

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

№ _____

Авіаційні правила України
«Технічні вимоги та адміністративні процедури для сертифікації та
технічної експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження
в цивільній авіації України»

I. Загальні положення

1. Дія цих Авіаційних правил поширюється на фізичних та юридичних осіб, незалежно від форми власності, які здійснюють діяльність, пов'язану з технічною експлуатацією наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження (далі – наземні засоби ЗНС).

2. Наземні засоби ЗНС в залежності від їх призначення, складу, функцій та розташування є системами ATM/ANS або складовими ATM/ANS цих систем.

3. Ці Авіаційні правила застосовуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації (далі – уповноважений орган) для здійснення сертифікації наземних засобів ЗНС, систем та складових ATM/ANS разом з пов'язаними з ними процедурами та нагляду за провайдерами аеронавігаційного обслуговування, що здійснюють забезпечення обслуговування зв'язку, навігації, спостереження (радіотехнічне забезпечення) (далі – провайдери).

4. Для реалізації цих Авіаційних правил уповноважений орган застосовує Стандарти та рекомендовану практику міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) Додаток 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі – Додаток 10), прийнятні методи визначення відповідності (AMC), інструктивні матеріали (GM), специфікації спільноти (CS), імплементаційні правила (IRs) враховуючи останні ревізії.

5. Ці Авіаційні правила встановлюють вимоги щодо:

1) сертифікації систем та складових ATM/ANS, разом з пов'язаними процедурами;

2) умов внесення системи та складової ATM/ANS до бази даних сертифікованих систем та складових ATM/ANS разом з пов'язаними процедурами;

3) обов'язків провайдерів, системи та складові ATM/ANS котрих внесено до бази даних;

4) взаємосумісності для систем та складових ATM/ANS, та пов'язаних процедур;

5) організації технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS та пов'язаних процедур;

6) сертифікації наземних засобів ЗНС та пов'язаних процедур для суб'єктів ЦА, які не здійснюють аеронавігаційне обслуговування.

II. Визначення термінів

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

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

анулювання запису у базі даних – процедура, внаслідок якої запис у базі даних (сертифікат) визнається недійсним;

база даних сертифікованих систем та складових ATM/ANS - іменована сукупність даних, що відображає стан, характеристики систем та складових ATM/ANS, які сертифіковано уповноваженим органом;

безвідмовність – властивість системи або складової ATM/ANS виконувати потрібні функції в заданих умовах протягом заданого інтервалу часу чи наробітку;

вимоги засобів відповідності (Means of Compliance - MoC) – це набір вимог, що впливають із специфікацій спільноти (CS), інших стандартів та відповідних технічних специфікацій, та є засобом встановлення відповідності регуляторним вимогам;

відмова – подія, яка полягає у втраті системою або складовою ATM/ANS здатності виконувати потрібну функцію, тобто в порушенні працездатного стану системи або складової ATM/ANS;

відновлення – подія, яка полягає в тому, що система або складова ATM/ANS відновлює здатність виконувати потрібну функцію;

готовність – властивість системи або складової ATM/ANS бути здатною виконувати потрібні функції, в заданих умовах у будь-який час чи протягом заданого інтервалу часу за умови забезпечення необхідними зовнішніми ресурсами;

деградація – поступове погіршення параметрів під час експлуатації системи чи складової ATM/ANS відносно проектних значень;

декларація – будь яка написана заява, що виконана відповідно до цих Авіаційних правил відповідальною особою, що підтверджує застосування та відповідність вимогам, визначених провайдером;

декларація про перевірку систем (declaration of verification of systems - DoV) – документально оформлена в установленому порядку заява провайдера (уповноваженою особою провайдера), що система ATM/ANS, яка вводиться у експлуатацію, пройшла перевірку з боку провайдера на відповідність визначеним вимогам (імплементативним правилам (IRs), вимогам засобам відповідності (MoC), стандартам та рекомендованій практиці ICAO);

декларація про відповідність (Declaration of conformity – DoC) – документально оформлена в установленому порядку заява виробника про те, що складові ATM/ANS відповідають визначеним специфікаціям спільноти (CS);

декларація про придатність до застосування (Declaration of suitability for use - DSU) – документально оформлена в установленому порядку заява виробника про те, що складові ATM/ANS придатні до застосування у операційному середовищі;

детальні вимоги – вимоги, встановлені в експлуатаційних документах на систему та складову ATM/ANS, стандартах та рекомендованій практиці ICAO,

документів Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ), імплементаційних правилах (IRs), специфікаціях спільноти (CS), національних нормативно-правових актах, для забезпечення належного рівня обслуговування зв'язку, навігації та спостереження, безпеки польотів повітряних суден, а також дотримання яких необхідне для забезпечення якісної, надійної та безпечної роботи систем та складових ATM/ANS за призначенням;

допуск персоналу ЗНС до технічної експлуатації системи або складової ATM/ANS – право на здійснення технічної експлуатації конкретної системи або складової ATM/ANS, яке надається працівнику підрозділу зв'язку, навігації та спостереження за результатами оцінювання його компетентності;

додаток до сертифіката – документ, у якому зазначені умови експлуатації системи та складової ATM/ANS. Додається до сертифіката, використовується для доповнення його загальних положень і є невід'ємною його частиною;

експлуатаційний документ – конструкторський документ, який окремо або у сукупності з іншими документами, визначає правила експлуатації систем та складових ATM/ANS та (або) включає відомості, що задовольняють гарантовані виробником значення параметрів і характеристик (властивостей) цих систем та складових, гарантії та відомості щодо їх експлуатації протягом встановленого терміну служби;

задана функція системи або складової ATM/ANS – виконання в системі або складовій ATM/ANS процесу, що відповідає її призначенню;

зупинка – перерва в роботі, яку заплановано для технічного обслуговування або інших цілей;

заява – офіційне звернення експлуатанта наземного засобу ЗНС у відповідній формі до уповноваженого органу для внесення до бази даних (одержання сертифіката), та/або внесення змін додатка до сертифіката;

імплементаційні правила (Implementing rules - IRs) – вимоги, які містять умови відповідності основним вимогам (Essential requirements - ERs), та можуть містити стандарти та рекомендовану практику ІКАО, вимоги національних нормативно-правових актів, та вимоги законодавства Європейського Союзу, що

можуть бути використані для цілей встановлення взаємосумісності систем та складових ATM/ANS, а також для цілей сертифікації;

комплект запасних частин, інструменту та приладдя (комплект ЗІП) – запасні частини, інструмент та приладдя, необхідні для технічного обслуговування й ремонту системи або складової ATM/ANS, скомплектовані залежно від призначення та умов їх використання;

метод технічного обслуговування (ремонт) – сукупність технологічних та організаційних правил виконання операцій технічного обслуговування (ремонт);

модернізація – комплекс робіт щодо поліпшення експлуатаційних характеристик систем або складових ATM/ANS шляхом заміни окремих складових частин, програмного забезпечення досконалішими згідно з сучасними вимогами і нормами;

надійність – властивість системи або складової ATM/ANS зберігати в часі в установлених межах значення всіх параметрів, які характеризують здатність виконувати потрібні функції в заданих режимах та умовах застосування, технічного обслуговування, зберігання та транспортування. Надійність є комплексною властивістю, що залежно від призначення системи або складової ATM/ANS й умов її застосування може містити в собі безвідмовність, довговічність, ремонтпридатність та збереженість чи певні поєднання цих властивостей;

несправність – стан системи або складової ATM/ANS, в якому вона нездатна виконувати хоча б одну із заданих функцій, коли зберігається її працездатність;

об'єкт зв'язку, навігації та спостереження (об'єкт ЗНС) – сукупність інженерно-технічних споруд, систем та (або) складових ATM/ANS, ліній електрозв'язку, ліній електропередачі та іншого обладнання, яка призначена для забезпечення польотів повітряних суден, виконання певних функцій обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності провайдера аеронавігаційного обслуговування;

обсяг технічного обслуговування – сукупність операцій технічного обслуговування та трудомісткість їх виконання;

оперативний контроль працездатності – перевірка відповідності значень параметрів системи або складової ATM/ANS вимогам експлуатаційної документації та визначення працездатності системи або складової ATM/ANS в процесі її функціонування за заданим алгоритмом;

основні вимоги (Essential requirements - ERs) – вимоги до взаємосумісності систем та складових ATM/ANS високого рівня, для встановлення відповідності яким використовуються імплементаційні правила (IRs), специфікації спільноти (CS), стандарти та рекомендована практика ICAO;

оцінка відповідності (conformity assessment - CA) – це процедура, під час якої провайдер перевіряє та засвідчує шляхом формування декларації про перевірку системи (DoV), що система ATM/ANS відповідає детальним вимогам та відповідно основним вимогам (ERs), та може бути введена у експлуатацію;

періодичність технічного обслуговування – інтервал часу чи напрацювання між даним видом технічного обслуговування і наступним таким самим видом чи іншим більшої складності;

персонал зв'язку, навігації та спостереження (персонал ЗНС) – працівники підрозділів ЗНС (керівники, професіонали, фахівці, технічні службовці та робітники відповідних категорій та розрядів), які організують і здійснюють технічну експлуатацію систем та (або) складових ATM/ANS;

підрозділ зв'язку, навігації та спостереження (ЗНС) – структурний підрозділ провайдера аеронавігаційного обслуговування, який виконує комплекс організаційно-технічних заходів із забезпечення польотів повітряних суден, функцій з обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності провайдера аеронавігаційного обслуговування з використанням систем та (або) складових ATM/ANS;

призначений ресурс – сумарний наробіток (напрацювання), при досягненні якого експлуатацію системи або складової ATM/ANS належить припинити незалежно від її технічного стану;

призначений термін служби – календарна тривалість експлуатації, при досягненні якої експлуатацію системи або складової ATM/ANS належить припинити незалежно від її технічного стану;

програмний продукт – програмний засіб, програмне забезпечення, які призначені для постачання користувачеві (покупцеві, замовникові);

резерв – сукупність додаткових засобів і (або) можливостей, що використовуються для резервування;

резервування – спосіб забезпечення надійності системи або складової ATM/ANS за рахунок використання додаткових елементів та (або) можливостей, надлишкових відносно мінімально необхідних для виконання потрібних функцій;

ремонт – комплекс операцій для відновлення справного стану чи працездатності системи або складової ATM/ANS та відновлення ресурсів систем або складових ATM/ANS чи їх складових частин;

ресурс (технічний ресурс) – сумарний наробіток (напрацювання) системи або складової ATM/ANS від початку її експлуатації чи поновлення після ремонту до переходу в граничний стан;

сертифікація системи та складової ATM/ANS – офіційна процедура розгляду наданих документів та/або перевірка, що виконується уповноваженим органом для внесення до бази даних системи та складової ATM/ANS;

складова ATM/ANS – матеріальний об'єкт, такий як обладнання, та нематеріальні, об'єкти такий, як програмний продукт;

системи ATM/ANS – набір бортових та наземних компонентів, а також супутникового обладнання, що надають підтримку аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту;

специфікації спільноти (Community Specification - CS) – стандарт для системи та складової ATM/ANS, що розроблений Європейськими органами стандартизації (CEN, CENELEC, ETSI) чи задекларований Європейською комісією, або специфікація щодо операційного середовища між провайдерами, розроблена Євроконтролем на запит Європейської комісії;

термін служби – календарна тривалість експлуатації системи або складової ATM/ANS від початку експлуатації чи її поновлення після ремонту до переходу в граничний стан;

технічний файл (Technical file - TF) – сукупність доказової документації, зібраної для підтвердження декларації про перевірку (DoV). Найважливішим документом технічного файлу (TF) є декларація DoC або DSU. Технічний файл надається на електронному носії;

технічна експлуатація – комплекс робіт, які виконуються на етапах використання систем та (або) складових ATM/ANS за призначенням, збереження, транспортування, приведення в готовність до застосування і підтримка в постійній готовності до цього застосування;

технічне обслуговування (ТО) – комплекс операцій чи операція для підтримки справного стану чи працездатності системи або складової ATM/ANS при використанні її за призначенням, під час простою, зберігання та транспортування;

технічний стан – сукупність здатних до зміни в процесі експлуатації властивостей системи або складової ATM/ANS, які характеризуються у відповідний момент часу визначальними параметрами (ознаками), установленими експлуатаційною документацією на цю систему або складову ATM/ANS.

2. Інші терміни, які використовуються у цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, стандартах та рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації.

3. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

ATM - організація повітряного руху (Air traffic management);

ANS – аеронавігаційне обслуговування (Air navigation services);

CS - специфікації спільноти (Community Specification);

DoC - Декларація про відповідність (Declaration of conformity);

DoV - Декларація про перевірку (Declaration of verification);

DSU - Декларація про придатність до застосування (Declaration of suitability for use);

EATMN - Європейська мережа організації повітряного руху (European air traffic management network);

АС КПП – автоматизована система керування повітряним рухом;

АФП – антенно-фідерний пристрій;

ЗВТ – засоби вимірювальної техніки;

ЗІП – запасні частини, інструменти та приладдя;

ЗНС - зв'язок, навігація та спостереження;

ЛКС – лінійно-кабельні споруди;

НЗОК – наземні, засоби об'єктивного контролю;

ОПР – організація повітряного руху.

III. Формування та ведення бази даних сертифікованих систем та складових ATM/ANS

1. Уповноважений орган формує та здійснює ведення бази даних сертифікованих систем та складових ATM/ANS (далі – база даних).

Порядок формування та ведення бази даних встановлюється уповноваженим органом.

2. Системи та складові ATM/ANS вважаються такими, що відповідають вимогам цих Авіаційних правил, після проведення процедури їх сертифікації та внесення до бази даних.

3. Відомості, що внесені до бази даних, є службовою інформацією, яка використовується згідно з чинним законодавством.

4. Перед початком експлуатації систем та складових ATM/ANS провайдер повинен здійснити заходи, визначеними цими Авіаційними правилами, для сертифікації (внесення до бази даних уповноваженого органу) системи та складової ATM/ANS.

5. У разі відсутності системи та складової ATM/ANS визначених у пункті 1 глави 1 розділу VII цих Авіаційних правил, у базі даних або закінчення терміну дії запису (у разі встановлення терміну дії), експлуатація системи та складової ATM/ANS з метою надання аеронавігаційного обслуговування забороняється.

IV. Загальні положення щодо взаємосумісності систем та складових ATM/ANS

1. Системи та складові ATM/ANS.

1. Системи та складові ATM/ANS та відповідні процедури повинні відповідати основним вимогам (ERs), що встановлені у розділі VII цих Авіаційних правил.

2. Провайдери, що здійснюють введення у експлуатацію систем та складових ATM/ANS, повинні задекларувати відповідність встановленим для цих засобів детальним вимогам, прийнятих з метою забезпечення виконання основних вимог (ERs).

3. Системи та складові ATM/ANS разом з пов'язаними процедурами, що здійснюють підтримку функцій та забезпечують надання послуг, зазначених у пункті 1 глави 1 Розділу VII цих Авіаційних правил, повинні бути предметом сертифікації з боку уповноваженого органу.

4. Системи та складові ATM/ANS повинні бути сертифіковані (внесені до бази даних уповноваженого органу) на підставі наданої заяви до уповноваженого органу та коли заявник продемонстрував:

що системи та складові ATM/ANS відповідають встановленим для цих засобів детальним вимогам з метою забезпечення виконання основних вимог (ERs);

коли провайдером виконані заходи, що передбачені цими Авіаційними правилами.

2. Декларування відповідності

1. Декларація про відповідність (DoC) або про придатність до застосування (DSU):

1) складові ATM/ANS повинні супроводжуватися декларацією про відповідність (DoC) або декларацією про придатність до застосування (DSU);

2) складові ATM/ANS, що супроводжуються декларацією про відповідність (DoC) або про придатність до застосування (DSU), забезпечують припущення щодо відповідності складових ATM/ANS основним вимогам (ERs) та належним імплементаційним правилам (IRs).

2. Декларація про перевірку систем (DoV):

1) системи ATM/ANS повинні бути предметом перевірки з боку провайдера відповідно до належних імплементаційних правил (IRs) щодо взаємосумісності з метою забезпечення їх відповідності основним вимогам (ERs) при введенні в експлуатацію;

2) до введення в експлуатацію системи ATM/ANS провайдер повинен скласти декларацію про перевірку системи (DoV), яка підтверджує відповідність системи ATM/ANS, та подати її з технічним файлом (TF) до уповноваженого органу. Структура та елементи декларації про перевірку системи (DoV) визначені в підпункті 3 пункту 2 глави 2 розділу IV цих Авіаційних правил. Для здійснення нагляду за дотриманням встановлених вимог уповноважений орган може вимагати будь-яку додаткову інформацію, що не наведена у технічному файлі (TF) або декларації про перевірку системи (DoV).

3) декларація про перевірку систем (DoV) та супровідні документи повинні мати дату та підпис уповноважених осіб. Декларація про перевірку систем (DoV) подається на тій мові, що і технічний файл (TF), та повинна містити, як мінімум, наступну інформацію:

 посилання на детальні вимоги, що застосовувались при проведенні перевірки;

 офіційне найменування провайдера, поштову та електронну адреси, прізвище та посаду керівника провайдера;

 стислий опис системи ATM/ANS;

 опис процедур, що застосовувались для встановлення відповідності системи ATM/ANS;

 перелік документів, що надані у технічному файлі (TF);

 посилання на відповідні специфікації спільноти(CS), що застосовувались;

 будь-які інші положення чи обмеження, яким повинна відповідати система ATM/ANS;

 строк дії чинності декларації (у разі встановлення терміну дії);

 підпис посадової особи відповідальної за встановлення відповідності системи ATM/ANS від провайдера;

4) декларація про перевірку системи (DoV) продовжує діяти за умови, якщо вона не була відкликана провайдером, або впроваджені нові вимоги, щодо яких необхідно проведення підтвердження відповідності;

5) уповноважений орган може керуватися власними оцінками щодо відповідності вимогам у сфері взаємосумісності, незважаючи на декларації про перевірку системи (DoV) провайдера.

3. Детальні вимоги (Специфікації спільноти (Community specifications))

1. З метою реалізації основних вимог (ERs) у сфері взаємосумісності систем та складових ATM/ANS уповноваженим органом та провайдером можуть бути застосовані специфікації спільноти (CS), які можуть містити:

європейські стандарти для систем та складових ATM/ANS разом з відповідними процедурами, розроблені європейськими органами з стандартизації;

специфікації Євроконтролю щодо операційної координації між провайдерами аеронавігаційного обслуговування.

2. Специфікації спільноти (CS) забезпечують припущення щодо відповідності систем та складових ATM/ANS основним вимогам (ERs) та/або імплементаційним правилам (IRs) разом з відповідними процедурами.

V. Сертифікація (внесення до бази даних уповноваженого органу)

1. Заява на сертифікацію системи та складової ATM/ANS

1. Заява на внесення до бази даних системи та складової ATM/ANS подається на розгляд уповноваженому органу відповідно до встановленої ним процедури.

2. Заява на внесення до бази даних систем та складових ATM/ANS подається провайдерами у встановленій уповноваженим органом формі за місяць до дати початку їх експлуатації та повинна містити дані про:

офіційне найменування організації, поштову та електронну адреси;

тип/склад системи ATM/ANS, заводські/серійні номери, частоти;

місце розміщення системи та складових ATM/ANS;

найменування виробника та дату виробництва;

ім'я, посаду, контактні дані відповідальної особи від провайдера за сертифікацію системи та складових ATM/ANS.

3. До заяви на сертифікацію систем та складових ATM/ANS додаються:

декларація про перевірку (DoV);

технічний файл (TF).

4. Заяву на внесення до бази даних системи та складової ATM/ANS можуть подавати тільки провайдери, що отримали чи планують отримати право на здійснення послуг з аеронавігаційного обслуговування відповідно до встановлених вимог.

5. Під час отримання заяви та документів, які додаються до заяви на внесення до бази даних, уповноважений орган повинен їх оцінити та перевірити на дотримання вимог цих Авіаційних правил.

6. Заява на внесення системи та складових ATM/ANS до бази даних і додатки до неї, повинна містити достовірну інформацію.

7. Під час подання декларації про перевірку (DoV) з метою внесення системи та складової ATM/ANS до бази даних уповноважений орган повинен

впевнитися, що декларація про перевірку (DoV) містить всю інформацію, яка визначена у підпункті 3 пункту 2 глави 2 розділу IV цих Авіаційних правил.

8. Якщо декларація про перевірку (DoV) та технічний файл (TF) не містять інформації, яка вимагається, що вказує на невідповідність встановленим вимогам, уповноважений орган повинен поінформувати про це заявника та запитати в нього необхідну додаткову інформацію, або відмовити у внесенні до бази даних та видачі сертифікату.

9. У разі отримання зауважень від уповноваженого органу до наданих документів, методів, що застосувались для встановлення відповідності систем та складових ATM/ANS при формуванні декларації про перевірку (DoV), провайдер повинен їх усунути, в тому числі шляхом виконання відповідних дій, після чого надати виправлений комплект підтверджуючих документів на повторний розгляд до уповноваженого органу.

2. Методи визначення відповідності

1. З метою сприяння виконання вимог цих Авіаційних правил уповноважений орган здійснює:

затвердження прийнятних методів визначення відповідності (AMC);

затвердження інструктивних матеріалів (GM);

затвердження джерел вимог засобів відповідності (MoC) до систем та складових ATM/ANS;

погодження альтернативних методів визначення відповідності (AltMOC).

2. Для встановлення відповідності з вимогами розділу VIII цих Авіаційних правил можуть бути використані прийнятні методи визначення відповідності (AMC), розроблені уповноваженим органом. У разі дотримання прийнятних

методів визначення відповідності (AMC), вимоги розділу VIII цих Авіаційних правил будуть виконані.

3. Можуть бути використані альтернативні методи визначення відповідності (AltMoC) для встановлення відповідності з вимогами розділу VIII цих Авіаційних правил.

Якщо провайдер для виконання вимог цих Авіаційних правил хоче застосувати альтернативні методи визначення відповідності (AltMOC) організації технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS, ніж прийняті уповноваженим органом, перед їх застосуванням до уповноваженого органу необхідно надати повний опис цих методів. Надаються всі керівництва або процедури, в які внесено зміни, а також документація для підтвердження того, що вимоги цих Авіаційних правил будуть виконуватися.

Провайдер може застосовувати альтернативні методи визначення відповідності (AltMOC) після їх погодження уповноваженим органом та опублікування.

4. Для встановлення відповідності з основними вимогами (ERs) встановлених у розділі VII цих Авіаційних правил, можуть бути використані засоби встановлення відповідності (MoC). У разі дотримання вимог, що наведені у засобах встановлення відповідності (MoC), основні вимоги цих Авіаційних правил будуть виконані.

5. Детальний перелік джерел вимог засобів відповідності (MoC) до систем та складових ATM/ANS формується, періодично оновлюється та затверджується уповноваженим органом на основі встановлених, чинних на час сертифікації імплементаційних правил (IRs), специфікацій спільноти (CS).

6. Встановлення відповідності систем ATM/ANS основним вимогам (ERs) здійснюється провайдером шляхом проведення процедури оцінки відповідності (CA).

7. Система ATM/ANS перевіряється щодо кожного наступного аспекту:
загальний склад;

розробка та інтеграція разом з інсталяцією (монтажем) складових та загального налаштування;

впровадження у операційне середовище;

організації технічного обслуговування;

відповідність вимогам цих Авіаційних правил.

8. При проведенні оцінки відповідності (CA) для кожної системи та складових ATM/ANS, що планується до сертифікації, провайдер повинен визначити обсяг вимог, що застосовуються до системи та складових ATM/ANS з переліку джерел засобів встановлення відповідності (MoC).

9. Результати проведених заходів з оцінки відповідності (CA), що були проведені провайдером з метою встановлення відповідності, документуються та надаються у технічному файлі (TF).

10. У разі встановлення відповідності заявленого наземного засобу ЗНС заявник формує декларацію про перевірку (DoV) за формою, що встановлюється уповноваженим органом.

11. До декларації про перевірку (DoV) в електронному вигляді додається технічний файл (TF) із доказовими матеріалами стосовно характеристик системи ATM/ANS, включаючи умови та сферу застосування, а також документи, що засвідчують відповідність складових ATM/ANS.

12. Копія технічного файлу (TF) повинна зберігатись провайдером протягом всього строку експлуатації системи та складової ATM/ANS.

13. Вміст та об'єм технічного файлу (TF), що додається, зазначається у декларації про перевірку (DoV).

3. Внесення до бази даних (видача сертифікату)

1. Заявлені системи та складові ATM/ANS вносяться уповноваженим органом до бази даних після демонстрації заявником їх відповідності вимогам цих Авіаційних правил.

2. Внесені до бази даних уповноваженого органу системи та складові ATM/ANS вважаються такими, що отримали сертифікат на систему та складову ATM/ANS.

3. Уповноважений орган може здійснювати виїзну сертифікаційну перевірку за процедурами, що встановлюється ним з метою перевірки інформації, що надані у деклараціях, та дотримання встановлених вимог.

4. У разі необхідності за зверненням провайдера уповноважений орган може видати сертифікат на заявлені системи та складові ATM/ANS, який засвідчує їх внесення до бази даних за формою, визначеною в додатку 1 до цих Авіаційних правил.

Сертифікат підлягає поверненню до уповноваженого органу у термін не пізніше ніж 20 робочих днів у разі пошкодження, анулювання, або втрати чинності.

5. Уповноважений орган може встановити обмеження та умови експлуатації систем та складових ATM/ANS у разі їх невідповідності вимогам

цих Авіаційних правил або у відповідності до критеріїв, що наведені в АМС, МоС. Такі обмеження та умови можуть включати:

обмеження щодо експлуатації системи та складової ATM/ANS на виділених (закріплених) номіналах частот, обмеження потужності випромінювання, обмеження функцій, або інших характеристик та параметрів;

обмеження щодо експлуатації у визначених умовах;

обмеження та умови експлуатації, характеристики систем та складових ATM/ANS, їх місце розташування заносяться до бази даних та/або зазначаються у додатку до сертифікату (у разі видання сертифікату).

6. Строк дії чинності запису у базі даних системи та складової ATM/ANS встановлюється уповноваженим органом та відображається у додатку до сертифікату (у разі видання сертифікату).

7. За результатами розгляду заяви уповноважений орган інформує про внесення системи та складової ATM/ANS до бази даних та здійснює видачу сертифікату (у разі необхідності).

У випадку виявлення невідповідностей в оформленні, відсутності окремих документів, достовірності наведених у них даних, невідповідностей систем та складових ATM/ANS встановленим вимогам, документи разом із переліком невідповідностей повертаються заявнику.

4. Внесення змін до бази даних

1. Заява на внесення змін до бази даних на систему та складові ATM/ANS подається провайдером за формою, встановленою уповноваженим органом до впровадження таких змін, з метою оцінки дотримання вимог цих Авіаційних правил.

2. Під час отримання заяви про внесення змін до бази даних для системи, складової ATM/ANS та сертифікату, уповноважений орган повинен оцінити інформацію, що надана експлуатантом систем та складових ATM/ANS, для перевірки її на відповідність вимогам цих Авіаційних правил.

3. У разі встановлення недотримання вимог уповноважений орган повинен: повідомити провайдера про невідповідність вимогам цих Авіаційних правил;

у разі неможливості усунення провайдером вказаних невідповідностей анулювати внесення до бази даних (сертифікат) чи встановити відповідні обмеження шляхом внесення змін до бази даних (додатку до сертифікату у разі видання сертифікату).

5. Анулювання, обмеження або призупинення дії запису у базі даних

1. У разі встановлення, що складова ATM/ANS, яка супроводжується декларацією про відповідність (DoC) чи про придатність до застосування (DSU), або система ATM/ANS, що супроводжується декларацією про перевірку (DoV), не відповідає основним вимогам (ERs) та/або належним імплементаційним правилам (IRs), уповноважений орган повинен вжити всі заходи, для забезпечення безпеки та безперервності операцій, шляхом анулювання запису у базі даних (сертифікату), відхилення заяви, обмеження або призупинення дії запису у базі даних (сертифіката) в цілому.

2. Уповноважений орган може призупинити дію запису у базі даних (сертифікат) у разі виявлення даних, що не відповідають зазначеним у документах, які подаються разом із заявою про внесення до бази даних терміном на один місяць.

3. Уповноважений орган може анулювати запис у базі даних (сертифікат) у разі невиконання сертифікаційних умов наведених у главі 7 цього розділу цих Авіаційних правил, а також у разі впливу надзвичайної ситуації, унаслідок якого подальша експлуатація системи та складової ATM/ANS визнається неможливою та/або у разів відмови провайдера від зобов'язань задекларованих у декларації про перевірку (DoV) системи ATM/ANS.

6. Нагляд

1. Уповноважений орган здійснює нагляд за:

дотриманням вимог, що застосовуються до систем та складових ATM/ANS до внесення інформації про них до бази даних;

постійним дотриманням вимог та умов, зазначених у базі даних (додатку до сертифіката) (на систему та складову ATM/ANS, а також зобов'язань, задекларованих провайдером у деклараціях про перевірку (DoV).

2. Нагляд здійснюється шляхом проведення цільових, планових та позапланових аудитів.

7. Сертифікаційні умови

1. Провайдери, які задекларували відповідність системи ATM/ANS та пов'язаних з ними процедур відповідно до пункту 2 глави 1 розділу IV цих Авіаційних правил повинні:

надати уповноваженому органу всю відповідну інформацію та задекларувати її відповідність використовуючи форму декларації про перевірку систем (DoV) визначену уповноваженим органом;

підтримувати працездатність систем та складових ATM/ANS відповідно до встановлених вимог та інформації, заявленої у декларації DoV;

повідомляти уповноважений орган про будь-які зміни в його декларації DoV або у засобах встановлення відповідності (MoC), які використовувалися шляхом подання документів щодо внесення змін до декларації DoV;

виконувати та документувати всі дії, інспектування, тестування, необхідне навчання, оцінки з безпеки польотів та надавати зазначену інформацію уповноваженому органу;

переконатися в тому, що системи та складові ATM/ANS не мають властивостей та особливостей, небезпечних для експлуатації;

доводити уповноваженому органу відповідність систем та складових ATM/ANS вимогам цих Авіаційних правил;

надати безперешкодний доступ уповноваженому органу до будь яких засобів, документів, записів, процедур або матеріалів, що використовуються для експлуатації систем та складових ATM/ANS – об'єкта сертифікації або декларування.

2. З метою визначення відповідності вимогам цих Авіаційних правил провайдер зобов'язаний надати безперешкодний доступ уповноваженому органу до будь яких засобів, документів, записів, процедур або матеріалів, що використовуються для експлуатації систем та складових ATM/ANS – об'єкта сертифікації або декларування.

8. Припинення експлуатації системи та складових ATM/ANS

1. Провайдер, який має намір припинити експлуатацію системи та складових ATM/ANS повинен:

за місяць повідомити про цей намір уповноважений орган;
повернути сертифікат (у разі видання).

2. Провайдер повинен переконатися, що прийняті необхідні заходи з метою запобігання ненавмисного використання систем та складових ATM/ANS

за винятком, якщо уповноваженим органом погоджено використання систем та складових ATM/ANS з іншою метою.

VI. Сертифікація наземних засобів зв'язку суб'єктів ЦА, що не є провайдерами аеронавігаційного обслуговування

1. Засоби авіаційного повітряного електрозв'язку, що перебувають у експлуатації суб'єктів ЦА, що не є провайдерами аеронавігаційного обслуговування, підлягають сертифікації.

2. Перед початком експлуатації наземних засобів зв'язку, що наведено в пункті 1 розділу VI цих Авіаційних правил, суб'єкт авіаційної діяльності повинен здійснити заходи передбачені цими Авіаційними правилами для внесення наземних засобів зв'язку до бази даних уповноваженого органу.

3. У разі відсутності наземного засобу зв'язку у базі даних або закінчення терміну дії запису експлуатація наземних засобів зв'язку забороняється.

4. Внесення запису до бази даних щодо екземпляру наземного засобу зв'язку проводиться уповноваженим органом тільки у разі наявності у суб'єкта авіаційної діяльності чинного документа (сертифікат аеродрому, посвідчення на злітно-посадковий майданчик, тощо) виданого уповноваженим органом, що підтверджує використання зазначених наземних засобів зв'язку з метою забезпечення безпеки польотів цивільної авіації або наявності заявки на отримання таких документів.

2. Заява на сертифікацію наземних засобів зв'язку

1. Заява на внесення до бази даних наземного засобу зв'язку надається у встановленій уповноваженим органом формі за місяць до дати початку їх експлуатації та повинна містити дані про:

офіційне найменування організації, поштову та електронну адреси;

призначення, заводський номер, тип наземного засобу зв'язку;

місце розміщення;

найменування виробника та дату виробництва;

ім'я, посаду, контактні дані відповідальної особи від суб'єкта ЦА за експлуатацію та сертифікацію.

2. До заяви на внесення до бази даних додаються:

обґрунтування необхідності використання наземного засобу зв'язку (обґрунтування необхідності закріплення частот);

декларація про відповідність наземного засобу зв'язку;

технічний файл (TF).

3. Технічний файл (TF) повинен містити, як мінімум:

акт технічного стану;

акт льотної перевірки;

протокол наземної перевірки;

експлуатаційну документацію.

4. Форми акту технічного стану, акту льотної перевірки, протоколу наземної перевірки встановлюються уповноваженим органом.

5. Заява на внесення наземного засобу зв'язку до бази даних і додатки до неї повинні містити достовірну інформацію.

6. Заява на внесення наземного засобу зв'язку до бази даних, а також додатки до неї, які мають виправлення, помилки до розгляду не приймаються.

7. Розгляд заяви та внесення наземного зв'язку до бази даних здійснюється за процедурою встановленою уповноваженим органом.

8. Уповноважений орган може відмовити у внесенні засобу зв'язку до бази даних у разі:

невідповідності наземного засобу зв'язку встановленим вимогам;

відсутності наземних засобів об'єктивного контролю, що здійснюють запис мовної інформації;

відсутності експлуатаційної документації на засіб зв'язку;

у разі перевищення терміну експлуатації, що встановлений виробником;

у разі визнання засобу застарілим.

9. Наземний засіб зв'язку вважається застарілим, якщо виробники випускають нові вироби з кращими тактичними та (або) технічними характеристиками і при цьому:

тактичні та (або) технічні характеристики старого наземного засобу РТЗ не відповідають зростаючим вимогам і конкретним умовам експлуатації;

для даного наземного засобу зв'язку припинений випуск комплектуючих елементів.

Рішення про списання наземних засобів зв'язку, які не відповідають зростаючим вимогам і конкретним умовам експлуатації, приймається уповноваженим органом.

10. Про результати розгляду заяви щодо внесення до бази даних заявник інформується уповноваженим органом у термін, що не перевищує 30 днів.

11. У разі отримання письмової інформації від уповноваженого органу про наявні недоліки у наданих до заяви документах, заявник протягом одного місяця з дня отримання повинен їх усунути та надати докази про це уповноваженому органу. Якщо у зазначений термін уповноважений орган не

отримає необхідні матеріали або звернення заявника про необхідність продовження терміну для усунення недоліків, заява відхиляється. У такому разі заявник повторно подає заяву про внесення до бази даних та додані до неї документи тільки після усунення недоліків.

12. Запис у базі даних може бути анульований уповноваженим органом на підставі наданих документів та у випадках:

невиконання нормативно - правових актів у галузі цивільної авіації;

впливу надзвичайної ситуації, унаслідок якої подальша експлуатація наземного засобу ЗНС визнається неможливою;

демонтажу або зміни місця встановлення, зміни умов експлуатації;

виявлення даних, що не відповідають вимогам експлуатаційної документації, або зазначеним у документах, які подаються разом із заявою про внесення до бази даних;

анулювання документу (сертифікату аеродрому, посвідчення на злітно - посадковий майданчик, тощо), що засвідчує діяльність у галузі цивільної авіації;

недотримання вимог та умов експлуатації наземного засобу зв'язку;

припинення експлуатації наземного засобу зв'язку;

використання наземного засобу зв'язку не за призначенням;

виведення з експлуатації наземного засобу зв'язку та його списання;

інших випадках визначених уповноваженим органом.

13. При зміні власника засобу зв'язку, юридичної назви суб'єкта авіаційної діяльності або його місцезнаходження останній в місячний термін повинен поінформувати про це уповноважений орган.

VII. Основні вимоги у сфері взаємосумісності (ERs)

1. Системи та складові ATM/ANS.

1. Системи та складові ATM/ANS, що забезпечують надання відповідної інформації з/на борт повітряного судна та на землі, повинні бути спроектовані, виготовлені, встановлені, підтримуватися, бути захищені від несанкціонованого втручання та експлуатуватись таким чином, щоб забезпечити їхню роботу за призначенням. Системи та складові ATM/ANS повинні включати такі, що забезпечують підтримку наступних функцій та послуг:

1) організації повітряного простору (Airspace management);

2) організації потоків повітряного руху (Air traffic flow management);

3) обслуговування повітряного руху, а саме системи, що забезпечують обробку польотних даних (Flight Data Processing System), обробку даних спостереження (surveillance data processing system), взаємодію людини та системи (human-machine interface);

4) зв'язку, включаючи авіаційний, наземний, повітряний електрозв'язок (COM);

5) навігації (NAV);

6) спостереження (SUR).

2. Цілісність, продуктивність і надійність систем та складових ATM/ANS.

1. Цілісність та продуктивність повинні відповідати призначенню систем та складових ATM/ANS та мати необхідний рівень оперативної ефективності під час усього терміну їхньої експлуатації.

2. Системи та складові ATM/ANS повинні бути спроектовані, побудовані, обслуговуватися та експлуатуватися з використанням відповідних схвалених процедур таким чином, щоб забезпечити необхідний рівень роботи на всіх етапах польоту.

3. Системи та їхні складові ATM/ANS повинні підтримувати нові, узгоджені та допущені концепції експлуатації, які покращують якість, стійкість та ефективність аеронавігаційних послуг, особливо для забезпечення безпеки польотів та пропускної спроможності.

3. Проектування систем та складових ATM/ANS

1. Системи та складові ATM/ANS повинні бути розроблені з урахуванням відповідних вимог безпеки польотів та авіаційної безпеки.

2. Системи та складові ATM/ANS повинні бути спроектовані таким чином, щоб ймовірність виникнення несправностей, наслідком яких є відмова, були зворотно-пропорційні тяжкості їх впливу на безпеку польотів.

3. Системи та складові ATM/ANS повинні бути спроектовані з урахуванням обмежень, пов'язаних з людським фактором та ефективністю.

4. Системи та складові ATM/ANS повинні проектуватися таким чином, щоб захистити їх та інформацію, яку вони оброблюють, від шкідливого впливу внутрішніх та зовнішніх чинників.

5. Системи та складові ATM/ANS повинні супроводжуватися документацією в зрозумілій, повній та чіткій формі, яка необхідна для монтажу, експлуатації та технічного обслуговування, та повинна містити відомості про небезпечні умови.

6. Системи та складові АТМ/АNS повинні підтримувати необхідний рівень безпеки польотів протягом всього терміну експлуатації чи зміни послуг.

VIII. Організація технічної експлуатації систем та складових АТМ/АNS

1. Забезпечення обслуговування зв'язку, навігації спостереження.

1. Виконання завдань із забезпечення обслуговування зв'язку, навігації, спостереження визначається якісним рівнем організації технічної експлуатації систем та складових АТМ/АNS.

2. Організація технічної експлуатації систем та складових АТМ/АNS повинна передбачати:

- введення в експлуатацію;
- технічне обслуговування;
- введення експлуатаційної документації;
- ремонт;
- модернізацію;
- продовження терміну служби (ресурсу);
- матеріально-технічне забезпечення;
- проведення наземних перевірок;
- проведення льотних перевірок;
- технічну експлуатацію програмних продуктів;
- метрологічне забезпечення;
- планування, облік та звітність.

2. Уведення в експлуатацію систем та складових АТМ/АNS

1. Уведення в експлуатацію систем та складових АТМ/АNS повинно передбачати:

планування робіт з уведення в експлуатацію об'єктів і систем та складових АТМ/АNS;

формування вихідних вимог і завдання на проектування;

розгляд і затвердження проектної документації;

проведення процедури закупівлі з подальшим укладанням договорів з підрядними будівельно-монтажними організаціями і постачальниками;

нагляд за будівельними та контроль за монтажно-налагоджувальними роботами;

проведення приймальних випробувань систем та складових АТМ/АNS;

приймання об'єктів ЗНС, будівництво яких завершено;

проведення заходів із сертифікації систем та складових АТМ/АNS (при необхідності);

допуск до експлуатації систем та складових АТМ/АNS.

2. Підрозділи ЗНС провайдера при будівництві нових об'єктів та впровадженні нових систем та складових АТМ/АNS повинні брати участь:

у складанні вихідних вимог і технічних завдань на проектування, експертизі та погодженні проектно-кошторисної документації на будівництво;

у контролі за виконанням будівельно-монтажних і налагоджувальних робіт з установки систем та складових АТМ/АNS та прийманні виконаних будівництвом об'єктів ЗНС;

у контролі за проведенням будівельних робіт на території аеродрому та у районах об'єктів ЗНС, і організації нагляду за цілісністю ЛКС і АФП під час проведення цих робіт.

3. Провайдер повинен встановити процедури проведення усіх видів випробувань систем та складових АТМ/АNS.

4. При проектуванні та сертифікації радіонавігаційних засобів слід враховувати аспекти людського фактора, що викладені у Doc 9683 «Human Factors Training Manual» та Circular 249 ICAO (Human Factors Digest No. 11 — Human Factors in CNS/ATM Systems).

5. Готовність системи та складових ATM/ANS до експлуатації повинна перевірятися комісією, призначеною провайдером.

6. Початок експлуатації систем та складових ATM/ANS визначається на підставі організаційно-розпорядчого документу провайдера.

3. Організація технічного обслуговування

1. Провайдер повинен організувати та забезпечити ТО систем та складових ATM/ANS з метою підтримання їх надійності, попередження відмов, несправностей, деградації та підтримання експлуатаційних характеристик у межах встановлених вимог, визначених детальними вимогами.

2. При організації ТО провайдер повинен визначитися з методами, видами та періодичністю проведення ТО. Цей вибір залежить від призначення систем та складових ATM/ANS, їх конструкції, вимог до показників надійності, ефективності та ряду економічних показників.

3. ТО повинно виконуватись відповідно до регламентів ТО системи та складової ATM/ANS, у якій регламентується періодичність та обсяг ТО.

Настроювання, регулювання при проведенні ТО радіопередавальних пристроїв діапазону ДВЧ проводяться з використанням еквівалентів антени або поглинаючого вимірювача потужності.

Перевірка працездатності радіостанцій аварійного каналу (121,5 МГц) проводиться шляхом перестроювання частоти цього засобу на робочу частоту мережі авіаційного електрозв'язку відповідного органу ОПП.

4. Для виконання операцій з ТО, що потребують повного відключення систем та складових ATM/ANS, передбачаються планові зупинки. Під плановою зупинкою систем та складових ATM/ANS розуміють його повне відключення (основного та резервного комплектів обладнання) з припиненням виконання заданої функції.

5. Короткотривалі зупинки (відключення, перехід на резервні комплекти) для перевірки працездатності при виконанні ТО та ремонту тривалістю до 30 хвилин проводяться з дозволу керівника чергової зміни підрозділу ЗНС та керівника польотів (старшого диспетчера чергової зміни) органу ОПП.

6. Оповіщення про планові зупинки роботи систем та складових ATM/ANS виконуються відповідно до чинних нормативних норм з обов'язковою публікацією про тимчасову зупинку у збірнику аеронавігаційної інформації України.

7. При плануванні та виконанні ТО припускається відхилення часу початку ТО на ± 15 відсотків від періодичності, установленної для ТО даного виду.

8. З метою скорочення простою систем та складових ATM/ANS планові зупинки повинні здійснюватися після повного завершення усіх підготовчих робіт.

9. Провайдер повинен розробити та затвердити інструкції щодо дій персоналу ЗНС в складних метеорологічних умовах та довести їх до персоналу ЗНС.

10. ТО обладнання електропостачання об'єктів ЗНС включає:
обслуговування електроустановки та електрообладнання об'єктів ЗНС;
обслуговування автономних джерел електроживлення (дизель-електричні агрегати);
обслуговування пристроїв безперебійного електроживлення;
обслуговування акумуляторних батарей.

11. З метою перевірки працездатності обладнання електроживлення об'єктів ЗНС, оснащених автономними джерелами електроживлення (дизель-електричними агрегатами), останні перевіряються під номінальним навантаженням не рідше одного разу на два тижня, при цьому тривалість перевірки в указаному режимі складає час, не менший 20 хвилин (тривалість перевірки під номінальним навантаженням може визначатися місцевими інструкціями). Під час перевірки контролюються правильність роботи пристрою автоматичного запуску та вихідні параметри автономного джерела електроживлення (дизель-електричного агрегату).

На об'єкті ЗНС перевіряється наявна кількість палива в ємностях, що повинна забезпечувати безперервну роботу автономного джерела електроживлення (дизель-електричного агрегату) не менше 24 годин для об'єктів ЗНС, розташованих у межах аеродромної території. Для віддалених об'єктів ЗНС наявна кількість палива повинна забезпечувати безперервну роботу автономних джерел електроживлення (дизель-електричних агрегатів) протягом часу, необхідного для доставки палива, але не менше 24 годин.

4. Організація та проведення ремонтів

1. Організація та проведення ремонту систем та складових ATM/ANS є складовою частиною технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS.

2. Організація та проведення ремонту є комплексом заходів, спрямованих на попередження відмов, несправностей, деградації, відновлення справного стану чи відновлення працездатності систем та складових АТМ/АNS, приведення їхніх параметрів у відповідність до детальних вимог (експлуатаційної документації та встановленим нормам), підвищення надійності роботи, а також на відновлення ресурсів засобів чи їхніх складових частин, продовження терміну служби (ресурсу) за необхідності.

5. Модернізація систем та складових АТМ/АNS

1. Модернізація проводиться з метою поліпшення функціональних, технічних та експлуатаційних характеристик систем та складових АТМ/АNS шляхом заміни окремих складових засобу.

2. Модернізація систем та складових АТМ/АNS проводиться підприємствами-виробниками цих систем та його офіційними представництвами (уповноваженими виробником) на підставі укладених договорів або власними силами провайдера. За результатами зазначених заходів повторно проводиться процедура оцінки відповідності (CA).

6. Порядок продовження терміну служби (ресурсу) систем та складових АТМ/АNS.

1. Системи та складові АТМ/АNS, які відпрацювали призначений термін служби (ресурс), підлягають перевірці їх технічного стану з метою визначення доцільності їх подальшого використання за призначенням та продовження терміну служби (ресурсу).

2. Під продовженням терміну служби (ресурсу) систем та складових АТМ/АNS слід розуміти порядок дій, що спрямовані на визначення можливості

подальшої експлуатації систем та складових ATM/ANS та здійснення на них інженерно-технічних заходів, у яких закінчився призначений термін служби або які відпрацювали призначений ресурс.

3. Після призначення нового терміну служби (ресурсу) систем та складових ATM/ANS, установленого за результатами проведення робіт з його продовження, повинна бути забезпечена повна відповідність усіх тактико-технічних характеристик систем та складових ATM/ANS детальним вимогам (експлуатаційної документації та вимогам, що встановлені цими Авіаційними правилами).

4. Робота з продовження терміну служби (ресурсу) систем та складових ATM/ANS проводиться відповідно до організаційно-розпорядчого документа провайдера.

7. Матеріально-технічне забезпечення підрозділів ЗНС

1. Провайдер повинен організувати матеріально-технічне забезпечення технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS з метою підтримання їх безперебійної роботи.

2. Провайдер повинен визначити відповідальний структурний підрозділ за організацію матеріально-технічного забезпечення технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS.

3. Провайдер повинен встановити порядок організації матеріально-технічного забезпечення технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS та затвердити його своїм організаційно-розпорядчим документом.

4. Провайдер повинен встановити норми та порядок використання ЗПП, витратних матеріалів для забезпечення безперебійної роботи системи та складових АТМ/АNS, проведення ТО та ремонтів.

5. ЗПП повинен зберігатися у придатних для зберігання кліматичних умовах. Провайдер повинен визначити ЗПП, що має обмежений термін використання, який потребує технічного обслуговування чи повірки.

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

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

8. Організація проведення наземних перевірок

1. Провайдер повинен забезпечити проведення наземних перевірок відповідно до нормативно-правових актів України та вимог Doc ICAO 8071 «Manual on Testing of Radio Navigation Aids».

2. Наземні перевірки проводяться з метою визначення відповідності основних технічних параметрів систем та складових АТМ/АNS вимогам експлуатаційних документів у таких випадках:

при введенні в експлуатацію нових систем та складових АТМ/АNS;

перед льотними перевірками;

після схемно-конструкційних змін, модернізації або ремонту систем та складових АТМ/АNS;

на вимогу органу ОНР;

перед проведенням робіт з продовження терміну служби (ресурсу) системи та складових ATM/ANS.

3. Наземні перевірки систем та складових ATM/ANS включають такі роботи:

перевірку працездатності;

вимірювання основних технічних параметрів;

регулювання і налаштування (у разі потреби);

складання протоколу наземної перевірки та налаштування.

9. Організація льотних перевірок

1. Провайдер повинен забезпечити проведення льотних перевірок відповідно до нормативно-правових актів України та вимог Doc ICAO 8071 «Manual on Testing of Radio Navigation Aids».

2. Льотні перевірки систем та складових ATM/ANS проводяться з метою підтвердження відповідності їх тактико-технічних характеристик вимогам експлуатаційної документації та оцінки придатності до забезпечення польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху.

3. Системи та складові ATM/ANS, яким не проведено відповідні льотні перевірки з встановленою періодичністю, вважаються непридатними для використання за призначенням.

4. Відповідальність за своєчасність, повноту та якість льотних перевірок систем та складових ATM/ANS несе провайдер.

10. Організація технічної експлуатації програмних продуктів

1. Експлуатація та супровід програмних продуктів систем та складових АТМ/АNS повинна здійснюватися відповідно до експлуатаційних документів та передбачати виконання таких основних завдань:

інсталяція програмного продукту;

конфігурація програмного продукту та підтримка його у робочому стані;

технічну підтримку користувачів (конфігурування інтерфейсу користувача під конкретні умови використання та вимоги користувача тощо);

встановлення прав доступу (розмежування прав доступу);

виконання резервного копіювання та архівування даних;

облік, зберігання та застосування копій програмних продуктів;

моніторинг стану систем і складових АТМ/АNS та виявлення помилок у роботі програмних продуктів;

відновлення працездатності систем та складових АТМ/АNS після збоїв та порушень у роботі програмного продукту;

внесення підготовленої нової (корегованої) інформації до баз даних;

підготовка пропозицій та участь у заходах щодо розвитку, модернізації програмного продукту;

усунення помилок та збоїв, виявлених у процесі технічної експлуатації програмного продукту;

реалізація розширення функціональних можливостей програмних продуктів;

створення інтерфейсів взаємодії з іншими (зовнішніми) системами;

адаптація програмних продуктів для можливості роботи на іншій (оновленій) апаратній платформі, застосування нових системних можливостей;

покращення ергономіки та дизайну.

2. Провайдер повинен мати підготовлений та допущений персонал ЗНС для експлуатації програмних продуктів систем та складових АТМ/АNS або мати договір з сервісними центрами підприємств-виробників систем та складових АТМ/АNS або їх офіційними представництвами.

11. Метрологічне забезпечення

1. Провайдер повинен організувати метрологічну службу або призначити особу, відповідальну за забезпечення єдності вимірювань на підставі вимог законодавства України для забезпечення єдності вимірювань при технічній експлуатації систем та складових АТМ/АНС.

2. Основними завданнями забезпечення метрологічної діяльності при технічній експлуатації систем та складових АТМ/АНС є:

здійснення аналізу стану вимірювань на всіх стадіях технічної експлуатації систем та складових АТМ/АНС;

забезпечення єдності вимірювань при здійсненні технічної експлуатації систем та складових АТМ/АНС;

узагальнення результатів аналізу та оцінки стану засобів вимірювальної техніки, їх ремонту і використання, а також забезпечення єдності вимірювань при здійсненні технічної експлуатації систем та складових АТМ/АНС;

визначення необхідної номенклатури засобів вимірювальної техніки та їх застосування з метою ефективного контролю технологічних процесів та характеристик систем та складових АТМ/АНС;

надання методичної та практичної допомоги персоналу ЗНС щодо застосування нових сучасних засобів вимірювальної техніки;

створення та застосування сучасних методів вимірювань та засобів вимірювальної техніки;

проведення експертизи технічних завдань, проектної, конструкторської, технологічної документації, звітів про науково-дослідні роботи, експлуатаційно-технічної документації;

розроблення та застосування стандартів та інших документів провайдера, що регламентують питання забезпечення єдності вимірювань;

проведення моніторингу причин некоректного вимірювання параметрів роботи систем та складових ATM/ANS, що не відповідають метрологічним вимогам;

організація проведення в установленому порядку калібрування і ремонту засобів вимірювальної техніки;

установлення міжкалібрувальних інтервалів засобів вимірювальної техніки;

проведення внутрішньої перевірки підрозділів ЗНС щодо забезпечення єдності вимірювань при здійсненні технічної експлуатацію систем та складових ATM/ANS;

організація і проведення робіт з підвищення кваліфікації, підготовки та перепідготовки метрологів та фахівців, що працюють в підрозділах провайдера.

3. ЗВТ мають застосовувати одиниці вимірювання міжнародної системи одиниць (SI), прийнятої генеральною конференцією з мір та ваг і рекомендованої Міжнародною організацією законодавчої метрології.

4. Провайдер повинен застосовувати тільки повірені ЗВТ, які відповідають вимогам щодо точності, регламентованим для відповідних видів систем та складових ATM/ANS, у встановлених умовах їх експлуатації.

5. Провайдер повинен встановити порядок та правила експлуатації ЗВТ.

6. Персонал ЗНС повинен пройти професійну підготовку із застосування ЗВТ з метою правильного їх використання та коректного проведення вимірювань параметрів роботи системи та складових ATM/ANS під час проведення ТО та ремонту.

12. Облік та звітність систем та складових ATM/ANS

1. Облік та звітність при технічній експлуатації систем та складових АТМ/АNS повинен представляти зведення даних щодо складу і технічного стану систем та складових АТМ/АNS, а також щодо виробничої діяльності підрозділів ЗНС провайдера.

2. Облік та звітність щодо складу і технічного стану систем та складових АТМ/АNS, а також виробничої діяльності підрозділів ЗНС повинен здійснюватися для систем та складових АТМ/АNS, що мають чинні записи у базі даних (сертифікати) уповноваженого органу.

3. Річний звіт щодо технічної експлуатації систем та складових АТМ/АNS та виробничої діяльності служби ЗНС підписується керівником підрозділу ЗНС або уповноваженою особою провайдера і подається до уповноваженого органу до 30 січня року наступного за звітним.

4. Провайдер повинен надавати достовірні данні у повідомленнях та річних звітах, та зобов'язаний здійснювати періодичний контроль за достовірністю та точністю ведення обліку систем та складових АТМ/АNS.

13. Наземні засоби об'єктивного контролю (НЗОК) при технічній експлуатації складових та систем АТМ/АNS

1. НЗОК повинні забезпечувати запис та відтворення інформації при ОПР та операційної діяльності провайдерів.

2. НЗОК повинні забезпечити автоматичний запис та збереження записаної інформації не менше ніж 30 календарних днів.

3. До інформації, що підлягає запису НЗОК належить:

авіаційний наземний електрозв'язок, що забезпечує взаємодію органів ОПП та передавання даних, пов'язаних із забезпеченням безпеки польотів;

авіаційний повітряний електрозв'язок, що забезпечує польотно-інформаційне, диспетчерське та аварійне ОПП, пошук та рятування, автоматичний обмін даними з ПС;

авіаційне радіомовлення авіаційної метеорологічної інформації та мовлення для польотно-інформаційного обслуговування;

авіаційний супутникової електрозв'язок, що забезпечує взаємодію органів ОПП на території України та за її межами, а також електрозв'язок органів ОПП з екіпажами ПС;

данні від систем спостереження ОПП, що використовуються органами ОПП при диспетчерському обслуговуванні;

необроблені данні від засобів систем спостереження ОПП;

обробленні данні від систем спостереження ОПП, які використовує персонал ОПП на АС КПП та автоматизованих робочих місцях;

польотні данні, що використовують органи ОПП, у тому числі OLDI повідомлення;

данні, що відображаються на дисплеях повітряної обстановки, у тому числі усі операції, що виконує диспетчер УПП під час своєї роботи;

данні введення інформації про надані команди, диспетчерські дозволи або вказівки;

данні про роботу систем та складових ATM/ANS;

данні введення (виведення) інженерно-технічного персоналу АС КПП.

14. Виникнення аварійних та непередбачуваних ситуацій

1. Провайдер повинен розробити та затвердити орієнтований перелік та карти аварійних та непередбачуваних ситуацій, які можуть виникнути в підрозділах ЗНС, а також організувати проведення оцінки ризиків, які можуть

привести до виникнення цих ситуацій, які потенційно можуть вплинути на безпеку польотів.

2. Провайдер повинен організувати навчання щодо дій персоналу ЗНС в аварійних та непередбачуваних ситуацій та дій в ситуації деградації систем та складових АТМ/АНС.

3. Затверджені типові карти дій персоналу ЗНС в аварійних і непередбачуваних ситуаціях та в ситуаціях деградації обладнання повинні знаходитися на усіх об'єктах ЗНС.

4. Провайдер повинен із встановленою періодичністю проводити перевірку знань та практичних навиків з вирішення операційних завдань технічної експлуатації систем та складових АТМ/АНС при виникненні аварійних і непередбачуваних ситуацій, а також при деградації систем та складових АТМ/АНС.

15. Охорона праці

1. Діяльність з охорони праці на об'єктах ЗНС провайдера повинна здійснюватися відповідно до законодавства України та бути спрямована на створення належних, безпечних і здорових умов праці, запобігання нещасним випадкам та професійним захворюванням персоналу ЗНС.

2. Провайдер зобов'язаний організувати створення на робочих місцях підрозділів ЗНС належні умови праці відповідно до вимог нормативно-правових актів з питань охорони праці.

3. Організацію забезпечення охорони праці при технічній експлуатації систем та складових АТМ/АНС здійснює керівник підрозділу ЗНС спільно з

підрозділами охорони праці провайдера або відповідальною посадовою особою з питань охорони праці.

4. Відповідальність за дотримання і виконання правил охорони праці при виконанні робіт покладається безпосередньо на персонал ЗНС.

5. Персонал ЗНС зобов'язаний:

дбати про особисту безпеку і здоров'я, а також про безпеку і здоров'я оточуючих людей в процесі виконання будь-яких робіт чи під час перебування на території підрозділів провайдера;

знати і виконувати вимоги нормативно-правових актів з охорони праці, правила поведіння з машинами, механізмами, устаткуванням та іншими засобами виробництва, користуватися засобами колективного та індивідуального захисту;

проходити в установленому законодавством порядку попередні та періодичні медичні огляди.

16. Пожежна безпека

1. Провайдер повинен забезпечити пожежну безпеку об'єктів ЗНС відповідно до законодавства України з питань пожежної безпеки та враховувати встановлені протипожежні вимоги, стандарти, норми, правила під час проектування та експлуатації систем та складових АТМ/АНС.

2. Відповідальність за загальну організацію заходів щодо забезпечення пожежної безпеки на об'єктах ЗНС провайдера покладається безпосередньо на керівника провайдера.

3. Відповідальність за забезпечення пожежної безпеки на об'єктах ЗНС несуть керівники цих об'єктів. Керівник об'єкта ЗНС призначає відповідальних

осіб за протипожежний стан окремих будівель, споруд, приміщень, діляниць, технічного та інженерного обладнання об'єкта ЗНС, а також за утримання і експлуатацію технічних засобів протипожежного захисту.

4. Відповідальність за дотримання і виконання правил пожежної безпеки на кожному робочому місці покладається персонально на працівника, зайнятого на даному робочому місці.

5. Керівник підрозділу ЗНС сумісно з посадовою особою пожежної охорони розробляє перелік заходів забезпечення пожежної безпеки на об'єктах ЗНС.

6. ТО, монтаж та наладка систем пожежної автоматики, систем пожежної та охоронної сигналізації на об'єктах ЗНС провайдера виконується відповідними організаціями (фізичними особами) на підставі укладених договорів.

7. На об'єктах ЗНС провайдера повинні знаходитися положення, інструкції та інші необхідні керівні документи, які визначені державною або відомчою пожежною охороною. Вимоги пожежної безпеки провайдера, що містяться у цих керівних документах, не повинні суперечити державним стандартам, нормам і правилам.

8. На об'єктах ЗНС повинні знаходитись таблички з номерами телефонів із зазначенням порядку виклику підрозділу пожежної охорони.

9. Увесь персонал ЗНС під час прийняття на роботу і щорічно за місцем роботи повинен проходити інструктаж з питань пожежної безпеки. Особи, які не пройшли навчання, інструктаж і перевірку знань з питань пожежної безпеки до роботи не допускаються.

17. Охорона навколишнього середовища

1. Охорона навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки, запобігання і ліквідація негативного впливу виробничої діяльності на навколишнє природне середовище повинна бути організована відповідно до законодавства України, а екологічна оцінка експлуатаційних змін в системі ОрПП, повинна проводитися з урахуванням рекомендацій, що викладені в Doc ICAO 10031 «Guidance on Environmental Assessment of Proposed Air Traffic Management Operational Changes».

2. Суб'єкти авіаційної діяльності під час технічної експлуатації систем та складових ATM/ANS повинні дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.

3. Скидання шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів не допускається, крім випадків аварійної ситуації. Винні в таких діях особи несуть відповідальність передбачену законодавством України.

4. При проектуванні, розміщенні, будівництві, уведенні в дію нових і реконструкції діючих наземних засобів та об'єктів ЗНС необхідно додержання екологічних стандартів та нормативів, визначених законодавством України.

5. При використанні на об'єктах ЗНС нафти і нафтопродуктів необхідно додержуватися правил їх транспортування, зберігання та застосування.

6. При технічній експлуатації систем та складових АТМ/АNS необхідно вживати заходи щодо запобігання та недопущення перевищення встановлених рівнів акустичного, електромагнітного, іонізуючого шкідливого впливу на навколишнє природне середовище і здоров'я людини.

18. Надійність роботи систем та складових АТМ/АNS

1. Надійність роботи систем та складових АТМ/АNS повинна забезпечуватися:

схемно-конструкційним виконанням, якістю застосовуваних комплектуючих елементів;

ступенем автоматизації, резервуванням;

надійністю електропостачання, ліній електрозв'язку та управління;

організацією технічної експлуатації, якістю ТО та ремонту;

умовами експлуатації, професійною підготовкою персоналу ЗНС;

умовами транспортування та збереження.

2. У процесі експлуатації рівень надійності систем та складових АТМ/АNS повинен оцінюватися за результатами аналізу статистичних даних про відмови, несправності, деградації та причин їхньої появи.

19. Технічні вимоги до резервування систем та складових АТМ/АNS

1. Для забезпечення роботи за призначенням системи та складові АТМ/АNS повинні бути зарезервовані із застосуванням різних видів резервування з метою виконання усіх необхідних функцій при забезпеченні польотів ПС, ОПР та виробничої діяльності провайдера.

2. Технології резервування систем та складових АТМ/АNS повинні визначатися в інструкціях з резервування цих засобів залежно від схемно-

конструкційних, функціональних особливостей та з урахуванням виконуваних потрібних функціональних завдань із забезпечення польотів ПС, ОПР та виробничої діяльності провайдера.

20. Технічні вимоги до безперебійної роботи систем та складових ATM/ANS

1. Електропостачання об'єктів ЗНС від централізованих джерел електроживлення повинна забезпечуватися електропередавальними організаціями та/або електротехнічними підрозділами провайдера.

2. Для визначення межі відповідальності між електропередавальною організацією/електротехнічним підрозділом та підрозділом ЗНС щодо експлуатації електроустановок на об'єктах ЗНС провайдер повинен оформити акт розмежування відповідальності за експлуатацію електроустановок на об'єкті ЗНС. В інших випадках розподіл відповідальності за електроустановки встановлюється відповідно до вимог законодавства України.

3. При відмовах систем та складових ATM/ANS або основного джерела електропостачання об'єкта ЗНС керівник чергової зміни підрозділу ЗНС повинен вжити заходи щодо переведення систем та складових ATM/ANS або джерела електропостачання на резервне.

4. Керівник чергової зміни повинен негайно доповісти органу ОПР про відмову систем та складових ATM/ANS або основного джерела електропостачання об'єкта ЗНС та негайно інформувати про цю відмову електропостачальну службу провайдера (іншу електропостачальну організацію, якщо відмова відбулася через порушення електропостачання).

21. Технічні вимоги до оперативного контролю та моніторингу працездатності систем та складових ATM/ANS

1. Оперативний контроль працездатності систем та складових АТМ/АNS на об'єктах ЗНС, що працюють без постійної присутності персоналу ЗНС, повинно здійснюватися за сигналами систем дистанційного контролю і управління, відгуками персоналу ОрПР та льотного складу.

2. Оперативний контроль працездатності систем та складових АТМ/АNS (каналів авіаційного електрозв'язку) на об'єктах ЗНС з черговим персоналом ЗНС повинен здійснюватися:

за інформацією засобів автоматизованого контролю, показами вмонтованих ЗВТ, датчиків, контрольних індикаторів засобів відображення інформації;

оцінкою якості роботи каналів авіаційного електрозв'язку за результатами прослуховування, опитування абонентів.

3. Наземні засоби ЗНС повинні вмикатися та вимикатися за погодженням з керівником польотів (старшим диспетчером чергової зміни) органу ОрПР з обов'язковим записом в оперативному журналі чергової зміни.

4. В оперативному журналі чергової зміни повинен робитися запис про час вмикання, перемикавання та вимикання, про якість роботи систем та складових АТМ/АNS, наявність або відсутність зауважень у їх роботі.

5. Нормативний час переключення (переходу) систем та складових АТМ/АNS на резерв (обхідні канали авіаційного електрозв'язку), а також дії персоналу ЗНС повинні бути вказані в інструкції з резервування систем та складових АТМ/АNS.

6. Інструкція з резервування повинна складатися та підписуватися керівником об'єкта ЗНС, затверджуватися керівником підрозділу ЗНС та зберігатися на об'єкті ЗНС.

7. Нормативний час переключення (переходу) на резерв повинен визначатися вимогами експлуатаційної документації на системи та складові АТМ/АNS, а в разі відсутності таких вимог в експлуатаційних документах визначатися на підставі хронометражу припустимого часу переключення (переходу) на резерв цих засобів.

8. Дані нормативного часу переключення (переходу) на резерв систем та складових АТМ/АNS, каналів авіаційного повітряного та наземного електрозв'язку, повинні підписуватися керівником підрозділу ЗНС, погоджуватися з керівником органу ОНР та передаватися для використання в роботі органом ОНР та керівником чергової зміни підрозділу ЗНС.

9. Зведені дані нормативного часу переключення (переходу) систем та складових АТМ/АNS на резерв повинні перебувати на робочих місцях керівника польотів (старшого диспетчера чергової зміни) та керівника чергової зміни підрозділу ЗНС.

10. Під час роботи чергової зміни повинен здійснюватися об'єктивний контроль інформації щодо роботи систем та складових АТМ/АNS та виробничої діяльності провайдера, пов'язаної із забезпеченням безпеки польотів ПС.

22. Організація роботи чергових змін підрозділів ЗНС

1. Черговий персонал об'єкта ЗНС повинен організувати безперебійну роботу систем та складових АТМ/АNS, здійснювати операційні завдання з їх

технічної експлуатації та своєчасно і правильно вести встановлену експлуатаційну документацію.

2. Для забезпечення польотів ПС та ОПР і надійної роботи об'єктів ЗНС провайдер повинен організувати чергування оперативного персоналу ЗНС.

3. Черговий оперативний персонал ЗНС являє собою експлуатаційну групу яка в оперативному відношенні повинна підпорядковуватися керівнику чергової зміни підрозділу ЗНС.

4. Керівник чергової зміни підрозділу ЗНС повинен бути підпорядкований безпосередньо керівнику підрозділу ЗНС.

5. Керівник чергової зміни підрозділу ЗНС повинен:

здійснювати оперативне керівництво роботою об'єктів ЗНС із забезпеченням безвідмовної та якісної роботи систем та складових АТМ/АNS;

аналізувати зауваження екіпажів ПС та органів ОПР щодо роботи систем та складових АТМ/АNS та вживати негайних заходів з їх усунення;

контролювати роботу чергових оперативних змін і об'єктів ЗНС;

здійснювати управління автоматизованими об'єктами ЗНС і оперативний контроль за їхньою працездатністю;

здійснювати взаємодію з черговими змінами органу ОПР та при необхідності з іншими підрозділами провайдера;

інформувати орган ОПР і керівництво підрозділу ЗНС про всі зміни в роботі систем та складових АТМ/АNS, що можуть призвести до порушень безпеки польотів.

6. Робоче місце керівника чергової зміни підрозділу ЗНС повинно бути обладнане засобами дистанційного управління та контролю за автоматизованими об'єктами ЗНС, телефонним або гучномовним

електрозв'язком з робочими місцями органів ОПР, об'єктами ЗНС та при необхідності з іншими підрозділами провайдера.

7. Провайдер повинен забезпечити керівника чергової зміни підрозділу ЗНС автомобільним транспортом за умов, якщо віддалені об'єкти ЗНС, які оперативно підпорядковані керівнику чергової зміни підрозділу ЗНС, мають різне місцезнаходження.

8. Автомобільний транспорт керівника чергової зміни підрозділу ЗНС, який використовується на території аеродрому, повинен бути радіофікованим, обладнаним проблисковими маячками та окрашеним у колір, видимий з боку екіпажів ПС на робочій площі аеродрому.

9. Черговий оперативний персонал ЗНС, приймаючи зміну, зобов'язаний перевірити:

стан і працездатність основних і резервних комплектів систем та складових АТМ/АНС;

готовність до роботи резервних джерел електроживлення;

наявність майна відповідно до опису, експлуатаційної документації, інструменту, ЗВТ, комплекту ЗІП для оперативного ТО та ремонту;

наявність індивідуальних захисних засобів та їх справність, наявність медичної аптечки для надання першої допомоги постраждалим у разі нещасного випадку;

наявність засобів пожежогасіння.

10. Оперативний персонал ЗНС повинен знати та вміти застосовувати на практиці положення організаційно-розпорядчих документів із взаємодії з іншими підрозділами провайдера в аварійних та непередбачуваних ситуаціях.

11. Оперативний черговий персонал ЗНС повинен ознайомитися з усіма письмовими вказівками керівника підрозділу ЗНС, зауваженнями та розпорядженнями, що надійшли під час чергування попередніх змін, та керуватися у своїй діяльності нормативно-правовим актами України, організаційно-розпорядчими документами провайдера, відповідними положеннями про об'єкт ЗНС та посадовими інструкціями.

12. Оперативний персонал ЗНС чергової зміни повинен оформляти приймання та здавання чергування із записом в оперативному журналі чергової оперативної зміни об'єкта ЗНС та доповідати про це керівнику чергової зміни підрозділу ЗНС.

13. У процесі технічної експлуатації оперативний персонал ЗНС повинен взаємодіяти з іншими підрозділами провайдера або службами аеропорту, або аеродрому, або підрозділами іншого провайдера. Порядок взаємодії повинен визначатися відповідними інструкціями із взаємодії, які розробляються та укладаються у порядку, що визначаються сторонами.

14. До інструкції із взаємодії повинен бути включений порядок дій сторін взаємодії в аварійних та непередбачуваних ситуаціях.

23. Персонал ЗНС

1. Провайдер повинен організувати належну професійну підготовку та допуск персоналу ЗНС до технічної експлуатації наземних засобів ЗНС.

2. Технічна експлуатація наземних засобів ЗНС повинна здійснюватися персоналом ЗНС відповідної кваліфікації, які мають технічну та спеціальну підготовку у навчальних закладах цивільної авіації, інших навчальних закладах з аналогічної спеціальності. Персонал ЗНС повинен пройти стажування, мати

теоретичні знання та практичні навички і кваліфікацію, необхідні для виконання обов'язків з даної спеціальності, та бути допущений до самостійної роботи.

3. Провайдер повинен встановити процедури котрі з метою підтвердження кваліфікації персоналу передбачають проведення оцінки кваліфікації персоналу на постійній основі.

4. Посадові обов'язки персоналу ЗНС і керівного складу служби ЗНС визначаються посадовими інструкціями.

5. Провайдер повинен вести облік проходження підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації персоналу ЗНС.

Заступник директора департаменту
– державний інспектор з авіаційного
нагляду за безпекою авіації
департаменту аеронавігації

В. СИМАК