

Відхилення, що передбачаються підпунктами 3 та 4 пункту 3 цієї глави, передбачають надання до уповноваженого органу з питань цивільної авіації:

обґрунтування необхідності відхилення;

ступінь відхилення;

дату та запланований час введення відхилення у дію;

аналіз стану безпеки польотів із зазначенням заходів щодо зниження негативних наслідків для забезпечення відхилення.

4. Дотримання правил нормування робочого часу не звільняє провайдера послуг ОНР від відповідальності за управління факторами ризику, включно з факторами ризику, що пов'язані із втомою, шляхом функціонування СУБП.

5. Якщо провайдер послуг ОНР відповідно до підпункту 2 пункту 2 цієї глави впроваджує FRMS у цілях управління факторами ризику для безпеки польотів, що пов'язані із втомою, при забезпеченні всього або частини диспетчерського ОНР, що надається, він повинен:

1) встановити порядок інтеграції функцій FRMS з іншими функціями управління безпекою польотів;

2) надати FRMS на затвердження уповноваженому органу з питань цивільної авіації, відповідно до процедури документування, що дозволяє досягнути прийнятного рівня безпеки польотів.

6. Інструктивний матеріал із розроблення та імплементації правил контролювання втоми міститься в Doc 9966 «Системы управления рисками, связанными с утомляемостью. Руководство для регламентирующих органов» ІСАО.

28. Управління безпекою польотів

1. Забезпечення безпеки польотів при ОПР полягає в:

1) дотриманні встановленого рівня безпеки польотів при наданні ОПР у повітряному просторі або на аеродромі;

2) впровадженні, при необхідності, удосконалень системи ОпРР, спрямованих на забезпечення безпеки польотів.

2. Провайдер послуг ОПР повинен впровадити СУБП та забезпечити її функціонування відповідно до вимог, визначеними правилами у сфері нагляду за безпекою польотів та сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування.

СУБП провайдера послуг ОПР повинна містити наступні елементи, що стосуються при ОПР:

1) моніторинг загальних рівнів безпеки польотів та визначення будь-яких негативних трендів;

2) огляди з безпеки польотів органів ОПР;

3) оцінку з безпеки польотів при впровадженні змін структури повітряного простору, встановлення нового обладнання чи систем, впровадження нових чи видозмінених процедур ОПР;

4) механізм визначення необхідності заходів покращення безпеки польотів.

3. Органи ОПР беруть участь у функціонуванні СУБП шляхом:

- 1) ідентифікації небезпечних факторів під час операційної діяльності;
- 2) надання повідомлень про події з безпеки польотів в рамках створеної системи обов'язкових та добровільних повідомлень з безпеки польотів;
- 3) визначення та розподілу відповідальності за безпеку польотів серед персоналу;
- 4) ведення документації з безпеки польотів відповідно до вимог провайдера послуг ОПР;
- 5) обміну інформацією з безпеки польотів з відповідними іншими органами ОПР;
- 6) визначення та документування планів дій у випадку надзвичайних обставин в польоті та у випадку виникнення обставин, які обмежують або унеможливають здійснення ОПР;
- 7) контролю за рівнем компетентності та підготовленості персоналу.

4. Вимоги до управління безпекою польотів містяться у Doc 9859 «Руководство по управлению безопасностью полетов» ІСАО.

5. Будь-яка значна зміна в системі ОрПР, що пов'язана з безпекою польотів, повинна впроваджуватись після надання висновків оцінки безпеки

польотів про забезпечення прийняттого рівня безпеки польотів та проведення консультацій з користувачами.

6. Суб'єкт авіаційної діяльності, відповідальний за впровадження змін в системі ОрПР, у разі необхідності, повинен гарантувати проведення постімплементаційного моніторингу для отримання доказів постійної відповідності визначеного рівня безпеки польотів.

Якщо внаслідок внесення змін у систему ОрПР прийнятний рівень безпеки польотів не може бути виражений кількісно, оцінка безпеки польотів може проводитись на підставі експлуатаційного досвіду.

29. Загальні системи відліку

1. Система відліку в горизонтальній площині

Всесвітня геодезична система – 1984 року (WGS-84) повинна використовуватись для цілей аеронавігації в якості геодезичної системи відліку в горизонтальній площині.

Аеронавігаційні географічні координати, що повідомляються (позначення широти, та довготи) повинні бути зазначені відносно геодезичної бази відліку WGS-84.

Інструктивний матеріал, що стосується WGS-84, міститься в Doc 9674 «Руководство по Всемирной геодезической системе – 1984 (WGS-84)» ICAO.

2. Система відліку у вертикальній площині

Середній рівень моря (MSL), який дає зв'язок висоти (перевищення), пов'язаної з гравітацією, до поверхні, відомої як геоїд, повинен використовуватися як вертикальна система відліку для аеронавігації.

Як глобальна модель гравітації використовується гравітаційна модель Землі - 1996 (EGM-96).

3. Система відліку часу

Григоріанський календар і всесвітній скоординований час (UTC) повинні використовуватись для цілей аеронавігації в якості системи відліку часу.

30. Знання мов, що використовуються у радіотелефонному зв'язку

1. Провайдер послуг ОПР повинен вживати заходи, для того, щоб диспетчери УПР розмовляли та розуміли мову (мови), які використовуються при радіотелефонному зв'язку, як вказано в Додатку 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» ІСАО.

2. За винятком випадків, коли зв'язок між органами ОПР забезпечується спільно погодженою мовою, при такому зв'язку слід застосовувати англійську мову.

31. Заходи на випадок обставин, що обмежують або унеможливають надання обслуговування

1. Провайдери послуг ОПР повинні розробляти та публікувати плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати ОПР і відповідні допоміжні види обслуговування в межах повітряного простору, де вони несуть відповідальність за надання зазначених видів обслуговування.

2. Такі плани заходів повинні бути розроблені в безпосередній координації з провайдерами послуг ОПР, відповідальними за забезпечення обслуговування в суміжних об'ємах повітряного простору, зацікавленими користувачами повітряного простору та, за необхідністю, при сприянні ІСАО.

3. Інструктивний матеріал, що стосується розробки, опублікування і виконання заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати обслуговування, міститься у додатку 10 до цих Авіаційних правил.

4. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати обслуговування, можуть містити тимчасові відхилення від затвердженого європейського регіонального аеронавігаційного плану. При наявності таких відхилень, зазначені плани затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації. За необхідності, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує про такі відхилення Регіональний офіс ІСАО в Європі та Північній Атлантиці.

5. Перелік типових обставин, що обмежують або унеможливають надання ОПР, наведений у додатку 11 до цих Авіаційних правил.

32. Позначення та встановлення меж заборонених зон, небезпечних зон та зон обмеження польотів

1. Всі заборонені зони, зони обмеження польотів та небезпечні зони, що встановлені в повітряному просторі України, з дати встановлення повинні мати позначення та повний опис.

2. У повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладена на Україну, кожна небезпечна зона, з дати її встановлення, повинна мати позначення.

3. Повна необхідна інформація про заборонені зони, небезпечні зони та зони обмеження польотів, як зазначено у ENR 5.1. Додаток 2 до Doc 10066 «Правила аеронавігаційного обслуговування. Управление аеронавігаційной

информацией» ICAO, повинна бути своєчасно поширена шляхом публікації в AIP України чи виданням відповідного NOTAM.

4. Закріплене за зоною позначення повинно використовуватись для ідентифікації зони в усіх подальших повідомленнях, що стосуються даної зони.

5. Позначення зони повинно складатися з послідовної групи літер та цифр без пропусків та інших символів, а саме:

1) двох літерного індексу місцеположення, що присвоєно державі або території відповідно до Doc 7910 «Указатели (индексы) местоположения» ICAO. Відповідно до зазначеного документу Україні присвоєно індекс UK;

2) літера P – для забороненої зони, літера R – для зони обмеження польотів, літера D – для небезпечної зони відповідно;

3) номер, що не повторюється в межах повітряного простору України та повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами покладена на Україну, для зазначеного типу зони;

6. З метою запобігання непорозумінь ідентифікаційні номери не повинні повторно використовуватись, принаймні протягом одного року з моменту ліквідації зони, до якої вони відносилися.

7. Заборонені зони, небезпечні зони та зони обмеження необхідно встановлювати якомога менше з найбільш простішою геометричною конфігурацією для полегшення посилань на них всіма зацікавленими сторонами.

33. Провайдери послуг дизайну процедур польотів за приладами

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації забезпечує регулювання діяльності та нагляд за функціонуванням провайдерів послуг дизайну процедур польотів за приладами.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює правила та порядок призначення, сертифікації провайдерів послуг дизайну процедур польотів за приладами та здійснює нагляд за безпекою польотів під час їх діяльності.

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює вимоги щодо діяльності провайдерів послуг дизайну процедур польотів за приладами.

4. Схеми польотів за приладами розробляються відповідно до критеріїв розробки, викладених у Doc 8168 OPS/611 «Производство полетов воздушных судов» том II «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам» ICAO.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює правила та порядок верифікації та валідації всіх схем польотів за приладами для цивільних аеродромів та повітряного простору України. Правила та порядок змін мережі маршрутів у повітряному просторі над відкритим морем регулюється регіональним офісом ICAO в Європі та Північній Атлантиці.

6. Провайдери послуг дизайну процедур польотів за приладами повинні відповідати вимогам, встановленим уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

7. Провайдери послуг дизайну процедур польотів за приладами повинні впроваджувати та використовувати систему управління якістю на кожному етапі розробки схем польотів за приладами.

8. Уповноважений орган з питань цивільної авіації шляхом встановлення відповідних вимог та контролю за якістю схем польотів за приладами забезпечує підтримання у актуальному стані та періодичне оновлення схем польотів за приладами на цивільних аеродромах та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР міжнародними договорами покладена на Україну.

9. Перегляд схем польотів за приладами проводиться у випадках зміни даних про перешкоди у районі аеродрому, інфраструктури радіонавігаційних засобів, структури повітряного простору, з ініціативи експлуатанта аеродрому та/або органів ОПР. Загалом, перегляд схем польотів за приладами повинен виконуватись не рідше 1 разу на 5 років.

III. Диспетчерське ОПР

1. Застосування та забезпечення диспетчерського ОПР

1. Диспетчерським ОПР повинні забезпечуватись:
 - 1) усі польоти за ППП у повітряному просторі ОПР класів А, В, С, D і Е;
 - 2) усі польоти за ПВП у повітряному просторі ОПР класів В, С і D;
 - 3) усі спеціальні польоти за ПВП;
 - 4) увесь аеродромний рух на контрольованих аеродромах.

2. Види диспетчерського обслуговування, зазначені в пункті 1 цієї глави забезпечуються такими органами:

1) районне диспетчерське обслуговування – РДЦ, або органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу в диспетчерській зоні або диспетчерському районі обмежених розмірів, який визначено, головним чином, для забезпечення диспетчерського обслуговування підходу, а також там, де не організовано РДЦ;

2) диспетчерське обслуговування підходу – АДВ або РДЦ, коли необхідно або бажано об'єднати в рамках відповідальності одного органу функції диспетчерського обслуговування підходу з функціями аеродромного диспетчерського обслуговування або районного диспетчерського обслуговування;

3) ДОП, коли потрібно або бажано створити окремий орган ОПР;

4) аеродромне диспетчерське обслуговування – аеродромне диспетчерське обслуговування забезпечується АДВ.

Завдання щодо забезпечення послуг з управління на пероні, зокрема організація діяльності на пероні, може бути делегована АДВ або окремому органу.

2. Організація диспетчерського ОПР

1. Для забезпечення диспетчерського ОПР орган ОПР:

1) забезпечується інформацією щодо очікуваного руху кожного ПС або його змін, а також останньою інформацією про фактичний перебіг польоту кожного ПС;

2) визначає на підставі отриманої інформації місцезнаходження відомих ПС відносно один до одного;

3) видає диспетчерські дозволи та інформацію для попередження зіткнення між ПС, що знаходяться під його контролем, а також для прискорення й підтримки впорядкованого потоку повітряного руху;

4) узгоджує дозволи з іншими органами ОНР, коли ПС може створити конфліктну ситуацію з ПС, польоти яких здійснюються під контролем іншого органу ОНР, а також перед передачею контролю за ПС такому органу ОНР.

2. Інформація про рух ПС разом із записом наданих цим ПС диспетчерських дозволів доводиться у спосіб, який максимально спрощує проведення аналізу для підтримання оптимального потоку повітряного руху із забезпеченням адекватного ешелонування між ПС.

3. Органи ОНР повинні бути оснащені обладнанням для автоматичного запису мовного електрозв'язку та звукового фону робочих місць диспетчерів УНР, а також електрозв'язку між лініями передачі даних, даних спостереження, даних введення (виведення) при їх наявності на робочих місцях диспетчера УНР.

4. Виконані автоматичні записи повинні зберігатися не менш, ніж впродовж останніх 30 діб.

5. Виконані автоматичні записи, крім каналів авіаційного повітряного електрозв'язку, їх розшифрування та документування є конфіденційною інформацією, що можуть використовуватись виключно для проведення розслідувань подій з безпеки польотів, збору та обробки даних з безпеки польотів відповідно до підпункту 5.12 Додатку 13 «Росследование авиационных происшествий» до Doc 7300 «Конвенция о международной гражданской авиации»

ІСАО з урахуванням підпункту 5.3 та Додатку 3 до Додатку 19 «Управление безопасностью полетов» до Doc 7300 «Конвенция о международной гражданской авиации» ІСАО.

6. Диспетчерські дозволи, що видаються органами диспетчерського ОНР, повинні забезпечувати ешелонування:

1) між усіма ПС, що здійснюють польоти в повітряному просторі ОНР класів А і В;

2) між ПС, що здійснюють польоти за ППП у повітряному просторі ОНР класів С, D і Е;

3) між ПС, що здійснюють польоти за ППП та ПС, що здійснюють польоти за ПВП у повітряному просторі ОНР класу С;

4) між ПС, що здійснюють польоти за ППП та ПС, що здійснюють спеціальні польоти за ПВП;

5) між ПС, що здійснюють спеціальні польоти за ПВП, якщо це визначено відповідним органом ОНР.

7. У разі запиту екіпажу ПС або, якщо це визначено відповідним органом ОНР для випадків, зазначених у підпункті 2 пункту 6 цієї глави відносно повітряного простору ОНР класів D і Е, зазначеному ПС може надаватися диспетчерський дозвіл без забезпечення ешелонування для конкретної частини польоту, що виконується у ВМУ.

8. Орган диспетчерського ОНР забезпечує ешелонування, принаймні з використанням одного із наступних елементів:

1) вертикального ешелонування, що забезпечується шляхом призначення рівнів польоту, відповідно до Таблиці крейсерських ешелонів польоту у повітряному просторі України у додатку 2 до Загальних правил польотів у повітряному просторі України, за виключенням випадків, коли в AIP або диспетчерському дозволі зазначено інше;

2) горизонтального ешелонування, що забезпечується за допомогою:

повздожнього ешелонування шляхом дотримання інтервалу між ПС, що виконують політ за одними й тим ж самими треками, що сходяться або слідують у протилежних напрямках, яке зазначається у часі або відстані;

бічного ешелонування шляхом дотримання виконання польотів на різних маршрутах або у різних географічних районах;

3) комбінованого ешелонування, що є комбінацією вертикального ешелонування та одного з видів горизонтального ешелонування за рахунок використання відповідних мінімумів, що можуть бути нижче, але не більш ніж половина мінімумів, що використовується для кожного із комбінованих елементів при їх окремому застосуванні.

Комбіноване ешелонування застосовується тільки на підставі регіональних аеронавігаційних угод.

Інструктивний матеріал щодо застосування комбінованого ешелонування міститься у Doc 9426 «Руководство по планированию обслуживания воздушного движения» ICAO.

9. Для повітряного простору RVSM, де застосовується скорочений мінімум вертикального ешелонування між ешелонами польоту FL290 та FL410 включно, застосовується регіональна програма контролю за характеристиками дотримання відносної висоти польоту ПС, що виконують польоти на цих ешелонах.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації забезпечує регулярне та своєчасне опрацювання та доведення інформації до Європейського регіонального моніторингового агентства Євроконтролю стосовно:

1) експлуатаційного допуску та льотної придатності ПС до польотів у повітряному просторі RVSM ПС, що зареєстровані у національних реєстрах цивільних та державних ПС, а також скасування такого допуску уповноваженими органами;

2) випадків недотримання ПС, що виконують політ у повітряному просторі RVSM, відносної висоти польоту ПС, відмов обладнання ПС, що вимагає відповідного ешелонування, а також негативні результати перехресних перевірок статусу ПС та планів польоту відповідно до інформації, наданої провайдером послуг ОПР чи органом ОПР;

3) заходів, що були вжиті експлуатантом ПС за результатами контролю при отриманні інформації про випадок недотримання відносної висоти польоту ПС.

10. Провайдери послуг ОПР повинні забезпечити участь органів диспетчерського ОПР, що відповідають за ОПР в повітряному просторі RVSM, в регіональній програмі контролю за характеристиками дотримання відносної висоти польоту ПС з метою гарантування того, що мінімум вертикального ешелонування відповідає цілям з безпеки польотів шляхом забезпечення надання повідомлень органами ОПР про відхилення у висоті польоту ПС більше 90 метрів (300 футів) у систему доповідей про події з безпеки польотів в рамках функціонування СУБП та обміном такою інформацією з уповноваженим органом з питань цивільної авіації та європейським регіональним моніторинговим агентством Євроконтролю.

11. Процедури застосування вертикального ешелонування у повітряному просторі RVSM містяться у Правилах виконання польотів та обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України зі скороченим мінімумом вертикального ешелонування, затверджених наказом Міністерства транспорту України 11 січня 2002 року № 9 та зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 18 січня 2002 року за № 41/6329. Інструктивний матеріал щодо моніторингу характеристик витримування висоти польоту містяться в Doc 9937 «Эксплуатационные правила и практика для региональных контрольных агентств в отношении применения минимума вертикального эшелонирования 300 метрів (1000 фут) между ЭП 290 и ЭП 410 включительно» ІСАО.

12. У разі застосування специфікацій RCP/RSP повинні створюватись програми контролю за характеристиками інфраструктури та ПС, що виконують польоти виходячи із відповідних специфікацій RCP або RSP для гарантування того, що виконання польотів у відповідному повітряному просторі відповідають цілям забезпечення безпеки польотів. Масштаб програм контролю повинен відповідати відповідним характеристикам засобів зв'язку та спостереження.

3. Мінімуми ешелонування

1. Вибір мінімуму ешелонування для застосування у визначеній частині повітряного простору повинен проводитись наступним чином:

1) мінімум ешелонування визначається, виходячи з мінімумів, що встановлюються Правилами ешелонування під час обслуговування повітряного руху, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 вересня 2010 року № 714, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05 листопада 2010 року за № 1045/18340 та Правилами обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 07 листопада 2011 року № 521, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 01 грудня 2011 року за

№ 1382/20120, в залежності від того, які з них переважно застосовуються, за виключенням тих випадків, коли застосовуються такі типи засобів або переважають такі умови, які не передбачені чинними нормативними актами.

У цьому випадку, при наявності, застосовуються мінімуми ешелонування, визначені положеннями Doc 4444 «Организация воздушного движения» ІСАО та Doc 7030 «Дополнительные региональные правила» ІСАО.

У разі потреби встановлення інших мінімумів ешелонування такі мінімуми встановлюються:

провайдером послуг ОПР, в підпорядкуванні якого знаходиться відповідний орган ОПР, після проведення консультацій з експлуатантами стосовно маршрутів ОПР або їх частин за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

регіональною аеронавігаційною угодою стосовно маршрутів ОПР або їх частин над відкритим морем або у повітряному просторі, суверенітет якого не визначений;

2) вибір мінімуму ешелонування повинен бути зроблений на підставі консультацій між відповідними провайдерами послуг ОПР, в підпорядкуванні яких знаходяться органи ОПР, які відповідають за забезпечення ОПР у суміжному повітряному просторі, коли:

повітряний рух буде переходити із одного суміжного повітряного простору до іншого з метою сумісності параметрів ешелонування по обидві сторони межі передачі відповідальності за контроль;

маршрути проходять ближче до спільної межі об'ємів повітряного простору ніж мінімум ешелонування, що застосовується в даних умовах з метою дотримання мінімуму ешелонування між ПС, що виконують польоти по обидві сторони спільної межі.

2. Інформація щодо обраних мінімумів ешелонування та районах їх застосування повідомляється:

органам ОПР, яких це стосується;

пілотам та експлуатантам шляхом публікації у AIP України у разі, коли ешелонування базується на використанні ПС визначених навігаційних засобів або встановлених методів навігації.

4. Відповідальність за контроль

1. Відповідальність за контроль окремих польотів.

Контрольований політ ПС у будь-який час повинен перебувати під контролем тільки одного органу диспетчерського ОПР.

2. Відповідальність за контроль у межах визначеної частини повітряного простору.

Відповідальність за контроль усіх ПС, що виконують політ у межах конкретного повітряного простору, покладається на один орган диспетчерського ОПР. Контроль за одним або групою ПС може передаватися іншим диспетчерським органам за умови забезпечення координації діяльності між усіма диспетчерськими органами ОПР, яких це стосується.

5. Передача відповідальності за контроль, місце та час передачі контролю

1. Між двома органами, що забезпечують районне диспетчерське обслуговування, відповідальність за контроль ПС повинна бути передана органом ОПР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування у відповідному диспетчерському районі, органу ОПР, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування в суміжному диспетчерському районі, при перетині загальної межі диспетчерських районів на момент часу, який був розрахований РДЦ, що здійснює обслуговування цього ПС, або в будь-якій іншій точці, або в такий час, що був погоджений між цими органами ОПР.

2. Між органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, та органом, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, відповідальність за контроль ПС повинна бути передана органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування, органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, та навпаки, у точці або на момент часу, що узгоджена між цими двома органами ОНР.

3. Між органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування підходу, та органом, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування, відповідальність за контроль ПС, що прибуває, повинна бути передана від органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, до АДВ, коли це ПС:

1) перебуває в районі аеродрому та вважається, що воно зможе здійснити підхід та виконати посадку візуально за наземними орієнтирами або досягло стійких візуальних метеорологічних умов;

2) перебуває у відповідній точці або на встановленому рівні, відповідно до угоди між органами ОНР або інструкцій органу ОНР;

3) здійснило посадку та навіть за наявності ДОП контроль за виконанням польотів може бути переданий РДЦ безпосередньо АДВ за попередньою домовленістю між зазначеними органами ОНР про забезпечення відповідної частини диспетчерського обслуговування підходу відповідно РДЦ або АДВ.

4. Між органом, що забезпечує районне диспетчерське обслуговування підходу, та органом, що забезпечує аеродромне диспетчерське обслуговування, відповідальність за контроль ПС, що вилітають, передається від АДВ до органу, що забезпечує диспетчерське обслуговування підходу, якщо:

1) в районі аеродрому переважають візуальні метеорологічні умови – перед виходом ПС з району аеродрому або входженням ПС до метеорологічних умов за приладами, або ПС перебуває у відповідній точці або на встановленому рівні, як це передбачено угодою між органами ОПР або провайдерами послуг ОПР;

2) на аеродромі переважають метеорологічні умови за приладами – відразу після відриву ПС від ЗПС, або коли ПС перебуває у відповідній точці або на встановленому рівні, згідно з угодою між органами ОПР або провайдерами послуг ОПР.

Навіть за наявності ДОП, контроль за виконанням польотів може бути переданий АДВ безпосередньо РДЦ за попередньою домовленістю між зазначеними органами ОПР про забезпечення відповідної частини диспетчерського обслуговування підходу відповідно РДЦ або АДВ.

5. Між секторами одного диспетчерського органу відповідальність за контроль ПС передається від одного сектора (диспетчера УПР) іншому сектору (диспетчеру УПР) в точці, на рівні або у час, визначеним інструкціями органу ОПР.

6. Передача відповідальності за контроль та координація передачі контролю

1. Відповідальність за контроль може бути передана органом ОПР іншому органу ОПР без його згоди, в порядку визначеному у пунктах 2-5 цієї глави.

2. Орган, що передає контроль, повинен передати органу, що приймає контроль, частину поточного плану польоту та іншу диспетчерську інформацію, що має відношення до передачі відповідальності.

3. При здійсненні передачі контролю з використанням радіолокаційних даних або даних ADS-B, до диспетчерської інформації, що має відношення до передачі відповідальності, повинна входити інформація про місце ПС, та, якщо вимагається, інформація про трек та швидкість ПС, що отримана від радіолокатора або ADS-B безпосередньо перед передачею контролю.

4. При здійсненні передачі контролю з використанням даних ADS-C до диспетчерської інформації, що має відношення до передачі відповідальності, включається інформація про місце розташування ПС у чотирьох вимірах (трьох вимірне позиціювання та час), та інша інформація у разі потреби.

5. Орган, що приймає контроль, зобов'язаний:

1) заявити про можливість прийняття контролю за ПС за умовами диспетчерського органу, що передає контроль, якщо укладеною раніше між двома відповідними органами угодою не передбачається, що відсутність такої заяви розглядається як згода із зазначеними умовами, або зазначити будь-які необхідні зміни до цих умов;

2) указати будь-яку іншу інформацію або дозвіл щодо наступної частини польоту, яку повинен мати екіпаж ПС на момент передачі контролю.

6. Диспетчерський орган, що приймає контроль, повинен повідомити орган, що передає контроль про встановлення двостороннього радіозв'язку та/або зв'язок по лінії передачі даних з відповідним ПС та взяття на себе відповідальності за контроль, якщо інше не передбачено угодою між відповідними диспетчерськими органами ОПР.

7. Процедури координації, що застосовуються, включаючи точки передачі контролю, повинні бути зазначені в угоді між органами ОПР та відповідних інструкціях органу ОПР.

7. Зміст диспетчерського дозволу

1. Диспетчерські дозволи повинні базуватися виключно на вимогах щодо забезпечення диспетчерського ОПР.

2. У диспетчерському дозволі вказується:

1) пізнавальний індекс ПС, що зазначається у плані польоту;

2) межа дії дозволу;

3) маршрут польоту;

4) рівень (рівні) польоту для всього маршруту або його частини та, за потреби, зміни рівнів.

Якщо дозвіл щодо рівня (рівнів) польоту надається тільки для частини маршруту, у всіх випадках, коли необхідно забезпечити дотримання ПС вимог по витримуванню швидкості та ешелону польоту протягом визначеного проміжку часу при відмові радіозв'язку, якщо політ виконується за ППП, слід вказувати пункт, до якого діє ця частина дозволу щодо рівня (рівнів).

5) будь-які необхідні вказівки або інформація з інших питань, щодо потреби маневрування при заходженні на посадку або вильоті, радіозв'язок та термін дії дозволу.

Термін дії дозволу визначає час, після закінчення якого цей дозвіл автоматично скасовується, якщо виконання польоту не відбулось.

3. Стандартні маршрути вильоту і прибуття та процедури їх використання, встановлюються для забезпечення:

безпечного, впорядкованого та прискореного потоку повітряного руху;
опису маршрутів та процедур, що використовуються у диспетчерських дозволах.

Рекомендації щодо встановлення стандартних маршрутів вильоту та прибуття та пов'язаних з ними схем містяться у Doc 9426 «Руководство по планированию обслуживания воздушного движения» ІСАО, критерії побудови схем містяться у Doc 8168 «Производство полетов воздушных судов», том II. «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам» ІСАО.

8. Дозволи для виконання трансзвукового польоту

1. Диспетчерський дозвіл для етапу трансзвукового прискорення польоту з трансзвуковою швидкістю видається щонайменше до кінця етапу прискорення.

2. Диспетчерський дозвіл щодо гальмування та зниження ПС при переході від трансзвукового польоту в крейсерському режимі до дозвукового польоту, надається для забезпечення безперервного зниження щонайменше на трансзвуковому етапі.

9. Повторення дозволів та інформації, що стосується безпеки польотів

1. Екіпаж ПС повинен повторювати диспетчеру УПР частини дозволів та вказівок, що стосуються безпеки польотів, які передаються їм за допомогою радіозв'язку. Завжди повторюються:

1) дозволи на політ за маршрутом;

2) дозволи та вказівки щодо входження, посадки, зльоту, очікування біля ЗПС, перетину та руління по ЗПС;

3) робоча ЗПС, установка шкали барометричного висотоміру, коди ВОРЛ, вказівки щодо рівня польоту, курсу та швидкості, ешелону переходу, що передається диспетчером УПР або міститься в повідомленнях ATIS.

2. Інші дозволи або вказівки, включаючи умовні дозволи, повинні повторюватись екіпажем ПС або підтверджуватись ним таким чином, щоб не виникало сумніву щодо їх зрозумілості та прийняття до виконання.

3. Диспетчер УПР повинен прослуховувати повторення екіпажем ПС виданого диспетчерського дозволу або вказівки для впевненості у їх правильному підтвердженні льотним екіпажем та невідкладно вживати заходи для усунення виявлених при повторенні розбіжностей.

4. Крім випадків, визначених відповідним органом ОПР, голосове повторення повідомлень CPDLC не вимагається.

Процедури та положення, що стосуються обміну повідомленнями CPDLC та підтвердження таких повідомлень, містяться у томі II Додатку 10 «Авиационная электросвязь» до Doc 7300 «Конвенция о международной гражданской авиации» ICAO та Doc 4444 «Организация воздушного движения» ICAO.

5. Водії транспортних засобів, які виконують або збираються виконувати операції на площині маневрування, повторюють диспетчеру повітряного руху відповідні частини дозволів органу УПР що стосуються забезпечення безпеки польотів, які передані за допомогою речевого зв'язку, наприклад, вказівка

виїхати на ВПП або РД, зупинитися перед ВПП або РД, перетинати ВПП або РД та виконувати операції на любий діючий ВПП або РД.

Диспетчер прослуховує повторно передану вказівку для того, щоб бути впевненим, що водій транспортного засобу вірно зрозумів вказівку та негайно приймає міри щодо виправлення будь яких невідповідностей виявлених у процесі прослуховування.

10. Координація дозволів

1. Диспетчерський дозвіл повинен бути узгоджений між диспетчерськими органами стосовно всього маршруту польоту ПС або вказаної частини в наступному порядку:

1) дозвіл екіпажу ПС надається на весь маршрут до аеродрому запланованої посадки, якщо:

є можливість до вильоту ПС узгодити цей дозвіл між усіма органами ОНР, які надаватимуть диспетчерське обслуговування цьому ПС;

є достатні підстави вважати, що між органами ОНР, які надаватимуть диспетчерське обслуговування цьому ПС, буде здійснюватися попередня координація.

Дозвіл на початковий етап польоту надається як засіб прискорення руху ПС, що вилітають, наступний дозвіл на маршруті буде таким, як зазначено вище, навіть якщо аеродром першої запланованої посадки розташований у районі відповідальності іншого РДЦ, а не того, що видає дозвіл на маршруті;

2) якщо попередня координація між органами ОНР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами стосовно всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачається, дозвіл екіпажу ПС надається до того пункту, де гарантується здійснення такої координації. До досягнення такого пункту або в