові керівника провайдера, його заступників, керівників підрозділів;

розподілення обов'язків та відповідальності між керівником провайдера та його заступниками, уключаючи:

а) повний опис функції управління безпекою з відповідальністю за розвиток та підтримання функціонування системи управління безпекою в підприємстві; { Підпункт "а" пункту 4.2 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

б) обов'язки, які надають докази того, що керівник провайдера та його заступники активно залучені до процесу управління безпекою; { Підпункт "б" пункту 4.2 глави 4 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

структура провайдера;

опис наявних людських ресурсів для реалізації функцій та завдань провайдера;

загальний опис наявних засобів для реалізації визначених функцій;

повний опис процедур, установлених провайдером з метою підтримання постійної відповідності вимогам із сертифікації, уключаючи посилання на основні конкретні документи;

копія статуту провайдера (установчих документів, що засвідчують юридичний статус організації, адресу і т.ін.);

інформація стосовно особи, яка вповноважена керівником провайдера та відповідає за процес сертифікації.

4.3. Провайдер протягом терміну дії сертифіката повинен уживати заходів, направлених на підтримання достовірності інформації, що подається згідно з пунктами 4.1 і 4.2 цих Правил.

4.4. З метою забезпечення повноти доказової документації на отримання сертифіката Державіаслужба України може запитувати додаткову інформацію в межах своєї компетенції.

4.5. Подання заявки на сертифікацію повинно супроводжуватись офіційним листом провайдера.

4.6. Підтвердження Державіаслужби України стосовно отримання заявки на сертифікацію надається провайдеру офіційним листом не пізніше ніж через 10 робочих днів від дати вхідної реєстрації супроводжувального листа провайдера.

4.7. Державіаслужба України після отримання заявки на сертифікацію виконує документальну перевірку отриманої інформації. У разі наявності недоліків - здійснюється письмове інформування провайдера про необхідність коригування наданої інформації чи долучення додаткової інформації.

4.8. Термін розгляду документації, представленій провайдером для отримання сертифіката в Державіаслужбі України, не повинен перевищувати двох місяців після останньої дати отримання достатнього для сертифікації обсягу інформації.

4.9. Після завершення розгляду та оцінки документації, представленій провайдером для отримання сертифіката, Державіаслужба України інформує в письмовому вигляді провайдера про порядок та умови проведення сертифікаційної перевірки.

4.10. Усі документи та інформація, які надаються провайдером для отримання сертифіката, не підлягають оприлюдненню.

5. Сертифікаційна перевірка провайдера

5.1. Сертифікаційна перевірка провайдера виконується сертифікаційною комісією, яка створюється наказом Державіаслужби України.

5.2. Очолює сертифікаційну комісію голова комісії.

5.3. Кількість членів сертифікаційної комісії визначається Державіаслужбою України в залежності від обсягів сертифікаційних робіт.

5.4. Основна мета сертифікаційної перевірки провайдера - установлення його відповідності вимогам, що визначаються цими Правилами та іншими нормативно-правовими актами щодо заявлених видів обслуговування, які підлягають сертифікації згідно з пунктом 2.2 цих Правил.

5.5. Члени сертифікаційної комісії при проведенні сертифікаційної перевірки повинні мати чинні посвідчення інспектора Державіаслужби України.

5.6. До складу сертифікаційної комісії Державіаслужба України може залучати незалежних представників відповідних організацій (за згодою керівників цих організацій). Представники організацій, які залучаються до процесу сертифікації:

повинні бути компетентними;

не повинні бути представниками тієї організації, яка перевіряється з метою отримання сертифіката.

5.7. Кожна сертифікаційна перевірка проводиться за окремо розробленим індивідуальним планом, який повинен враховувати особливості провайдера, напрями заявлених видів обслуговування тощо.

5.8. Під час сертифікаційної перевірки провайдер повинен створити належні умови для роботи сертифікаційної комісії.

5.9. Після проведення попередньої оцінки всієї документації, представленої провайдером в рамках сертифікаційного процесу, сертифікаційна комісія повинна здійснити виїзд до провайдера з метою отримання фактичних доказів того, що представлена для розгляду документація відповідає фактичному стану справ у підприємстві.

5.10. Процедура оцінки фактичного стану справ провайдера здійснюється аналогічно до принципів і процедур з проведення аудитів у системі організації повітряного руху, які визначаються Положенням ([z1577-05](#)) та іншими нормативно-правовими актами.
{ Пункт 5.10 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

5.11. Під час формування фактичних доказів відповідності провайдера встановленим вимогам сертифікаційна комісія може використовувати результати попередніх аудитів (постаудитної діяльності) провайдера, що здійснюються відповідно до вимог Положення ([z1577-05](#)).

{ Пункт 5.11 глави 5 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

5.12. За результатами сертифікаційної перевірки Державіаслужба України має право призупинити сертифікаційний процес у разі, якщо є очевидні докази того, що провайдер не має достатньої кількості персоналу в рамках його організаційної структури, мають місце очевидні невідповідності з основними вимогами цих Правил чи інших нормативно-правових актів, характерних для заявлених видів обслуговування, що підлягають сертифікації згідно з пунктом 2.2 цих Правил. У такому разі Державіаслужба України надає провайдеру письмово відмову в продовженні процесу сертифікації із зазначенням основних підстав/причин відмови.

5.13. Усі результати сертифікаційної перевірки підлягають обов'язковому документуванню.

5.14. Після завершення сертифікаційної перевірки Державіаслужба України на підставі висновків сертифікаційної

комісії направляє провайдеру звіт, який включає, як мінімум, таку інформацію:

- основна інформація про сертифікаційну перевірку, її підстави, дати проведення, склад сертифікаційної комісії;
- детальна інформація про ідентифіковані в ході перевірки недоліки з акцентом на їх ступінь важливості;
- умови, за яких необхідне усунення ідентифікованих недоліків;
- наміри Державіаслужби України стосовно подальших дій у сертифікаційному процесі;
- висновки.

5.15. У разі необхідності висновки Державіаслужби України можуть бути предметом додаткових консультацій, які організовуються Державіаслужбою України із залученням додаткових експертів – незалежних представників третьої сторони (міжнародних авіаційних організацій, авіаційних навчальних закладів, дослідних інститутів, відповідних організацій і т.ін.).

5.16. У разі, якщо провайдер не погоджується з висновками Державіаслужби України, він може викласти обґрунтовану особливу думку з цього приводу в письмовому вигляді та надати її до Державіаслужби України для розгляду та врегулювання ситуації.

5.17. Провайдери є відповідальними за якісну розробку плану з усунення недоліків, визначених під час сертифікаційної перевірки.

5.18. План усунення недоліків, розроблений провайдером, підлягає погодженню в Державіаслужбі України до початку його виконання.

5.19. У разі, якщо провайдер не в змозі усунути недоліки, визначені в ході сертифікаційної перевірки, протягом встановленого терміну, Державіаслужбою України вживаються такі заходи:

- відмова у видачі сертифіката на відповідний вид обслуговування;

- унесення відповідних обмежень у додаткову частину сертифіката;

- призупинення сертифіката в разі, якщо він був попередньо виданий;

- зупинення дії інших сертифікатів, виданих Державіаслужбою України відповідно до вимог чинного законодавства. { Абзац п'ятий пункту 5.19 глави 5 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 ([z0448-10](#)) від 31.05.2010 }

Якщо призупинення терміну дії сертифіката триває довше одного року, це є підставою для його анулювання.

5.20. У разі, якщо під час сертифікаційної перевірки провайдера виявляються небезпечні умови чи факти щодо інших суб'єктів чи об'єктів, які впливають на безпеку польотів та мають певний сертифікат чи ліцензію, видану не Державіаслужбою України, – Державіаслужба України інформує про це організацію, яка видала даний сертифікат чи ліцензію.

6. Видача сертифіката

6.1. Після реалізації плану усунення недоліків, визначених під час сертифікаційної перевірки, голова сертифікаційної комісії Державіаслужби України готує рішення про видачу сертифіката. Таке рішення повинно включати, як мінімум, таку інформацію:

основна інформація про виконані сертифікаційні дії, включаючи дату сертифікаційної перевірки, склад сертифікаційної комісії, повну назву провайдера, який перевірявся;

мета сертифікації, включаючи посилання на вимоги, згідно з якими здійснювалася перевірка провайдера;

посилання на основні документи провайдера, які розглядались;

деталі ідентифікованих у ході сертифікаційної перевірки недоліків, ужиті провайдером заходи, направлені на усунення цих недоліків;

висновки та пропозиції щодо видачі/невидачі сертифіката з указуванням можливих специфічних умов, які можуть бути включеними в додаток до сертифіката;

копія документації провайдера, яка подавалася провайдером для отримання сертифіката.

6.2. Рішення про видачу (відмову у видачі) сертифіката приймається та затверджується Головою Державіаслужби України.

6.3. Рішення про видачу сертифіката не може прийматись особою, яка очолювала сертифікаційну комісію Державіаслужби України.

6.4. Формат сертифіката наведено в додатку 3 до цих Правил.

6.5. Сертифікат оформлюється українською та англійською мовами.

6.6. Термін дії сертифіката

6.6.1. Сертифікат видається провайдеру строком на 3 роки. { Підпункт 6.6.1 пункту 6.6 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

6.6.2. Продовження терміну дії сертифіката здійснюється шляхом анулювання попереднього та видачі нового сертифіката на наступні 3 роки. { Підпункт 6.6.2 пункту 6.6 глави 6 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

6.6.3. Для продовження терміну дії сертифіката провайдер повинен подати до Державіаслужби України не пізніше ніж за 6 місяців до закінчення терміну дії чинного сертифіката заявку для отримання сертифіката на відповідні види аеронавігаційного обслуговування за формою згідно з додатком 2 до цих Правил. { Підпункт 6.6.3 пункту 6.6 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

6.6.4. Державіаслужба України має право одноразово продовжити термін дії сертифіката строком до 6 місяців без проведення процедури сертифікації у повному обсязі за умови обґрунтованого звернення провайдера, який є власником чинного сертифіката, та позитивних результатів зовнішніх/цільових аудитів. { Підпункт 6.6.4 пункту 6.6 глави 6 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 320 (z0448-10) від 31.05.2010 }

6.6.5. Термін дії сертифіката, що видається вперше новоствореному провайдеру, може обмежуватись до 1 року.

Начальник управління
стандартів аеронавігації
Державіаадміністрації

В.Сімак

Додаток 1
до пункту 2.2 Правил
сертифікації суб'єктів,
що надають послуги
з аеронавігаційного
обслуговування

ВИДИ
аеронавігаційного обслуговування, які надаються
юридичними особами та підлягають сертифікації

Обслуговування	Тип обслуговування	Вид обслуговування	Підвид обслуговування
1	2	3	4
Обслуговування повітряного руху (ATS)	Диспетчерське обслуговування повітряного руху (ATC)	Районне диспетчерське обслуговування	-
		Диспетчерське обслуговування підходу	-
		Аеродромне диспетчерське обслуговування	-
		Польотно-інформаційне обслуговування (FIS) з радіомовленням на високих частотах	-
		Польотно-інформаційне обслуговування з радіомовленням на дуже високих частотах	-
Обслуговування	Польотно-інформаційне обслуговування (FIS)	Голосове автоматичне термінальне інформаційне обслуговування	-
		Автоматичне термінальне інформаційне обслуговування по каналу передачі даних	-

		Обслуговування VOLMET та/або D-VOLMET	-
	Аварійне обслуговування (AL)	-	-
	Консультативне обслуговування	-	-
	Аеродромне польотно- інформаційне обслуговування (AFIS) (комбінація AL і FIS на аеродромі без ATC)	-	-
Зв'язок, навігація, спостереження (CNS)	Зв'язок (C)	Авіаційний зв'язок "земля - повітря"	Для польотно- інформацій- ного обслуго- вування ----- Для районного диспетчерсь- кого обслуго- вування ----- Для диспетчерсь- кого обслуго- вування підходу ----- Для аеродромного диспетчер- ського обслуго- вування
		Авіаційний зв'язок "земля - повітря"	-
		Авіаційний супутниковий електрозв'язок	-
	Навігація (N)	Забезпечення сигналів NDB у повітряному просторі	-

		Забезпечення сигналів VOR у повітряному просторі	-
		Забезпечення сигналів DME у повітряному просторі	-
		Забезпечення сигналів радіомаячних систем посадки (ILS) у повітряному просторі	Категорія I ----- Категорія II ----- Категорія III ----- Категорія III A ----- Категорія III B ----- Категорія III C
		Забезпечення пеленгаційної інформації	
		Забезпечення даних від наземної системи функціонального доповнення (GBAS) та/або регіональної системи функціонального доповнення (GRAS) GNSS	-
		Забезпечення сигналів від маркерних радіомаяків у повітряному просторі	-
	Спостереження (S)	Забезпечення даних від первинного оглядового радіолокатора (PSR)	-
		Забезпечення даних від вторинного оглядового	Режим A/C

		радіолокатора (SSR)	
		Забезпечення даних від посадкового радіолокатора (PAR)	-
		Забезпечення даних від радіолокатора контролю наземного руху (SMR)	
Обслуговування аеронавігаційною інформацією (AIS)	Обслуговування аеронавігаційною інформацією	Надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору згідно з нормативно-правовими актами	-
Метеорологічне обслуговування авіації (MET)	Метеорологічне обслуговування експлуатантів, членів льотного екіпажу	Метеорологічне обслуговування на етапі планування польотів	-
		Метеорологічне обслуговування в аеропортах, на аеродромах, злітно-посадкових майданчиках, вертодромах	Метеорологічне обслуговування в зльотів/посадок повітряних суден на контрольованих аеродромах, на неконтрольованих аеродромах AFIS та без AFIS, злітно-посадкових майданчиках, вертодромах
			Метеорологічне обслуговування аеропортів служб
			Передпольотне інформаційне

			обслуговування екіпажів
			Польотно-інформаційне обслуговування повітряних суден у термінальній зоні
		Метеорологічне обслуговування на маршрутах / у районах польотів	Польотно-інформаційне обслуговування на маршрутах/у районах польотів
			Метеорологічне обслуговування районних диспетчерських центрів, Украероцентру, секторів польотно-інформаційного обслуговування
	Метеорологічне обслуговування пошуково-рятувальної служби	-	-

{ Додаток 1 в редакції Наказу Міністерства транспорту та зв'язку N 1434 ([z1196-08](#)) від 26.11.2008; із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства інфраструктури N 575 ([z1456-11](#)) від 28.11.2011 }

Начальник управління
стандартів аеронавігації
Державіаадміністрації

В.Сімак

Додаток 2
до пункту 4.1 Правил
сертифікації суб'єктів,
що надають послуги
з аеронавігаційного
обслуговування

Зразок

ЗАЯВКА
для отримання сертифіката на відповідні
види аеронавігаційного обслуговування

1. Відомості про заявника:

1.1. Найменування _____

1.2. Місцезнаходження _____

1.3. Телеграфна адреса АФТН (за наявності) _____

2. Причина подання заявки _____
(отримання або продовження терміну

дії сертифіката, отримання спеціальних положень)

3. Опис організації відповідно до вимог Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування.

4. П.І.Б. особи, відповідальної за супроводження процесу сертифікації в підприємстві, включаючи телефон, факс та електронну адресу

5. Детальний перелік видів обслуговування, на які претендує підприємство, що подає заявку, _____

(зазначаються назви видів обслуговування згідно з додатком 1 до Правил сертифікації суб'єктів,

що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування)

6. До заявки долучаються: _____
(документи згідно з додатками)

Я, _____,

(П.І.Б., повна назва посади керівника, який подає заявку)
засвідчую, що вказана в даній заявці та долучених до неї документах інформація є точною і правильною.

(підпис керівника
підприємства)

М.П.

" _____ " _____ 200 ____ р.
(дата)

Начальник управління стандартів аеронавігації
Державіаадміністрації

В.Сімак

Додаток 3
до пункту 6.4 Правил
сертифікації суб'єктів,
що надають послуги
з аеронавігаційного
обслуговування

УКРАЇНА
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

(Державний
Герб
України)

UKRAINE
STATE AVIATION
ADMINISTRATION

СЕРТИФІКАТ
CERTIFICATE

Посилання: _____
(номер сертифіката, присвоєний Державіаслужбою України)

Reference:

Відповідно до національного законодавства України, а також беручи до уваги Директиви Європейського Парламенту та Ради, Європейської Комісії щодо забезпечення аеронавігаційного обслуговування, які мають місце на даний момент, та предмет умов, визначених у цьому сертифікаті, Державна авіаційна служба України підтверджує, що:

(назва підприємства українською мовою)

як організація, що здійснює аеронавігаційне обслуговування, відповідає національним вимогам, які застосовуються до видів обслуговування, що зазначені в додатку до цього сертифіката, та спроможна їх забезпечувати відповідно.

Pursuant to national legislation of Ukraine and taking into account Regulation of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation regarding air navigation service provision for the time being in force and subject to the conditions specified in this certificate, the State Aviation Administration of Ukraine hereby certifies:

(назва підприємства англійською мовою)

as air navigation service provider organization compliant with the national requirements applicable to the services listed in the attached schedule and, capable of providing them.

Основні умови

General Conditions

1. Цей сертифікат вимагає відповідності з процедурами і іншими процесами, визначеними в підприємстві.

1. This certificate requires compliance with the procedures and other arrangements specified in the organization exposition.

2. Цей сертифікат є чинним за умови відповідності організації встановленим вимогам та

2. This certificate is valid whilst the organization remains compliant with the applicable

специфічним умовам, що наведені для відповідних видів обслуговування в додатку до цього сертифіката.

requirements; and the specific conditions identified for the services included in the certificate schedule.

3. Предмет поточної відповідності організації з умовами цього сертифіката може бути перевіреною Державною авіаційною службою України в будь-який час. Сертифікат є чинним на протязі ____ років і буде продовженим у разі відповідного запиту організації не пізніше ніж за 6 місяців до закінчення зазначеного періоду.

3. Subject to the continuous compliance with the conditions of this certificate, which may be verified by the State Aviation Administration of Ukraine at any time, this certificate shall remain valid for a ____ year period and be renewed if requested by the organization six month prior to the end of that period.

Місце і дата видачі: _____, _____ 200__

Place & Date of Issue: _____, _____ 200__

Підпис:

Signed: _____

УКРАЇНА
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА УКРАЇНИ

(Державний
Герб
України)

UKRAINE
STATE AVIATION
ADMINISTRATION

ДОДАТОК ДО СЕРТИФІКАТА
CERTIFICATE SCHEDULE

Назва організації _____
Organization name

Посилання _____
Reference (номер сертифіката, присвоєний Державіаслужбою України)

Обслуговування	Тип обслуговування	Вид обслуговування	Підвид обслуговування	Специфічні умови
ATS				
CNS				
AIS				
MET				

Дата видачі: _____, _____ 200__

Date of Issue: _____, _____ 200__

Підпис:

Signed: _____

{ Додаток 3 із змінами, внесеними згідно з Наказом Міністерства
інфраструктури N 575 ([z1456-11](#)) від 28.11.2011 }

Начальник управління
стандартів аеронавігації
Державіаадміністрації

В.Сімак