

розташовані у відкритому морі, чи з таких вертопалуб. При визначенні бокового інтервалу між такими маршрутами слід враховувати наявні навігаційні засоби та навігаційне обладнання, встановлене на борту вертольотів.

3. Маршрути ОПР позначаються індексами.

4. Індеси маршрутів ОПР, крім стандартних маршрутів вильоту та прибуття, підбираються у відповідності до вимог, наведених у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

5. Стандартні маршрути вильоту та прибуття і схеми, що відносяться до них, позначаються відповідно до вимог, наведених у додатку 6 до цих Авіаційних правил.

6. Відстань між паралельними треками або між осьовими лініями маршрутів ОПР при виконанні польотів в умовах навігації, що базується на характеристиках, залежить від відповідної навігаційної специфікації, що вимагається.

### 13. Встановлення точок переключення

1. Точки переключення слід встановлювати на ділянках маршрутів ОПР, визначених з урахуванням зон дії всебічно направлених ДВЧ-радіомаяків, якщо це буде сприяти точній навігації на даних ділянках маршрутів. Точки переключення слід встановлювати на ділянках маршрутів протяжністю 110 кілометрів (60 NM) чи більше, крім тих випадків, коли складність маршрутів ОПР, щільність розміщення навігаційних засобів чи інші технічні та експлуатаційні причини виправдовують встановлення переключення на більш коротких ділянках маршрутів.

2. Якщо точка переключення не встановлюється в іншому місці з урахуванням технічних характеристик навігаційних засобів чи критеріїв захисту від радіозавад на ділянці маршруту, її слід встановлювати на однаковій відстані від навігаційних засобів у випадку прямолінійної ділянки маршруту чи в місці перетину радіалів якщо ділянка маршруту між навігаційними засобами не є прямолінійною.

3. Методичні вказівки стосовно встановлення точок переключення наведено у додатку 4 до цих Авіаційних правил.

#### 14. Встановлення та позначення основних точок

1. Основні точки встановлюються для визначення маршруту ОПП чи схеми заходження на посадку за приладами та/або в залежності від потреби органів ОПП у інформації стосовно виконання польоту ПС.

2. Основні точки позначаються індексами.

3. Основні точки встановлюються та позначаються відповідно до вимог, викладених у додатку 7 до цих Авіаційних правил.

#### 15. Встановлення та позначення стандартних маршрутів руління ПС

1. У разі потреби на аеродромі між ЗПС, перонами та зонами технічного обслуговування встановлюються стандартні маршрути руління ПС. Зазначені маршрути повинні бути прямими, простими та прокладатися так, щоб уникати при русі конфліктних ситуацій.

2. Стандартні маршрути руління ПС слід позначати індексами, які повинні відрізнятися від індексів, що позначають ЗПС та маршрути ОПР.

#### 16. Координація дій між експлуатантом та органами ОПР

1. Під час виконання своїх завдань органи ОПР повинні належним чином враховувати потреби експлуатантів, які випливають із обов'язків, зазначених у Додатку 6 «Експлуатація воздушних судов» ІКАО, та, у разі потреби експлуатанта, повинні надавати їм або визначеним ними представникам наявну інформацію, яка дозволить їм виконувати свої обов'язки.

2. За запитом експлуатанта йому або визначеному ним представнику у відповідності до погодженого на місцях порядку за можливості негайно передаються повідомлення (включаючи доповіді про місцезнаходження ПС), які отримують органи ОПР та ті, що стосуються експлуатації ПС, якщо операційний контроль за таким ПС забезпечується цим експлуатантом.

#### 17. Координація дій між військовими повноважними органами та органами ОПР

1. Провайдери послуг ОПР повинні взаємодіяти з військовими повноважними органами, відповідальними за провадження діяльності, яка може вплинути на польоти цивільних ПС.

2. Координація діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних ПС, здійснюється відповідно до глави 18 цього розділу.

3. Між органами ОПР і відповідними військовими повноважними органами повинна бути досягнута домовленість про безпосередній обмін

інформацією, яка стосується безпечного та безперешкодного виконання польотів цивільними ПС.

4. Органи ОПР постійно або за запитом, відповідно до погодженого з військовими повноважними органами порядку, забезпечують їх необхідними планами польоту та іншими даними стосовно польотів цивільних ПС. З метою виключення або зменшення необхідності перехоплення цивільних ПС провайдери послуг ОПР надають пропозиції щодо встановлення будь-яких районів або маршрутів, де для всіх польотів застосовуються вимоги відносно планів польотів, двостороннього зв'язку і сповіщень про місцезнаходження для забезпечення відповідних органів ОПР усіма даними щодо цих польотів, зокрема з метою полегшення розпізнавання цивільних ПС.

5. Спеціальний порядок дій повинен бути встановлений для забезпечення того, щоб:

1) органи ОПР були поінформовані про спостереження військовим повноважним органом за цивільним ПС, що наближається або увійшло у район, де перехоплення цивільного ПС може бути необхідним;

2) вжиття всіх заходів, спрямованих на підтвердження ідентифікації цивільного ПС та забезпечення його навігаційним наведенням, необхідним для уникнення перехоплення.

## 18. Координація діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних ПС

1. Підготовка до діяльності, яка створює потенційну небезпеку для цивільних ПС у повітряному просторі України, повинна координуватися з відповідними провайдерами послуг ОПР. Ця координація повинна

здійснюватися завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність відповідно до положень Додатка 15 «Службы аэронавигационной информации» ІСАО.

2. Якщо відповідний орган ОПР знаходиться не в тій державі, де розташована організація, що планує таку діяльність, або відповідному провайдеру послуг ОПР делегована відповідальність за ОПР у повітряному просторі іншої держави, початкову координацію слід здійснювати через провайдера послуг ОПР, відповідального за повітряний простір над державою, де розташована така організація.

3. Координація повинна забезпечувати оптимальні умови для уникнення небезпеки для цивільних ПС та мінімізувати перешкоди для їх польотів.

4. При визначенні цих умов необхідно враховувати, що:

1) місця або райони, час та тривалість даної діяльності повинні запобігати закриттю або зміні встановлених маршрутів ОПР, блокуванню найбільш економічних ешелонів польоту або затримок регулярних польотів ПС, окрім випадків відсутності альтернативних варіантів;

2) розміри повітряного простору, призначеного для здійснення даної діяльності, за можливості визначаються якомога меншими;

3) між відповідним провайдером послуг ОПР або органом ОПР і організацією або органом, який здійснює таку діяльність, слід забезпечувати прямий зв'язок для використання у випадку, коли аварійний стан з цивільними ПС або інші непередбачувані обставини потребують припинення даної діяльності.

5. Відповідний провайдер послуг ОПР повинен терміново забезпечити проведення оцінки ризиків безпеки польотів щодо діяльності, яка створює потенційну небезпеку для цивільних ПС та впровадження заходів щодо мінімізації впливу небезпечних факторів. Заходами по мінімізації впливу небезпечних факторів можуть бути, крім іншого, обмеження по використанню повітряного простору або тимчасова заборона по використанню окремих маршрутів ОПР або їх ділянок.

6. Уповноважений орган з питань цивільної авіації повинен встановити процедуру обміну інформацією про потенційно небезпечну діяльність для цивільних повітряних суден та її доведення до відповідного провайдера ОПР для забезпечення проведення оцінки ризиків для безпеки польотів.

Інструктивний матеріал щодо проведення оцінки ризиків безпеки польотів, процедур обміну інформацією та спільного прийняття рішення у зв'язку із військовою діяльністю, потенційно небезпечною для цивільних ПС міститься у Дос 9554 «Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов» ІСАО.

7. Відповідні провайдери послуг ОПР та інші суб'єкти авіаційної діяльності несуть відповідальність за доведення інформації про військову діяльність, потенційно небезпечну для цивільних ПС та її опублікування у документах аеронавігаційної інформації, якщо інше не зазначено нормативно-правовими актами.

8. Якщо діяльність, яка створює потенційну небезпеку для цивільних ПС, здійснюється на регулярній або постійній основі, порядок впровадження такої діяльності визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації та Міноборони.

9. З метою запобігання несприятливого впливу лазерних променів на виконання польотів вживаються відповідні заходи.

Захист цивільних ПС на землі або в повітрі від лазерних променів, що проводиться відповідною організацією на постійній основі або у плановому порядку, органу ОПП слід забезпечувати одним або декількома наступними заходами:

1) виданням NOTAM;

2) наданням інформаційних радіоповідомлень з використанням повітряного електрозв'язку (мовний електрозв'язок «диспетчер – пілот» або AFIS);

3) застосуванням обмежень використання повітряного простору.

Регулярна лазерна діяльність понад 180 днів повинна розглядатися як постійна. Інформація щодо такої діяльності повинна публікуватися в AIP України.

Провайдерам послуг ОПП слід включати повідомлення органів ОПП про несанкціоноване використання лазерного випромінювання у повітряному просторі до системи обов'язкових повідомлень про події з безпеки польотів, де встановлені вільні від лазерного випромінювання, критичні або уразливі зони біля аеродромів, відомі випадки впливу лазерного випромінювання на ПС та органи ОПП.

10. З метою забезпечення додаткової пропускнуєї спроможності повітряного простору і підвищення ефективності та гнучкості польотів ПС встановлюються процедури гнучкого використання повітряного простору, зарезервованого для діяльності державної авіації або інших спеціальних цілей. Такі процедури мають передбачати безпечний доступ усіх користувачів повітряного простору до такого зарезервованого повітряного простору.

## 19. Аеронавігаційні дані

1. Аеронавігаційні дані, що стосуються ОПР, визначаються та передаються відповідно з класифікацією точності і цілісності, що вимагаються для забезпечення потреб кінцевого користувача аеронавігаційних даних.

Технічні вимоги до точності та цілісності аеронавігаційних даних, що стосуються ОПР, зазначені у Доповненні 1 до Doc 10066 «Правила аеронавігаційного обслуговування. Управление аеронавігаційної інформацією» ІКАО.

2. При передаванні та/або зберіганні аеронавігаційних даних та масивів цифрових даних повинні використовуватись методи виявлення помилок в цифрових даних.

Технічні вимоги щодо методів виявлення помилок в цифрових даних, містяться у Doc 10066 «Правила аеронавігаційного обслуговування. Управление аеронавігаційної інформацією» ІКАО.

## 20. Координація між провайдерами метеорологічного обслуговування та провайдерами послуг ОПР

1. Для забезпечення екіпажів ПС найбільш оновленою метеорологічною інформацією для виконання польотів, між провайдерами метеорологічного обслуговування та провайдерами послуг ОПР у разі потреби встановлюється домовленість про те, щоб персонал ОПР:

1) крім використання показань погодних дисплеїв, сповіщав про інші метеорологічні елементи, якщо вони спостерігаються персоналом служби ОПР або отримані від екіпажів ПС;



2) невідкладно повідомляв відповідний метеорологічний орган про метеорологічні явища, які можуть вплинути на виконання польотів та які не увійшли до метеорологічного зведення по аеродрому, якщо вони спостерігаються персоналом служби ОПР або отримані від екіпажів ПС;

3) невідкладно повідомляв відповідний метеорологічний орган про прояв вулканічної діяльності, що передуює виверженню, вулканічне виверження та хмари вулканічного попелу.

Крім того, РДЦ і ЦПІ надають інформацію взаємодіючим з ними органам метеорологічного стеження.

Інформація відносно передавання спеціальних донесень з борту ПС міститься у пункті 3 глави 2 розділу IV цих Авіаційних правил.

Між РДЦ, ЦПІ та взаємодіючими з ними органами метеорологічного стеження здійснюється безпосередня координація з метою забезпечення ідентичності інформації про вулканічний попіл, яка включається до повідомлень NOTAM і SIGMET.

## 21. Координація між службами аеронавігаційної інформації і відповідними повноважними органами ОПР

1. Для забезпечення отримання САІ відомостей, для надання оновленої аеронавігаційної інформації та забезпечення польотною інформацією, між САІ та провайдером послуг ОПР повинна бути домовленість про надання до САІ без затримки:

- 1) інформації щодо умов на аеродромі;
- 2) відомостей щодо експлуатаційного стану відповідних засобів, видів обслуговування та навігаційних засобів в межах його району відповідальності;

3) інформації про випадки вулканічної діяльності, що спостерігається персоналом органу ОПП або отриману від екіпажів ПС;

4) іншої інформації, що вважається важливою для виконання польотів.

2. Перед впровадженням змін в аеронавігаційну систему, відповідальні за це служби повинні враховувати час, необхідний САІ для підготовки, оформлення та видання відповідного матеріалу для публікації. Для гарантування своєчасного забезпечення інформацією САІ вимагається безпосередня координація між відповідними службами та органами.

3. Для карт та/або автоматизованих навігаційних систем особливе значення мають зміни аеронавігаційної інформації, які підлягають повідомленню відповідно до системи AIRAC, як зазначено у главі 6 Додатку 15 «Службы аэронавигационной информации» ІСАО. Персонал органів ОПП при наданні САІ початкових інформації/даних враховує завчасно визначені та погоджені на міжнародному рівні дати набуття чинності за системою AIRAC.

Детальні технічні вимоги стосовно системи AIRAC містяться у Главі 6 Doc 10066 «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией» ІСАО.

4. Персонал органів ОПП, відповідальний за надання САІ первинної аеронавігаційної інформації, враховує вимоги до точності та цілісності, що вимагається для забезпечення потреб кінцевого користувача аеронавігаційними даними.

Технічні вимоги щодо класифікації точності та цілісності аеронавігаційних даних, що стосуються ОПП, містяться у Доповненні 1 Doc 10066 «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией» ІСАО.

Технічні вимоги до видання NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM містяться в АПУ «Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 11 квітня 2016 року № 258, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 687/28817 та в Главі 6 Додатку 15 «Службы аэронавигационной информации» до Doc 7300 «Конвенция о международной гражданской авиации» ІСАО.

Інформація AIRAC розповсюджується САІ не менш ніж за 42 дні від дати набуття чинності за системою AIRAC з метою доведення до отримувачів не менш ніж за 28 днів до дати набуття чинності.

## 22. Мінімальні абсолютні висоти польоту

1. У повітряному просторі України та над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами покладена на Україну, мінімальні абсолютні висоти польоту повинні бути визначені та опубліковані для кожного маршруту ОПР та диспетчерського району.

2. Визначена мінімальна абсолютна висота польоту повинна забезпечувати мінімальний запас висоти над контрольною перешкодою, що розташована в межах зазначених районів.

3. Вимоги щодо публікації мінімальних абсолютних висот польоту та критеріїв, що використовуються при їх встановленні, містяться у Доповненні 2 до Doc 10066 «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией» ІСАО. Детальні критерії прольоту перешкод містяться в томі II Doc 8168 «Производство полетов воздушных судов» ІСАО.

## 23. Обслуговування ПС у разі виникнення аварійного стану

1. ПС, про яке відомо або вважається, що воно знаходиться в аварійному стані, включаючи акти незаконного втручання, повинна надається максимальна увага, допомога та пріоритет по відношенню до інших ПС, виходячи з конкретних обставин.

Для сповіщення про знаходження в аварійному стані ПС, що обладнане засобами передачі даних та/або прийомовідповідачем ВОРЛ, це обладнання використовується наступним чином:

- 1) в режимі А прийомовідповідача ВОРЛ – встановлення коду 7700;
- 2) в режимі А прийомовідповідача ВОРЛ – встановлення коду 7500 для того, щоб зазначити, що ПС є об'єктом незаконного втручання;
- 3) використання відповідних режимів ADS-B або ADS-C, передбачених на випадок передачі аварійних та/або термінових повідомлень;
- 4) передача відповідного аварійного повідомлення за допомогою CPDLC.

При веденні зв'язку між органами ОПР та ПС у випадку виникнення аварійного стану слід враховувати аспекти людського фактору. Інструктивний матеріал що стосується аспектів людського фактору знаходиться в Doc 9683 «Руководство по обучению в области человеческого фактора» ICAO.

2. Коли відомо або є достатні підстави вважати, що ПС є об'єктом незаконного втручання, органи ОПР повинні негайно опрацювати запити екіпажу такого ПС. Повинна постійно передаватися інформація, що стосується забезпечення безпечного виконання польоту та вживатися необхідні заходи для прискорення виконання всіх етапів польоту, особливо безпечної посадки ПС.

Процедури пов'язані з незаконним втручанням викладені в главі 15 Дос 4444 «Организация воздушного движения».

3. В тому випадку, коли відомо або вважається, що ПС є об'єктом незаконного втручання, органи ОПР повинні:

1) використовуючи узгодженні на місцевому рівні процедури, негайно інформувати відповідний РДЦ та органи Служби безпеки України;

2) упродовж польоту передавати екіпажу інформацію для безпечного виконання польоту, не очікуючи від нього відповіді;

3) контролювати та реєструвати виконання польоту з використанням всіх наявних засобів;

4) координувати передачу контролю за ПС з суміжними органами ОПР без вимоги щодо передачі повідомлень від ПС та інших дій, якщо з цим ПС не підтримується нормальний зв'язок;

5) інформувати та передавати оновлену інформацію щодо ПС до органів ОПР, що можуть мати відношення до польоту;

6) ретранслювати, за необхідністю, відповідні повідомлення між ПС та відповідними державними органами протидії тероризму;

7) здійснювати обмін необхідною інформацією з експлуатантом або його уповноваженим представником, якщо таке рішення прийнято відповідним РДЦ.

4. У випадку отримання інформації про загрозу, яка пов'язана з несанкціонованим розміщенням на борту ПС вибухових речовин чи загрози вибуху, орган ОПР повинен:

1) знаходитись на зв'язку з ПС та інформувати його екіпаж про загрози та обставини, що з нею пов'язані;

2) при відсутності прямого зв'язку з ПС здійснювати інформування екіпажу ПС невідкладно через інші органи ОПР або по іншим каналам зв'язку;

5. По відношенню до ПС, що є об'єктом незаконного втручання та/або загрози його вибуху, застосовуються термінові заходи по виключенню, наскільки це можливо, ризику для безпеки польотів інших ПС, а також персоналу та наземному обладнанню.

6. За запитом ПС, що знаходиться у польоті, невідкладно надається диспетчерський дозвіл про слідування до нового пункту призначення. Запит екіпажу ПС на зниження, набір висоти для зниження перепаду або зрівняння атмосферного тиску, повинен негайно погоджуватися.

7. ПС на землі слід надати вказівки щодо звільнення ЗПС та утримання на відстані від інших ПС і наземних об'єктів та обладнання. У відповідності з локальними процедурами слід передбачати місця зупинки ПС, що є об'єктом незаконного втручання.

8. Органи ОПР не повинні надавати будь-яких рекомендацій щодо дій екіпажу ПС відносно вибухових пристроїв на борту ПС.

9. Персонал органу ОПР повинен бути підготовлений для розпізнання ознак того, що ПС є об'єктом незаконного втручання.

10. У разі підозри, що ПС є об'єктом незаконного втручання та коли автоматична індикація кодів 7500 та 7700 режиму А прийомовідповідача ВОРЛ не забезпечуються, диспетчер УПР повинен перевірити її шляхом переключення декодера ВОРЛ режиму А спочатку на код 7500, після цього – на код 7700.

11. ПС, що відхилилося від курсу, або неідентифіковані ПС можуть розглядатися як ПС, що є об'єктами незаконного втручання, за умов, відповідно до підпункту 7 пункту 1 глави 24 цього розділу.

Порядок дій органів ОПР стосовно ПС, що відхилилося від курсу або є неідентифікованим, зазначено у пункті 1 глави 24 цього розділу.

#### 24. Надзвичайні обставини в польоті

##### 1. ПС, що відхилилися від курсу або неідентифіковані ПС:

1) ПС вважається таким, що відхилилося від курсу, коли ПС значно відхилилося від заданого треку або екіпаж такого ПС інформує про втрату орієнтування.

Неідентифікованим вважається ПС, політ якого в даному районі спостерігається, або про політ якого відома інформація, але приналежність такого ПС не встановлено.

ПС може розглядатися як ПС, що відхилилося від курсу, одним органом ОПР і одночасно як неідентифіковане ПС - іншим органом ОПР;

2) у разі виявлення ПС, що відхилилося від курсу, орган ОПР повинен вжити всі заходи визначені в підпунктах 3 та 4 цього пункту, для надання ПС допомоги та забезпечення безпеки його польоту.

Навігаційна допомога, що здійснюється органом ОПР, є особливо важливою, якщо цьому органу стає відомо про те, що внаслідок відхилення від

курсу ПС входить або безпосередньо наближається до зони, де існує ризик перехвату цивільного ПС, або інша загроза його безпеці;

3) якщо місцезнаходження ПС невідомо, орган ОПР повинен:  
спробувати встановити двосторонній зв'язок з ПС, якщо до цього такий зв'язок не встановлено;

використовувати усі наявні можливості для визначення місцезнаходження ПС;

інформувати інші органи ОПР, в районі відповідальності яких ПС увійшло або може увійти внаслідок відхилення від курсу, враховуючи усі фактори, що можуть вплинути на навігацію ПС в даних обставинах;

інформувати відповідно до встановлених місцевих процедур відповідні військові повноважні органи та забезпечити їх планом польоту і іншими даними стосовно цього ПС;

запитати органи, зазначені у абзацах 3 і 4 цього підпункту, та інші ПС, що знаходяться у польоті, щодо надання допомоги у встановленні зв'язку з ПС та визначенні його місця знаходження.

Вимоги, що містяться у абзацах 4 і 5 цього підпункту, відносяться також до органів ОПР, які були проінформовані відповідно до абзацу 3 цього підпункту.

4) коли місце знаходження ПС встановлене, орган ОПР повинен:  
повідомити екіпаж ПС про його місце знаходження та коригуючі дії, які мають бути застосовані;

у разі потреби надати іншим органам ОПР та відповідним військовим повноважним органам інформацією стосовно ПС, що відхилилося від курсу, та надані йому рекомендації;

5) як тільки органу ОПР стало відомо, що в районі його відповідальності знаходиться неідентифіковане ПС, він повинен ідентифікувати таке ПС, коли це



необхідно для забезпечення ОПР або вимагається відповідними військовими повноважними органами згідно з встановленими місцевими процедурами взаємодії. З цією метою орган ОПР повинен в залежності від обставин, що склалися, вжити наступні заходи:

спробувати встановити двосторонній зв'язок з ПС;

здійснити запит інших органів ОПР в межах РПІ щодо такого ПС та запросити допомогу у встановленні двостороннього зв'язку з цим ПС;

здійснити запит інших органів ОПР у суміжному РПІ, щодо такого ПС та запросити допомогу у встановленні двостороннього зв'язку з цим ПС;

здійснити спробу отримати інформацію від інших ПС у цьому районі.

6) у разі необхідності, орган ОПР інформує відповідний військовий повноважний орган про ідентифікацію ПС;

7) якщо орган ОПР вважає, що ПС, яке відхилилося від курсу, або неідентифіковане ПС стало об'єктом незаконного втручання, він повинен невідкладно повідомити про це відповідний повноважний орган відповідно до встановлених місцевих процедур.

## 2. Перехоплення цивільних ПС:

1) як тільки органу ОПР стає відомо, що в районі його відповідальності здійснюється перехоплення ПС, він повинен в залежності від обставин, що склалися, вжити наступні заходи:

спробувати встановити двосторонній зв'язок з ПС що перехоплюється, використовуючи усі наявні засоби, включаючи аварійну радіочастоту 121,5 МГц, якщо такий зв'язок не було встановлено раніше;

інформувати екіпаж ПС, що перехоплюється, про перехоплення;

встановити контакт з відповідним військовим повноважним органом, що управляє перехопленням та підтримує двосторонній зв'язок з ПС, що виконує

перехоплення, і забезпечити його наявною інформацією відносно ПС, що перехоплюється;

ретранслювати у разі потреби екіпажу ПС, що перехоплюється, повідомлення відповідного військового повноважного органу, що управляє виконанням перехоплення, або ПС, що здійснює перехоплення;

в безпосередній взаємодії з відповідним військовим повноважним органом, що управляє виконанням перехоплення, вживати усі необхідні заходи для забезпечення безпеки цивільного ПС, що перехоплюється;

інформувати органи ОПР суміжного РПІ, якщо стає очевидним, що в результаті відхилення від курсу ПС вийшло до меж цього суміжного РПІ.

2) у разі отримання органом ОПР інформації про те, що поза його районом відповідальності здійснюється перехоплення цивільного ПС, він повинен в залежності від обставин, що склалися, вжити наступні заходи:

інформувати орган ОПР, в межах відповідальності якого здійснюється перехоплення, про наявну інформацією, яка сприятиме розпізнаванню цивільного ПС та здійснити запит щодо виконання дій відповідно до пункту 1 цієї глави;

ретранслювати повідомлення між цивільним ПС, що перехоплюється, і відповідним органом ОПР, відповідним військовим повноважним органом, що управляє перехопленням або ПС, що здійснює перехоплення.

## 25. Час, що використовується під час ОПР

1. Органи ОПР повинні використовувати Всесвітній координований час (UTC) в годинах та хвилинах, а у разі потреби – в секундах 24-годинної доби, починаючи з опівночі.

2. Органи ОНР повинні бути обладнані годинниками, які зазначають час у годинах, хвилинах та секундах. Такі годинники повинні бути добре видно з кожного робочого місця відповідного органу ОНР.

3. Годинники та інші пристрої запису часу органу ОНР повинні бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення часу з точністю  $\pm 30$  с UTC. Якщо орган ОНР використовує CPDLC, годинники та інші пристрої запису часу повинні бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення точності часу в межах однієї секунди UTC.

4. Точний час повинен отримуватись від станції стандартного часу, або, якщо це неможливо, від іншого органу ОНР, який отримав точний час від такої станції відповідно до встановленої провайдером послуг ОНР процедури.

5. АДВ повинні перед початком руління ПС для зльоту повідомити пілоту точний час, якщо не передбачено отримання такої інформації від інших джерел. Органи ОНР повинні, крім того, забезпечувати ПС точним часом за запитом екіпажу. Перевірки часу повинні надаватися з точністю до найближчої половини хвилини.

26. Обладнання ПС відповідачами, що надають дані про барометричну висоту польоту та їх використання

1. ПС, що виконують польоти за ППП у повітряному просторі класів А, В, С, D та Е, за ПВП у повітряному просторі В, С та D повинні бути обладнані працюючими прийомовідповідачами ВОРЛ режимів А/С або S.

2. У разі, якщо ПС не обладнано прийомовідповідачем ВОРЛ, або має несправність прийомовідповідача ВОРЛ, яка не може бути усунута на аеродромі вильоту, як виняток, дозволяється виконання польоту за наступних умов:

наявність дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації на виконання польоту;

інформація про відсутність прийомовідповідача ВОРЛ зазначена у поданому плані польоту;

орган ОПР спроможний забезпечити адекватне ешелонування з урахуванням наявної інформації про місцезнаходження та барометричну висоту польоту ПС;

порядок донесень про місцезнаходження ПС встановлений та доведений до екіпажу ПС.

3. При контролі повітряного руху органами ОПР за даними ВОРЛ екіпажі ПС, що виконують контрольовані польоти, надають мовні повідомлення про місцезнаходження органу ОПР тільки на запит.

4. Порядок контролю інформації про рівень польоту ПС на підставі даних про барометричну висоту польоту наведений у розділі IX Правил обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 листопада 2011 року № 521, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 01 грудня 2011 року за № 1382/20120.

5. У разі, коли під час виконання польоту ПС у контрольованому повітряному просторі відповідному органу ОПР стало відомо про відмову бортового прийомовідповідача ВОРЛ, орган ОПР повинен з'ясувати наміри командира ПС щодо подальшого продовження польоту на запасний аеродром чи аеродром призначення, та, з урахуванням повітряної обстановки, що склалася, забезпечити відповідну координацію і подальше ОПР у відношенні до цього польоту. При цьому органу ОПР слід:

1) встановити порядок донесень про місцезнаходження ПС та довести його до екіпажу ПС;

2) повідомити наступний орган ОНР, що приймає відповідальність за здійснення контролю за виконанням прийнятого рішення та вжиття заходів.

## 27. Контролювання втоми

1. В цілях контролю за втомою при наданні диспетчерського ОНР на підставі наукових принципів та знань для гарантування того, що диспетчери УНР виконують свої функції у стані належного рівня активності, встановлюються:

1) норми робочого часу та відпочинку відповідно до додатку 8 до цих Авіаційних правил;

2) правила для FRMS у випадках, коли провайдер послуг ОНР для здійснення контролю втоми використовує FRMS, відповідно до додатку 9 до цих Авіаційних правил.

2. Провайдер послуг ОНР з метою управління факторами ризику для безпеки польотів, що пов'язані із втомою диспетчерів, повинен розробити та впровадити:

1) графіки роботи диспетчерів УНР відповідно до обсягу обслуговування, що надається та правилам нормування робочого часу, відповідно до підпункту 1 пункту 1 цієї глави;

2) систему FRMS, що відповідає правилам відповідно до підпункту 2 пункту 1 цієї глави, для надання всього об'єму диспетчерського ОНР;

3) систему FRMS, що відповідає правилам відповідно до підпункту 2 пункту 1 цієї глави, для визначеної частини диспетчерського ОПР, що надається, а також графіки роботи диспетчерів УПР відповідно до підпункту 1 пункту 1 цієї глави для іншої частини диспетчерського ОПР, що надається.

3. У тих випадках, коли провайдер послуг ОПР дотримується правил нормування робочого часу відповідно до підпункту 1 пункту 2 цієї глави стосовно всього або частини диспетчерського ОПР, він повинен:

1) надати уповноваженому органу з питань цивільної авіації докази того, що встановлені обмеження не порушуються, а вимоги щодо позаслужбового часу дотримуються;

2) ознайомити персонал з політикою підприємства з питань контролювання втоми та принципами контролю за втомою;

3) з метою вирішення питань, що пов'язані з додатковими факторами ризику, що виникають випадково та пов'язані з непередбачуваними обставинами, на підставі офіційного та обґрунтованого звернення провайдера послуг ОПР із зазначенням орієнтовного терміну дії, уповноважений орган з питань цивільної авіації може тимчасово надати дозвіл на відхилення від правил нормування робочого часу. Рішення повинно бути предметом оцінки факторів ризику впродовж терміну дії наданого дозволу;

4) як виняток, в цілях врахування стратегічних операційних потреб, що базуються на демонстрації провайдером послуг ОПР того, що будь-який ризик контролюється із забезпеченням досягнутого при дотриманні нормативних правил контролювання втоми або більш високого рівня безпеки польотів, уповноважений орган з питань цивільної авіації може затвердити відхилення від правил нормування робочого часу.