ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державною авіаційною службою України відповідно до частин першої, п'ятої статті 11, частини першої статті 37 Повітряного кодексу України, підпункту 44 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – проект наказу).

Просимо розглянути та погодити проект наказу.

Додатки (тільки адресату):

1. Проект наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією» на 225 арк. в 1 прим.;

2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією» на 10 арк., в 1 прим.

3. Повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.

Голова О. БІЛЬЧУК

023299

Олександр Камашев 351 52 90

UB Державіаслужба України
1.19-10966-18 від 04.09.2018
арк.1

0.31

Державна регуляторна служба України
№ 12296/0/19-18 від 06.09.2018

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України
«Управління аеронавігаційною інформацією»

Відповідно до частин першої, п'ятої статті 11, частини першої статті 37 Повітряного кодексу України, підпункту 44 пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою приведення нормативно-правових актів у відповідність до законів України, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації **н а к а з у ю:**

1. Затвердити Авіаційні правила України «Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – Авіаційні правила), що додаються.

006234

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

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

3. Визнати таким, що втратив чинність, наказ Державної авіаційної служби України від 11 квітня 2016 року № 258 «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування/управління аеронавігаційною інформацією», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 06 травня 2016 року за № 687/28817.

4. Цей наказ набирає чинності з 01 січня 2019 року, але не раніше дня його офіційного опублікування, крім:

пункту 2 глави 1 розділу III Авіаційних правил, який набирає чинності з 01 січня 2020 року;

додатка III до Авіаційних правил «Формат SNOWTAM», який набирає чинності з 05 листопада 2020 року.

Голова Державіаслужби О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО
наказ Державної авіаційної служби України
_____2018 р. №___

Авіаційні правила України
«Управління аеронавігаційною інформацією»

І. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила України визначають вимоги до управління аеронавігаційною інформацією, що надаються на території України та у повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну.

2. Ці Авіаційні правила спрямовані на реалізацію стандартів та рекомендацій Додатку 15 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію щодо управління аеронавігаційною інформацією.

3. Дія цих Авіаційних правил поширюється на суб'єкти авіаційної діяльності.

4. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування – автоматичне надання поточної встановленої інформації для повітряних суден, що вилітають чи прибувають протягом доби або у визначений період часу;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою лінії передачі даних – надання службою автоматичного передавання інформації в районі аеродрому (далі – ATIS) по лінії передачі даних;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою авіаційного електрозв'язку – надання ATIS шляхом розповсюдження постійних та повторюваних мовних повідомлень;

адреса підключення – встановлений код, який використовується для підключення лінії передачі даних до органу ОПР;

аеронавігаційна інформація – інформація, отримана в результаті збирання, аналізу й форматування аеронавігаційних даних;

аеронавігаційні дані – викладення аеронавігаційних фактичних даних, концепції або інструкції в формалізованому порядку, придатному для зв'язку, інтерпретації або обробки, вони класифікуються наступним чином:

важливі дані: існує незначна вірогідність того, що при використанні пошкоджених звичайних даних безпечне продовження польоту та посадка повітряного судна буде пов'язане зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

звичайні дані: існує дуже незначна вірогідність того, що при використанні пошкоджених звичайних даних безпечне продовження польоту та посадка повітряного судна буде пов'язане зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

критичні дані: існує значна вірогідність того, що при використанні пошкоджених звичайних даних безпечне продовження польоту та посадка повітряного судна буде пов'язане зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

аеронавігаційна карта – умовне зображення ділянки земної поверхні її рельєфу і штучних споруд, спеціально призначених для аеронавігації;

аспекти людського фактору – принципи, які враховуються у процесі проектування, сертифікації, підготовки кадрів, експлуатаційної діяльності та технічного обслуговування в авіації й направлені на забезпечення безпечної взаємодії між людиною та іншими компонентами системи шляхом відповідного врахування можливостей людини;

атрибут елемента – характеристика елемента, яка включає назву, тип даних та область пов'язаних з ним значень;

база – будь-яка величина або ряд величин, що можуть служити в якості початку або основи відліку інших величин;

база даних – один або декілька файлів даних, організованих таким чином, що відповідні прикладні програми можуть надходити до файлів і оновлювати їх;

база картографічних даних аеродромів – набір картографічних даних зйомок аеродромів, організована та систематизована як структурований масив даних;

бюлетень передпольотної інформації – підготовлена перед польотом поточна інформація NOTAM, яка має важливе експлуатаційне значення;

валідація – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що вимоги, призначені для конкретного передбачуваного використання або застосування, виконані;

верифікація – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що встановлені вимоги виконані.

взаємозв'язок елементів – зв'язок між елементами одного типу і елементами такого ж або іншого типу;

вимога – необхідність або очікування, яке встановлено, зазвичай передбачається чи являється обов'язковим;

висота відносно еліпсоїда/геодезична висота – висота відносно поверхні базового еліпсоїда, виміряна уздовж нормалі до еліпсоїда, проведеної через розглянуту точку;

відносна висота – відстань по вертикалі, що вимірюється від указаного вихідного рівня до рівня, точки або об'єкта, прийнятого за точку;

геодезична відстань – найменша відстань між будь-якими двома точками на математично визначеній еліпсоїдній поверхні;

геоїд – еквіпотенційна поверхня у гравітаційному полі Землі, що збігається зі спокійним середнім рівнем моря і його продовженням під материками;

гола Земля – поверхня Землі включаючи скупчення води, вічного льоду і снігу та виключаючи рослинність і штучні споруди;

григоріанський календар – загальноприйнятий календар, вперше введений в 1582 році для визначення року, який більш точно в порівнянні з юліанським календарем відповідає тропічному року;

дія елемента – дія, яка може здійснюватися кожним елементом відповідного типу;

довірчий рівень – ймовірність того, що дійсне значення параметра знаходиться в межах визначеного інтервалу навколо його оціночного значення;

доповнення до AIP – тимчасові зміни, що вносяться до інформації, яка знаходиться в AIP і надається на окремих сторінках;

достовірне джерело – державний орган виконавчої влади або організація, яка визнана відповідним державним органом для виготовлення даних, що відповідають вимогам щодо якості даних;

електрозв'язок "диспетчер-пілот" по лінії передавання даних – засіб електрозв'язку між диспетчером та пілотом з використанням лінії передавачі даних для комунікації з метою диспетчерського обслуговування повітряного руху;

електронний AIP – це збірник аеронавігаційної інформації України в електронному форматі, що дозволяє друкувати інформацію на папері, відображати її на екрані користувача повітряного простору та здійснювати обмін цифровими даними;

елемент – абстрактне поняття, що описує явища реального світу;

етап маршруту – маршрут (або його частина), на якому здійснюється політ без проміжної посадки;

забезпечення якості – складова частина управління якістю, зосереджена на створенні впевненості у тому, що вимоги до якості будуть виконані;

заборонена зона – частина повітряного простору встановлених розмірів над територією або територіальними водами України, у межах якої польоти повітряних суден заборонені;

застосовуваність – управління та обробка даних для підтримки вимог користувача;

збірник аеронавігаційної інформації (AIP) – збірник відомостей, що містять довгострокову аеронавігаційну інформацію, яка має важливе значення для аеронавігації;

зв'язок, що базується на характеристиках – зв'язок, який базується на вимогах до експлуатаційних характеристик, зазначених у специфікаціях, що застосовуються для забезпечення ОПР, специфікація характеристик зв'язку містить вимоги до характеристик зв'язку, які застосовуються до компонентів системи, що забезпечують зв'язок та відповідного часу передачі даних, безперервності, доступності, цілісності, точності даних спостереження, необхідної безпеки та функціональності, що необхідні для виконання операцій, що пропонуються в контексті конкретної концепції повітряного простору;

зображення – представлення інформації людям;

зона маневрування – частина аеродрому, що призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден, виключаючи перони;

зональна навігація – метод навігації, який дозволяє повітряному судну виконувати політ за будь-якою бажаною траєкторією в межах зони дії наземних або супутникових навігаційних засобів або в межах, визначених можливостями автономних засобів чи їх комбінації;

зональна навігація містить навігацію, засновану на характеристиках, а також інші види операцій, які не підпадають під визначення навігації, заснованої на характеристиках;

зона обмеження польотів – частина повітряного простору встановлених розмірів над територією або територіальними водами України, в межах якої польоти повітряних суден обмежуються відповідно до визначених умов;

інтервал між постами – кутова або лінійна відстань між двома сусідніми висотними відмітками;

інформаційний продукт – масив даних або комплект масивів даних, що відповідає специфікації інформаційного продукту;

календар – система дискретного відліку часу, що забезпечує основу визначення моменту часу з роздільною здатністю в один день;

картографічна база даних аеродрому – збір картографічних даних аеродрому, систематизованих і наданих у вигляді сукупності структурованих даних;

картографічні дані аеродрому – дані, що збираються з метою складання аеродромної картографічної інформації;

класифікація цілісності (аеронавігаційні дані) – класифікація, що базується на потенційному ризику використання недостовірних даних; аеронавігаційні дані класифікуються наступним чином:

комплект масивів даних – набір масивів даних, що відповідають однаковій специфікації продукту;

компонування – процес об'єднання даних, отриманих з багатьох джерел, до бази даних і створення основи для подальшої обробки;

контроль з використання циклічного надлишкового коду – математичний алгоритм, що застосовується по відношенню до цифрового представлення даних, який забезпечує визначений рівень захисту даних від втрати або змін;

масив даних – певний набір даних;

менеджмент якості – скоординована діяльність по контролю і управлінню організацією стосовно якості;

мінімальна абсолютна висота польоту за маршрутом – абсолютна висота польоту на сегменті маршруту, яка забезпечує адекватний прийом сигналів відповідних навігаційних засобів і засобів зв'язку обслуговування повітряного

руху, відповідає структурі повітряного простору і забезпечує необхідний запас висоти над перешкодами;

мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод – мінімальна абсолютна висота польоту на визначеної ділянці, яка забезпечує необхідний запас висоти над перешкодами;

місцевість – поверхня Землі з такими природними елементами, як гори, пагорби, хребти, долини, скупчення води, вічного льоду і снігу, за виключенням перешкод;

місцезнаходження (географічне) – координати (широта і довгота), що визначають місцезнаходження точки на поверхні Землі, відповідно до математично обчисленого референц-еліпсоїда;

метадані – дані, що надають структурований опис змісту, якості, стану або інших характеристик даних;

навігаційна специфікація – сукупність вимог до повітряного судна, льотного екіпажу, що необхідні для забезпечення польоту за принципами навігації, заснованої на характеристиках в межах визначеного повітряного простору;

навігація, що заснована на характеристиках – зональна навігація, заснована на вимогах до характеристик ПС, що виконують політ за маршрутом ОПР, процедуру заходження на посадку за приладами або політ у межах визначеного повітряного простору.

Вимоги до характеристик визначаються у навігаційних специфікаціях у вигляді точності, цілісності, безперервності, готовності та функціональності, необхідних для виконання польоту, що планується в контексті конкретної концепції повітряного простору;

наступний імовірний користувач – організація, яка отримує аеронавігаційні дані або інформацію від САІ;

небезпечна зона – частина повітряного простору визначеного розміру, у межах якої може провадитися діяльність, що є небезпечною для польотів повітряних суден у визначені періоди;

обслуговування аеронавігаційною інформацією – обслуговування, організоване у визначеній зоні відповідальності, для забезпечення надання аеронавігаційної інформації, необхідної для забезпечення безпеки польотів, регулярності та ефективності аеронавігації;

обслуговування ОПР на основі спостереження – термін, який використовується щодо одного з видів обслуговування, що забезпечується безпосередньо за допомогою системи спостереження ОПР;

орган міжнародних повідомлень NOTAM – орган, заснований державою для міжнародного обміну повідомленнями NOTAM;

ортометрична висота – висота точки над поверхнею геоїда, яка, як правило, представляє собою перевищення над середнім рівнем моря;

перешкода – усі нерухомі (тимчасові або постійні) та рухомі об'єкти або їх частини, які розташовані в зоні, призначеній для руху повітряних суден по поверхні, або над відповідною поверхнею, призначеною для забезпечення безпеки повітряних суден у польоті, перебувають за межами відповідної поверхні та визначені як такі, що можуть становити небезпеку для повітряної навігації;

поверхня обліку даних про перешкоди місцевості – певна поверхня, яка використовується з метою встановлення даних щодо перешкод, та/або місцевості;

повнота даних – ступінь ймовірності того, що всі дані, які необхідні для забезпечення передбачуваного використання, надані;

покров – гола Земля доповнена висотою рослинності;

поправка до AIP – постійні зміни до інформації, що міститься в AIP;

прецезіонність – найменша різниця, яку можна впевнено розрізнити в процесі вимірювання;

простежуваність даних – ступінь ймовірності того, що система або інформаційний продукт спроможні реєструвати зміни, які вносяться до цього продукту, що дозволяє здійснювати аудиторську перевірку від кінцевого користувача до укладача;

продукт аеронавігаційної інформації – аеронавігаційні дані і аеронавігаційна інформація, що надані у вигляді масивів цифрових даних або у стандартизованому форматі у печатному вигляді або на електронних носіях.

Продукти аеронавігаційної інформації призначені для задоволення міжнародних вимог до обміну аеронавігаційної інформації.

Продукт аеронавігаційної інформації складається із:

збірника аеронавігаційної інформації, включаючи зміни та доповнення;

циркуляру аеронавігаційної інформації;

аеронавігаційних карт;

NOTAM;

масивів цифрових даних;

радіомовне автоматичне залежне спостереження – вид спостереження, при якому повітряні судна, аеродромні транспортні засоби та інші об'єкти можуть автоматично передавати та/або приймати таку інформацію, як розпізнавальний індекс, дані про місцезнаходження повітряного судна і, при необхідності, додаткові дані, використовуючи радіомовний режим лінії передачі даних;

радіонавігаційна служба – служба, яка надає інформацію наведення або дані про місцезнаходження повітряного судна в цілях ефективного та безпечного виконання польотів за допомогою одного або декількох навігаційних засобів;

рекомендована практика ІСАО – вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається бажаним для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності міжнародної аеронавігації;

роздільна здатність даних – кількість одиниць або цифр, що визначає порядок виміряного або розрахованого значення, яке використовується;

розпізнавальна зона протиповітряної оборони – спеціально призначений повітряний простір визначених розмірів, в межах якого літаки повинні виконувати спеціальні процедури ідентифікації та/або процедури звітності, додатково до тих, що стосуються забезпечення обслуговування повітряного руху;

своєчасність даних – ступень імовірності того, що дані застосовані до періоду їх передбачуваного використання;

специфікація навігаційних характеристик, що вимагаються – навігаційна специфікація, що базується на зональній навігації та містить вимоги з моніторингу і видачі попереджень щодо недотримання характеристик, зазначається префіксом RNP;

специфікація зональної навігації – навігаційна специфікація, що базується на зональній навігації та не містить вимоги з моніторингу і видачі попереджень щодо недотримання характеристик, зазначається префіксом RNAV.

Термін RNP використовується тільки в контексті навігаційних специфікацій і не застосовується для визначення переліку навігаційних характеристик, необхідних для виконання польотів в межах встановленого повітряного простору (наприклад, RNP 4 відноситься до повітряного судна та експлуатаційних вимог, включаючи вимоги по витримуванню визначеної лінії шляху з точністю 4 NM у боковому відношенні при забезпеченні контролю за дотриманням та надання попереджень у разі недотримання характеристик на борту повітряного судна);

система геодезичних координат – мінімальний набір параметрів, необхідних для визначення місця розташування та орієнтації місцевої системи відліку відносно глобальної системи відліку/координат;

система спостереження ОПР – загальний термін, під яким окремо розуміються системи радіомовного автоматичного залежного спостереження, оглядового радіолокатора із наявністю первинного та вторинного каналів або будь-яка інша порівняння наземна система, що дозволяє впізнати повітряне судно;

система управління якістю – сукупність взаємопов'язаних або взаємодіючих елементів в системі управління для спрямування та контролю діяльності організації щодо якості;

служба аеронавігаційної інформації – служба, створена в конкретно встановленій зоні дії, яка відповідає за надання аеронавігаційної

інформації/даних, необхідних для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності повітряної навігації;

складання аеронавігаційних даних або аеронавігаційної інформації – утворення величини, що пов'язані з новими даними або інформацією чи зміною значень існуючих даних або інформації;

специфікація інформаційного продукту – докладний опис масиву даних або комплекту масивів даних разом з додатковою інформацією, що дозволить їх сформувати, надати іншій стороні і забезпечити їх використання іншою стороною;

спостереження, що базується на характеристиках – спостереження, яке базується на вимогах до експлуатаційних характеристик, зазначених у специфікаціях, що застосовуються для забезпечення обслуговування повітряного руху;

стандарт ICAO – вимоги до фізичних і технічних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, персоналу або правил, однакове застосування яких визнається необхідним для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності міжнародної аеронавігації;

суб'єкти авіаційної діяльності – фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;

термінова інформація – інформація щодо введення в терміновому порядку важливих з експлуатаційної точки зору постійних або тимчасових змін в інформації;

точність даних – ступінь відповідності розрахункового або вимірюваного значення дійсним значенням;

транспондер – приймально-передавальний пристрій;

тип елемента – клас явищ реального світу з загальними властивостями;

укладач вихідних аеронавігаційних даних або аеронавігаційної інформації – орган, що відповідає за формування даних або інформації і від якого САІ отримує аеронавігаційні дані і інформацію;

укладання вихідних аеронавігаційних даних або аеронавігаційної інформації – утворення величини, пов'язаної з новими даними або інформацією, або зміна величини існуючих даних та інформації;

управління аеронавігаційною інформацією – динамічне, комплексне управління аеронавігаційною інформацією шляхом надання цифрових аеронавігаційних даних гарантованої якості і обміну ними у співпраці з усіма сторонами;

управління повітряним рухом – здійснення комплексу заходів з організації управління операційним повітряним рухом;

управління якістю – частина менеджменту якості, що направлена на виконання вимог до якості;

формат даних – структура елементів даних, записів і файлів, що організовані відповідно до стандартів, специфікацій або вимог до якості даних;

хвиля геоїда – відстань (позитивне значення або негативне значення) між поверхнею геоїда і поверхнею математично визначеного референц-еліпсоїда. У відношенні до еліпсоїда, визначеного у Світовій геодезичній системі координат WGS-84, різниця між висотою відносно еліпсоїда WGS-84 та ортометричною висотою геоїда є хвиля геоїда;

хешування – перетворення масиву вхідних даних довільної довжини в (вихідний) бітовий рядок фіксованої довжини, що виконується певним алгоритмом;

циркуляр аеронавігаційної інформації – повідомлення, що містить інформацію, яка не вимагає випуску NOTAM або включення її в AIP, але яка стосується питань безпеки польотів або аеронавігаційних, технічних, адміністративних і юридичних питань;

цифрова модель перевищення – представлення поверхні місцевості у вигляді безперервного ряду обчислюваних значень перевищення від загальної бази у всіх вузлах певної сітки;

цілісність даних (рівень гарантій) – ступень гарантування того, що аеронавігаційні дані та їхні значення не втрачені або не змінювалися з моменту підготовки або санкціонованого внесення поправки;

штучні споруди в районі аеродрому – всі антропогенні об'єкти, побудовані на поверхні Землі, такі як міста, залізниці та канали;

якість – ступінь, з якою сукупність власних характеристик виконує вимоги;

якість даних – ступінь або рівень ймовірності того, що надані дані відповідають вимогам користувача даних з точки зору точності, роздільної здатності і цілісності (або еквівалентного рівня гарантій), простежуваності, своєчасності, повноти та формату.

Інші терміни, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та стандартах ІСАО.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АНО – аеронавігаційне обслуговування;

АНД – аеронавігаційні дані;

АНІ – аеронавігаційна інформація;

Євроконтроль – Європейська організація з безпеки аеронавігації;

ІВП – інструкція з виконання польотів;

ІВПП – інструкція з використання повітряного простору;

КТА – контрольна точка аеродрому;

ОПАНІ – об'єднаний пакет аеронавігаційної інформації;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ОрПР – організація повітряного руху;

ПОРЛ/ВОРЛ – оглядовий радіолокатор із наявністю первинного та вторинного каналів;

ППО – протиповітряна оборона;

ППП – правила польотів за приладами;

ПВП – правила візуальних польотів;

ПС – повітряне судно;

РД – руліжна доріжка;

РПІ – район польотної інформації;

РСП – регіональний структурний підрозділ;

САІ – служба аеронавігаційної інформації;

УАІ – управління аеронавігаційною інформацією;

ЦАНЗ – центр аеронавігаційного забезпечення Збройних Сил України;

AD – аеродром;

ADIZ – розпізнавальна зона протиповітряної оборони;

ADS-B – радіомовне автоматичне залежне спостереження;

ADS-C – контрактне автоматичне незалежне спостереження;

AFS – авіаційна фіксована служба;

AIC – циркуляр аеронавігаційної інформації;

AIM – управління аеронавігаційною інформацією;

AIP – збірник аеронавігаційної інформації України;

AIRAC – регламентація та контроль аеронавігаційної інформації, які означають систему, призначену для завчасного повідомлення про обставини, що викликають необхідність внесення значних змін в експлуатаційну практику;

AIXM – модель обміну аеронавігаційною інформацією;

AGA – аеродроми та наземні засоби;

AGL – над рівнем землі

AMDB – картографічна база даних аеродрому;

AMDT – поправка до AIP;

ARP – контрольна точка аеродрому;

AIRMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту, які можуть вплинути на безпеку польотів повітряних суден на низьких рівнях і кі не були включені в прогноз, складений для польотів на низьких рівнях у відповідному районі польотної інформації або його підрайоні;

ASHTAM – спеціальна серія NOTAM, яка повідомляє за допомогою конкретного формату зміни активності вулкана, вулканічного виверження та / або надходження хмар вулканічного попелу, що впливає на повітряні операції;

ATFM – організація потоків повітряного руху;

ATIS – служба автоматичного передавання інформації в районі аеродрому;

ATM – управління повітряним рухом;

CPDLC – електрозв'язок «диспетчер-пілот» по лінії передавання даних;

CRC – контроль за використанням циклічного надмірного коду

CTA – диспетчерський район;

CTR – диспетчерська зона;

CNS – зв'язок, навігація, спостереження;

DEM – цифрова модель перевищення;

DME – всебічно направлений далекомірний радіомаяк;

EAD – Європейська база даних CAI;

eAIP – електронний AIP;

EGM 96 – Гравітаційна Модель Землі – 1996;

ENR – на маршруті польоту;

EST – NOTAM з невизначеним продовженням часу дій (NOTAM розрахунковий);

FATO – зона кінцевого етапу заходження на посадку та зона зльоту;

FIR – район польотної інформації;

GBAS – наземна система функціонального доповнення;

GIS – географічна інформаційна система;

GNSS – глобальна навігаційна супутникова система;

ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації;

IFR – правила польотів за приладами;

ILS – система посадки за приладами;

INS – інерційна навігаційна система;

ISO – міжнародна організація зі стандартизації;

MEA – мінімальна абсолютна висота польоту за маршрутом;

MET – метеорологічне обслуговування;

MLS – мікрохвильова система посадки (система посадки сантиметрового діапазону);

MOCA – мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод;

MSL – середній рівень моря;

NDB – ненаправлений радіомаяк;

NIL – немає повідомлень/даних;

NOF – орган міжнародних повідомлень NOTAM;

NOTAM – повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного устаткування, обслуговування і правил або інформацію про небезпеку, своєчасне попередження про які має важливе значення для персоналу, пов'язаного з виконанням польотів;

NOTAMC – NOTAM, що скасовує дію іншого NOTAM;

NOTAMN – NOTAM, що містить нову інформацію;

NOTAMR – NOTAM, що замінює попередній NOTAM;

OCA/OCH – абсолютна/відносна висота прольоту перешкод;

PERM – NOTAM постійного характеру;

PIB – бюлетень передпольотної інформації;

PBC – зв'язок, що базується на характеристиках;

PBN – навігація, що базується на характеристиках;

PBS – спостереження, що базується на характеристиках;

RNAV – специфікація зональної навігації;

RNP – специфікація навігаційних характеристик, що вимагаються;

RCP – специфікація характеристик зв’язку, що вимагаються;

RVSM – скорочений мінімум вертикального ешелонування;

RSP – специфікація характеристик спостереження, що вимагаються;

RVR – дальність видимості на злітно-посадковій смузі;

SAR пошук та рятування;

SATVOICE – речовий супутниковий зв’язок

SBAS – супутникова система функціонального доповнення;

SID – стандартний виліт за приладами;

SIGMET – інформація, що випускається органом метеорологічного стеження, про фактичне або очікуване виникнення визначених явищ погоди за маршрутом польоту та інших явищ в атмосфері, які можуть вплинути на безпеку польотів ПС

SNOWTAM – NOTAM спеціальної серії, який повідомляє за встановленим форматом про наявність або ліквідацію небезпечних умов, що склалися через сніг, лід, сльоту або стоячу воду, що утворилася в результаті танення снігу, льоду та сльоти, на робочій площі аеродрому;

SRE – оглядовий радіомаяк системи радіолокаційного точного заходження на посадку;

STAR – стандартне прибуття за приладами;

SUP – доповнення до AIP;

TLOF – зона приземлення та відриву повітряного судна;

TMA – термінальний диспетчерський район;

TRA – тимчасово зарезервований район;

TRIGGERNOTAM – NOTAM, який містить стислу інформацію про зміст, номер і дату набуття чинності поправки чи доповнення до AIP, що публікуються відповідно до процедур AIRAC;

TSA – тимчасово відокремлений район;

UTC – всесвітній координований час;

VOLMET – метеорологічна інформація для повітряних суден, що знаходяться у польоті;

VOR – всебічно направлений радіомаяк діапазону ДВЧ, радіотехнічна система ближньої навігації;

VFR – правила візуальних польотів;

WGS-84 – Світова геодезична система координат.

Інші скорочення, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та стандартах ICAO.

6. Загальні системи відліку для цілей аеронавігації

1. Для цілей аеронавігації в Україні використовуються системи вимірів відповідно до стандартів та рекомендованої практики ICAO:

1) у горизонтальній площині для цілей аеронавігації використовується система відліку WGS-84. Усі опубліковані географічні координати, що позначають широту і довготу, відображають відносно геодезичної системи відліку WGS-84;

2) у вертикальній площині для цілей аеронавігації, як система відліку, використовується прийнятий за основу MSL, який забезпечує зв'язок відносних висот (перевищень), що залежать від гравітації, з поверхнею, яка зветься геоїдом;

3) у якості глобальної моделі гравітації використовується гравітаційна модель Землі – 1996 (EGM-96), яка містить дані про поле довгих гравітаційних хвиль через градус до 360;

4) у міжнародній цивільній авіації використовується григоріанський календар та UTC, в якості системи відліку часу. Якщо для деяких видів застосування використовується інша система відліку часу, каталог елементів або метадані, що пов'язані відповідно зі схемою застосування чи масивом даних, повинні включати, опис цієї системи, або посилання на документ з описом цієї системи відліку часу.

7. Інші вимоги:

1. Продукти аеронавігаційної інформації, що призначені для міжнародної розсилки, складаються відкритим текстом і надаються англійською мовою.

2. Назви населених пунктів пишуться відповідно до їх вимови державною мовою і при необхідності транслітеруються літерами латинського алфавіту.

3. Одиниці виміру, які використовуються при підготовці, обробці і розповсюдженні аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації, повинні відповідати вимогам Додатку 5 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

4. Скорочення ICAO використовуються у всіх випадках, коли їхнє застосування полегшує сприйняття АНД і АНІ, що розповсюджується.

II. Відповідальність та функції

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює контроль і нагляд за наданням АНІ над територією України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації несе відповідальність за організацію обслуговування АНД і АНІ, що надаються та супроводжуються чітким посиланням на те, що вони надані з дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, який повинен забезпечувати, щоб АНД і АНІ, були повними, своєчасними і необхідної якості.

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації забезпечує укладання офіційних домовленостей між провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украероруx) та укладачами (постачальниками) АНД і АНІ щодо своєчасного та повного надання АНД і АНІ.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює порядок обслуговування АНІ та публікації продуктів АНІ.

2. Служба аеронавігаційної інформації

1. Служба аеронавігаційної інформації (далі - САІ Украероруху), надає АНД і АНІ, необхідну для забезпечення безпеки, регулярності і ефективності аеронавігації, у формі, яка відповідає експлуатаційним потребам, що висуваються:

1) персоналом, що задіяний до виконання польотів;

2) органом обслуговування повітряного руху, що відповідає за польотно-інформаційне обслуговування та службами, які відповідають за передпольотну інформацію.

2. САІ Украероруху надає послуги з обслуговування аеронавігаційною інформацією.

3. Основним завданням САІ Украероруху є забезпечення потоку АНД і АНІ, необхідних для безпечного, регулярного, економічного та ефективного функціонування глобальної системи організації повітряного руху. При цьому аеронавігаційна інформація, яка необхідна для оперативного використання, повинна бути однаковою та послідовною на всіх етапах проходження від отримання до розповсюдження.

4. САІ Украероруху отримує АНД і АНІ, яка дозволяє забезпечувати передпольотно-інформаційне обслуговування і задовольняти потреби в інформації під час польоту із таких джерел від:

1) уповноваженого органу з питань цивільної авіації;

2) провайдера аеронавігаційного обслуговування;

3) користувачів повітряного простору;

4) САІ інших держав;

5) EAD;

6) ЦАНЗ;

7) з інших доступних офіційних джерел.

5. АНД і АНІ, що отримані від САІ інших держав, при розповсюдженні супроводжуються чітким посиланням на те, що вони опубліковані з дозволу держави, від якої отримані.

6. АНД і АНІ, що отримані з інших доступних офіційних джерел, за можливості, перевіряються перед розповсюдженням. Якщо така перевірка не проводилась, про це чітко зазначається при розповсюдженні.

7. САІ Украероруху своєчасно надає будь-які АНД і АНІ службам аеронавігаційної інформації інших держав, які необхідні їм для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності аеронавігації.

8. САІ Украероруху відстежує аеронавігаційну інформацію, контролює її правильність, точність, повноту, своєчасність, цілісність та якість. При виникненні будь-яких розбіжностей в інформації між вимогами ІСАО та нормативно-правовими актами України САІ Украероруху повідомляє про це уповноважений орган з питань цивільної авіації.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації (відповідний структурний підрозділ) аналізує представлені розбіжності та кожні півроку (станом на 01червня та 01 грудня) або за запитом САІ Украероруху надає достовірну інформацію САІ Украероруху для публікації в Збірнику аеронавігаційної інформації України.

9. САІ Украероруху повинна забезпечити точність, достовірність і адекватність аеронавігаційних карт, які надаються та своєчасне їх оновлення шляхом внесення відповідних змін.

10. Повноваження щодо створення та розповсюдження NOTAM покладаються на САІ Украероруху.

11. САІ Украероруху контролює строк дії NOTAM, інформацію постійного характеру, яка вноситься до AIP та її відповідність вимогам цих Авіаційних правил.

12. САІ Украероруху повинно мати підготовлений персонал для безпечного, ефективного і стабільного обслуговування АНІ.

13. САІ Украероруху організовує навчання для технічного персоналу за відповідною програмою з урахуванням первинної, періодичної та спеціальної підготовки.

3. Укладач аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

1. Укладач АНД і АНІ повинен мати достатні ресурси для забезпечення процесу надання послуг з аеронавігаційного обслуговування в рамках системи управління якістю підприємства, та мати підготовлений персонал.

2. Укладач АНД і АНІ укладає угоду з провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украероруx), для визначення меж відповідальності, порядку взаємодії, прав та обов'язків щодо забезпечення безпеки польотів при наданні аеронавігаційної інформації.

3. Укладач АНД і АНІ відповідає за якість наданих для публікації АНД і АНІ відповідно до вимог цих Авіаційних правил, документів ІСАО та Євроконтролю.

4. АНД і АНІ надаються укладачем (постачальником) своєчасно, повно, з відповідною якістю в стандартизованих форматах, які дозволяють забезпечити їх автоматизовану обробку, зберігання та пошук.

5. Укладач (постачальник) АНД і АНІ повинен стежити за своєчасними змінами АНД і АНІ.

4. Обмін аеронавігаційними даними і аеронавігаційною інформацією

1. САІ Украероруху є повноважним органом, якому надаються всі елементи продуктів АНІ, що надані іншими державами.

САІ Украероруху уповноважений направляти запити на отримання АНД і АНІ до інших держав.

2. Персонал САІ Украероруху повинен бути кваліфікованим для обробки запитів АНД і АНІ від інших держав.

3. САІ Украероруху готує, видає та розповсюджує NOTAM за допомогою мережі електрозв'язку для користувачів повітряного простору згідно з їх потребами та експлуатаційними вимогами.

4. За можливості САІ Украероруху встановлює прямий зв'язок зі службами аеронавігаційної інформації інших держав для полегшення міжнародного обміну АНД і АНІ.

5. Якщо повноваження щодо публікації/зберігання та розповсюдження продуктів АНІ делеговано недержавній установі, одна копія кожної з наступних продуктів АНІ, у разі наявності, (AIP, включаючи зміни та доповнення, AIC, NOTAM), надається службам аеронавігаційної інформації інших держав безкоштовно у взаємно узгоджених формах за винятком випадків, передбачених пунктом 7 цієї глави.

6. Обмін більш ніж однією копією елементів продуктів АНІ та інших аеронавігаційних документів, включаючи ті, що містять законодавчі та нормативні акти, повинні бути передбачені двосторонніми угодами між договірними державами та організаціями.

7. Якщо АНД і АНІ надаються у формі цифрових наборів даних, що використовуються САІ Украероруху, то вони повинні надаватися на основі офіційних домовленостей між відповідним укладачем (постачальником) АНД і АНІ та провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украерорух).

8. Отримання державами та іншими організаціями, що не є договірними, АНД і АНІ, включаючи елементи продуктів АНІ та інші документи, що містять законодавчі та нормативні акти, аеронавігаційні правила, повинні бути передбачені окремими угодами.

9. Для надання масивів даних використовуються моделі взаємодії обміну АНІ та моделі обміну даними.

10. Технічні характеристики, що відносяться до моделі взаємодії обміну АНІ та моделі обміну даними, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил

5. Авторські права

1. Будь-які продукти АНІ, що захищені авторськими правами і передаються іншими державами відповідно до глави 3 цих Авіаційних правил, надаються третій стороні за умови, що цій їй повідомлено, що ця продукція захищена авторськими правами і на неї, за наявності відповідного запису, розповсюджуються авторські права САІ Украероруху, як автора продукції.

2. Коли АНД і АНІ надаються державі відповідно до вимог пункту 7 глави 3 цих Авіаційних правил, держава, яка їх отримує, не повинна надавати масив цифрових даних третій стороні без згоди держави, що надала АНД і АНІ.

6. Відшкодування витрат

1. Витрати, пов'язані зі збором та обробкою АНД і АНІ, відшкодовуються відповідно до принципів і політики ІСАО щодо аеропортових зборів та зборів за аеронавігаційне обслуговування та у порядку, встановленому чинним законодавством України.

2. Коли витрати на збір та складання АНД і АНІ відшкодовуються за рахунок аеропортових зборів або зборів за аеронавігаційне обслуговування, збори для окремого користувача за постачання певних продуктів АНІ можуть базуватися на витратах на друкування паперових екземплярів або виробництві електронних носіїв з урахуванням затрат на їх розповсюдження.

III. Управління аеронавігаційною інформацією

1. Вимоги до управління аеронавігаційною інформацією

1. Ресурси і процеси управління інформацією, що визначені САІ Украероруху, повинні бути достатні для забезпечення своєчасного отримання, обробки, збереження, інтеграції, обміну АНД і АНІ та гарантувати якість при ОрПР.

2. Для загального опису межи даних управління аеронавігаційною інформацією і спрощення процесу офіційних домовленостей між укладачем АНД і АНІ і провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украерорух) створюється Каталог аеронавігаційних даних (PANS-AIM, DOC 10060 ICAO «Правила аеронавігаційного обслуговування. Управління аеронавігаційною інформацією») (далі – Каталог).

3. САІ Украероруху здійснює реєстрацію укладачів (постачальників) даних.

4. САІ Украероруху, як укладач АНД, створює електронну базу АНД щодо складання, зберігання та використання Каталогу при подальшому розповсюдженні АНІ і АНД.

5. Якщо відсутності офіційних домовленостей між укладачем (постачальником) і провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украерорух), публікація аеронавігаційної інформації в AIP не здійснюється.

2. Вимоги до якості даних

1. Точність даних:

1) ступінь точності АНД визначається їх передбачуваним використанням;

2) специфікації, що стосуються порядку точності, (включаючи довірчий рівень для АНД) містяться у розділі VII цих Авіаційних правил.

2. Роздільна здатність даних:

1) ступінь роздільної здатності АНД пропорційний фактичній точності даних;

2) специфікації, що стосуються роздільної здатності АНД, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил;

3) роздільна здатність елементів даних, які містяться в каталозі, може бути аналогічною або більш високою, чим роздільна здатність опублікованих даних.

3. Цілісність даних:

1) цілісність АНД зберігається протягом всього інформаційного процесу з моменту підготовки до направлення наступному користувачу;

2) специфікації, що стосуються цілісності АНД, містяться у розділі VII цих Авіаційних правил;

3) залежно від застосованої класифікації цілісності вводяться процедури для:

звичайних даних – запобігають спотворенню даних на етапі їх обробки;

важливих даних – гарантують, що спотворення АНД не виникне на будь-якому етапі процесу і, за необхідності, можуть бути передбачені додаткові

процедури для усунення потенційних ризиків з метою отримання додаткових гарантій цілісності даних на цьому рівні;

критичних даних – гарантують, що спотворення АНД не виникне на будь-якому етапі процесу, і передбачають додаткові процедури гарантії цілісності для повного усунення наслідків недоліків, що виявлені в результаті ретельного аналізу загальної архітектури системи в якості потенційних ризиків цілісності даних.

4. Простежуваність даних

Простежуваність АНД забезпечується та підтримується протягом всього періоду їх використання цих даних.

5. Своєчасність даних:

1) своєчасність АНД забезпечується шляхом введення граничних строків дії елементів даних;

2) граничні строки можуть бути пов'язані з окремими елементами даних або масивами даних;

3) якщо строк дії для масиву даних визначений, то він повинен враховувати строки дії всіх індивідуальних елементів даних.

6. Повнота даних

Повнота АНД забезпечується з метою підтримання їх передбачуваного використання.

7. Формат даних

Формат наданих даних повинен бути належно інтерпретованим для забезпечення передбачуваного використання цих даних.

3. Валідація та верифікація АНД і АНІ

1. Перед наданням до САІ Украероруху матеріалу, що підлягає випуску та включенню, як частина продуктів АНІ, укладач повинен ретельно перевіряти якість всієї необхідної інформації.

2. САІ Украероруху встановлює процедури верифікації й валідації з метою забезпечення дотримання та виконання вимог до якості отриманих АНД і АНІ.

4. Виявлення помилок даних

1. Методи виявлення помилок цифрових даних повинні використовуватися під час передачі та/або зберігання АНД та цифрових масивів даних.

2. Методи виявлення помилок у цифрових даних застосовуються на всіх рівнях цілісності даних, вказаних у пункті 3 глави 2 цього розділу.

3. Специфікації, що стосуються методів виявлення помилок цифрових даних, містяться у розділі VII цих Авіаційних правил.

5. Використання засобів автоматизації

1. Засоби автоматизації використовуються з метою забезпечення оперативності, якості, ефективності і рентабельності діяльності САІ Украероруху.

Інструкція з розробки баз даних та створення служб обміну даними міститься в Керівництві по службах аеронавігаційної інформації (Doc 8126 ІСАО).

2. Для задоволення вимог щодо якості даних засоби автоматизації повинні:

1) забезпечити обмін цифровими АНД між сторонами, що беруть участь у процесі обробки даних;

2) використовувати моделі обміну АНІ та моделі обміну даними, розроблені для взаємодії.

6. Система управління якістю

1. САІ Украероруху забезпечує створення і підтримку функціонування систем управління якістю, що охоплює всі функції САІ Украероруху, які вказані у главі 2 розділу II цих Авіаційних правил.

Інструктивні матеріали містяться в Керівництві з системи управління якістю служб аеронавігаційної інформації (Doc 9839 ICAO).

2. Управління якістю застосовується на всіх етапах обробки даних АНІ з моменту підготовки даних до моменту їх розсилки наступному передбачуваному користувачеві повітряного простору з урахуванням запланованого використання даних.

3. Система управління якістю, створена відповідно до пункту 1 цієї глави, повинна відповідати стандартам якості ISO та бути сертифікованою акредитованим органом сертифікації.

4. У рамках створеної системи управління якістю:

1) визначаються компетенції й пов'язані з ними знання, вміння й навички, які необхідні для виконання кожної функції, а персонал, що призначається для виконання цих функцій, має належну підготовку;

2) вводяться процеси, що забезпечують володіння персоналом навичками, необхідними для виконання конкретних призначених функцій;

3) ведеться відповідний облік, підтверджуючий кваліфікацію персоналу;

4) організовуються початкові і періодичні перевірки, які вимагають від персоналу демонстрації володінням необхідними навиками;

5) періодичні перевірки персоналу використовуються як засіб для виявлення та усунення недоліків у знаннях, вміннях та здібностях.

5. Система управління якістю САІ Украероруху охоплює необхідну політику, процеси і процедури, у тому числі, що призначені для використання метаданих для забезпечення і перевірки простежуваності аеронавігаційних даних по всьому ланцюгу даних аеронавігаційної інформації з метою ідентифікації помилок в даних, їх виправлення і інформування про них відповідних користувачів.

6. Встановлена система управління якістю надає користувачам необхідну гарантію та впевненість в тому, що розповсюджені АНД і АНІ задовольняють вимоги щодо якості аеронавігаційних даних.

7. Всі необхідні заходи повинні бути прийняті на місці для контролю за дотриманням вимог системи управління якістю.

8. Демонстрація відповідності застосовуваної системи управління якістю здійснюється шляхом проведення аудиту. Якщо виявлено невідповідність, ініціювання дій щодо виправлення її причин визначається та приймається без зайвої затримки. Усі аудиторські спостереження та корегуючі заходи повинні бути підтверджені та належним чином задокументовані.

7. Врахування аспектів людського фактору

1. З метою оптимального використання АНД і АНІ при їх складанні, визначенні змісту, обробці і розповсюдженні враховуються аспекти людського фактору.

2. Цілісність інформації повинна враховуватися, коли є потреба у взаємодії між людьми, і, при виявленні факторів ризику, визначаються заходи для їх усунення.

3. Реалізація таких заходів може бути здійснена за рахунок конструктивних рішень систем, експлуатаційних процедур або удосконалення умов експлуатації.

IV. Сфера застосування АНД і АНІ

1. Сфера застосування АНД і АНІ

1. Сфера застосування АНД і АНІ забезпечує мінімальні вимоги для підтримки продуктів та послуг АНІ, баз даних аеронавігаційної інформації, аеронавігаційних програм та систем ОрПР.

2. АНД і АНІ, що отримує і управляє САІ Украероруху, охоплюють:

1) національні норми, правила, процедури;

2) аеродроми, вертодроми;

3) повітряний простір;

4) маршрути ОПР;

5) схеми польотів за приладами;

6) радіонавігаційні засоби/системи;

7) перешкоди;

8) географічну інформацію.

2. Детальні специфікації, що стосуються змісту кожного підпункту пункту 2 глави 1 цього розділу, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

3. АНД і АНІ в кожному підпункті можуть складатися декількома організаціями або повноважними органами.

4. Визначення і надання АНД здійснюється відповідно до класифікації точності і цілісності, що потребує задоволення потреб кінцевого користувача АНД.

5. Технічні специфікації, що стосуються класифікації точності та цілісності АНД, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

2. Метадані

1. Збір метаданих здійснюється для процесів обробки АНД і пунктів обміну.

2. Збір метаданих використовується з моменту складання даних до їх розсилки наступному передбачуваному користувачеві.

3. Детальні специфікації щодо метаданих містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

V. Продукти і послуги в області АНІ

1. Загальні положення

1. АНІ надається у вигляді продуктів АНІ і пов'язаних з ними послуг.

2. Технічні вимоги, що стосуються порядку роздільної здатності АНД, передбачених для кожного продукту АНІ, містяться у розділі VII цих Авіаційних правил.

3. Якщо АНД і АНІ надаються в різних форматах впроваджуються процеси забезпечення узгодженості даних і інформації в різних форматах.

2. Стандартизований формат надання АНІ

1. АНІ, що надається в стандартизованому форматі, включає:

1) AIP, поправки до AIP, доповнення до AIP, збірник АНІ за правилами візуальних польотів (VFR Airfield Guide);

2) AIC;

3) NOTAM;

4) аеронавігаційні карти.

2. Детальні специфікації щодо AIP, поправок до AIP, доповнень до AIP, AIC та NOTAM містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

3. Випадки, коли набори цифрових даних можуть замінити відповідні елементи стандартизованого формату надання аеронавігаційної інформації, докладно описано в розділі VII цих Авіаційних правил.

4. AIP, поправки до AIP, доповнення до AIP та AIC повинні надаватися, як електронний документ, або в друкованому вигляді на папері.

5. Збірник аеронавігаційної інформації (AIP):

1) AIP – це основне джерело постійної інформації і інформації про тимчасові зміни, що носять довготерміновий характер;

2) AIP призначений для задоволення у міжнародному масштабі потреб в обміні довгостроковою АНІ, яка є необхідною для аеронавігації;

3) AIP містить:

назву компетентного органу відповідального за аеронавігаційні засоби, обслуговування або процедури, відомості про які знаходяться в AIP;

загальні умови надання обслуговування або засобів для міжнародного використання;

перелік існуючих розбіжностей між національними правилами, практикою держави і відповідними Стандартами, Рекомендованою практикою і Правилами ІСАО у формі, яка забезпечує користувачу швидке встановлення розбіжностей між вимогами держави та ІСАО;

вказівка на вибір, що зроблений державою в кожному випадку якщо Стандартами, Рекомендованою практикою і Правилами ІСАО передбачається альтернативний варіант дій.

Інформація з AIP, збірника АНІ VFR Airfield Guide, аеронавігаційних карт України (ANC) масштабу 1:500 000 виключається, якщо сертифікат аеродрому анулюється або термін його дії не продовжується понад півроку;

4) зміст AIP відповідно до додатку 1 до цих Авіаційних правил.

6. Вимоги щодо доповнень до AIP:

1) контрольний список діючих доповнень до AIP видається на регулярній основі;

2) детальні специфікації, що стосуються періодичності надання контрольних переліків діючих доповнень до AIP, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

7. Циркуляри аеронавігаційної інформації (AIC):

1) AIC використовується для надання інформації про:

довгостроковий прогноз, що стосується будь-яких значних змін законодавства, розпоряджень, правил або засобів;

інформація пояснювального або консультативного характеру, що може вплинути на безпеку польотів;

інформація або повідомлення щодо технічних, законодавчих або адміністративних питань;

2) AIC не використовується для розповсюдження інформації, що планується для включення до AIP або NOTAM;

3) AIC видаються в електронному форматі або в друкованому вигляді, раз на рік;

4) контрольний перелік діючих AIC видається на регулярній основі;

5) детальні специфікації, що стосуються періодичності надання контрольних переліків діючих AIC, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

8. Аеронавігаційні карти:

1) додаток 4 ICAO до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію містить стандарти та рекомендовану практику, включаючи вимоги щодо забезпечення кожного типу карт;

2) перелік аеронавігаційних карт, при опублікуванні надається окремо для кожного аеродрому, як складова частина AIP, або розсилається окремо користувачам AIP;

3) перелік аеронавігаційних карт, що підлягають публікації, включає:

карта аеродрому (ICAO);

карта наземного аеродромного руху (ICAO);

карта аеродромних перешкод, тип А (ICAO);

карта місцевості і перешкод у районі аеродрому (ICAO) (електронна);

карта стоянки/постановки на стоянку повітряного судна (ICAO);

карта району (ICAO) (публікується за необхідності);

оглядова карта мінімальних абсолютних висот управління повітряним рухом (ICAO);

карта заходження на посадку за приладами (ICAO);

карта місцевості для точного заходження на посадку (ICAO);

карта стандартного прибуття за приладами (STAR) (ICAO);

карта стандартного вильоту за приладами (SID) (ICAO);

карта візуального заходження на посадку (ICAO).

4) «Маршрутна карта (ICAO)», якщо така є, входить до складу AIP або

надається окремо користувачу AIP;

5) перелік аеронавігаційних карт, що надаються у вигляді продуктів аеронавігаційної інформації, включає:

карта аеродромних перешкод (ICAO), тип B;

аеронавігаційна карта світу масштабу 1:1 000 000 (ICAO);

аеронавігаційна карта масштабу 1:500 000 (ICAO);

аеронавігаційна карта дрібного масштабу (ICAO);

карта для прокладки курсу (ICAO);

оглядова карта мінімальних абсолютних висот ОПР (ICAO);

6) електронні аеронавігаційні карти повинні надаватися на основі масивів даних та використання географічних інформаційних систем;

7) ступінь роздільної здатності аеронавігаційних даних карти повинен бути таким, як вказано для певної карти;

8) специфікації, що стосуються ступеня роздільної здатності аеронавігаційних даних карти, містяться у розділі VII цих Авіаційних правил;

9) перелік карт та періоди часу між їх переглядом наведений у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

9. NOTAM:

1) специфікації, що стосуються NOTAM, включаючи формати SNOWTAM та ASHTAM, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил;

2) контрольний перелік діючих NOTAM видається на регулярній основі;

3) специфікації, що стосуються частоти надання контрольних переліків дійсних NOTAM, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил.

3. Масиви цифрових даних

1. Загальні положення:

1) цифрові дані надаються у вигляді наступних масивів цифрових даних:
масив даних AIP;
масиви даних про місцевість;
масиви даних про перешкоди;
масиви картографічних даних аеродрому;
масиви даних щодо схем польотів за приладами;

2) детальні специфікації, що стосуються вмісту масивів даних містяться в розділі VII цих Авіаційних правил;

3) кожний масив даних надається наступному передбачуваному користувачу разом з мінімальним масивом метаданих, що забезпечує простежуваність даних від кінцевого користувача до укладача;

4) детальні специфікації, що стосуються масивів даних, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил;

5) контрольний перелік дійсних масивів даних надається на регулярній основі.

2. Масив даних AIP:

1) масив даних AIP повинен охоплювати весь об'єм інформації, що знаходиться в AIP;

2) якщо неможливо надати повний масив даних AIP, слід надавати підгрупу масивів даних, які є доступними;

3) масив даних AIP повинен містити цифрове представлення аеронавігаційної інформації тривалого характеру (постійна інформація та тривалі тимчасові зміни), які мають значення для аеронавігації.

3. Масиви даних про місцевість та перешкоди:

1) числові вимоги до масивів даних про місцевість і перешкоди містяться в розділі VII цих Авіаційних правил;

2) масиви даних про місцевість та перешкоди охоплюють райони:

район 1: вся територія України;

район 2: термінальний простір навколо аеродрому, який поділяється на:

район 2a: прямокутна зона навколо ЗПС, включаючи льотну смугу та будь-яку смугу, вільну від перешкод;

район 2b: зона, що охоплює місцевість від закінчення району 2a у напрямку вильоту на відстань 10 кілометрів з розходженням 15% в кожен бік;

район 2c: зона, що охоплює місцевість із зовнішнього боку району 2a та району 2b на відстань не більше ніж 10 кілометрів від межі району 2a;

район 2d: зона, що охоплює місцевість із зовнішнього боку районів 2a, 2b та 2c на відстань до 45 кілометрів від контрольної точки аеродрому або до існуючої межі ТМА, залежно від того, що ближче;

район 3: зона, що прилягає до робочої площі аеродрому, яка у горизонтальному напрямку простягається від бокової кромки ЗПС на відстані 90 метрів від осьової лінії ЗПС і на відстані 50 метрів від бокової кромки всіх інших частин робочої площі аеродрому;

район 4: зона, що охоплює місцевість на відстані 900 метрів від порогу ЗПС і 60 метрів з кожного боку продовженої осьової лінії ЗПС у напрямку заходу на

посадку на ЗПС, яка обладнана для виконання точних заходів на посадку за категоріями II або III;

3) відповідальність за облік та надання електронних даних про місцевість та перешкоди щодо районів охоплення місцевості та перешкод, покладається на наступні суб'єкти авіаційної діяльності:

район 1 – Провайдер АНО;
район 2a – Експлуатант аеродрому;
район 2b – Експлуатант аеродрому;
район 2c – Провайдер АНО;
район 2d – Провайдер АНО;
район 3 – Експлуатант аеродрому;
район 4 – Експлуатант аеродрому.

4) якщо місцевість на відстані, що перевищує 900 метрів (3000 футів) від порогу ЗПС, є гірською, довжину району 4 слід збільшити на відстань, що не перевищує 2000 метрів (6500 футів) від порогу ЗПС;

5) експлуатант аеродрому надає САІ Украероруху інформацію про перешкоди в районах 2 і 3, які перетинають наступні поверхні обмеження:

для району 2 – з відносною висотою більше 100 метрів. AGL;

поверхню заходу на посадку, перехідну поверхню, конічну поверхню, внутрішню горизонтальну поверхню (H =50 метрів);

з відносною висотою більше 3 метрів в районі 2a.

для району 3 – перешкоди, що не мають ламкої конструкції в межах 90 метрів та 50 метрів від ЗПС та РД відповідно.

4. Масиви даних про місцевість:

1) масиви даних про місцевість містять цифрове представлення інформації про поверхню місцевості у вигляді безперервного ряду, що обчислюється від загальної бази значень перевищення у всіх вузлах (точках) певної сітки місцевості:

2) електронні дані про місцевість надаються для району 1;

3) на міжнародних аеродромах надаються дані про місцевість для :
району 2а;

зони траєкторії зльоту;

зони в межах бічних меж поверхонь обмеження перешкод аеродрому;

4) для міжнародних аеродромів надаються додаткові дані про місцевість в районі 2, а саме:

в зоні, що простягається на 10 кілометрів від КТА;

в межах зони між колом радіусом 10 кілометрів і межею ТМА або колом радіусом 45 кілометрів (залежно від того, що менше), де місцевість піднімається над горизонтальною площиною, що розташована на 120 метрів вище найменшого перевищення ЗПС, відповідають кількісним вимогам району 2;

5) для координації дій між двома аеродромами, що межують при накладені відповідних зон охвату для забезпечення правильності даних про одну і ту ж місцевість укладається угода між відповідними аеродромами;

6) для аеродромів, що розташовані поблизу територіальних меж, угоди укладаються між відповідними державами з метою спільного використання даних про місцевість;

7) міжнародні аеродроми надають дані про місцевість для району 3;

8) міжнародні аеродроми дані про місцевість представляють для району 4 для всіх ЗПС, на яких виконуються точні заходи на посадку по категорії II і III і де диспетчери вимагають детальної інформації про місцевість, щоб дати їм змогу оцінити вплив місцевості на визначення висоти за допомогою радіовисотомірів;

9) якщо додаткові дані про місцевість збираються для задоволення інших аеронавігаційних вимог, масиви даних про місцевість повинні бути розширені для включення цих додаткових даних.

5. Масиви даних про перешкоди:

1) масиви даних про перешкоди містять цифрове представлення вертикальних та горизонтальних розмірів перешкод;

2) дані про перешкоди не включаються до масивів даних про місцевість;

3) дані про перешкоди надаються щодо перешкод в районі 1 з висотою понад 100 метрів над землею;

4) для міжнародних аеродромів представляються дані про всі перешкоди, що знаходяться в межах району 2 та відповідно до оцінки становлять небезпеку для аеронавігації;

5) для міжнародних аеродромів представляються дані про перешкоди для:

району 2а, по відношенню тих перешкод, що виступають за поверхню обліку даних про перешкоди, та представляє собою прямокутну зону навколо ЗПС, включаючи льотну смугу і наявну полосу вільну від перешкод. Поверхня обліку перешкод району 2а розташована на висоті 3 метри над перевищенням найближчої ЗПС виміряним уздовж осьової лінії ЗПС, а в зонах, що відносяться до смуги, яка вільна від перешкод, на рівні відповідному перевищенню найближчого кінця ЗПС;

об'єктів у зоні траєкторії зльоту, що здіймаються над плоскою поверхнею і які мають нахил 1,2% та мають загальний початок з зоною траєкторії зльоту;

перешкод, виступаючих за межі поверхонь обмежень перешкод аеродрому;

6) зони траєкторії зльоту визначаються у додатку 4 ІСАО до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Поверхні обмежень перешкод у районі аеродрому визначаються в главі 4 тому І додатку 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

7) для міжнародних аеродромів дані про перешкоди слід надавати для районів 2b, 2c, 2d по відношенню до перешкод, що виступають за межі відповідної поверхні обліку даних про перешкоди, а саме:

район 2b: зона, яка простягається від кінців району 2a у направленні вильоту на відстань 10 кілометрів із розходженням 15% в кожний бік. Поверхня обліку перешкод району 2b має нахил 1,2% і простягається від кінців району 2a на рівне перевищення кінця ЗПС у направленні вильоту на відстань10 кілометрів з розходженням 15% в кожний бік;

район 2c: зона, яка простягається із зовнішнього боку району 2a та району 2b на відстань не більше 10 кілометрів від межі району 2a. Поверхня обліку перешкод району 2c має нахил 1,2% і простягається з зовнішнього боку району 2a і 2b на відстань не більше 10 кілометрів від межі району 2a. Первісне перевищення району 2c відповідає перевищенню точки району 2a, в якому він починається;

район 2d: зона із зовнішнього боку районів 2a, 2b, 2c, яка простягається на відстань до 45 кілометрів від контрольної точки аеродрому або до відповідної межі ТМА, залежно від того, що ближче. Поверхня обліку перешкод району 2d розташована на висоті 100 метрів над землею;

8) для координації дій між двома аеродромами, що межують при накладенні відповідних зон охоплення, для забезпечення правильності даних про одні і ті ж перешкоди укладається угода між відповідними аеродромами;

9) для аеродромів, що розташовані поблизу територіальних меж, угоди укладаються між відповідними державами з метою спільного використання даних про перешкоди;

10) для міжнародних аеродромів дані про перешкоди надаються для району 3 щодо перешкод, які виступають за відповідну поверхню обліку даних про перешкоди, що здіймаються на півметра (0,5 метра) над горизонтальною площиною, яка проходить через ближчу точку на робочій площі аеродрому;

11) для міжнародних аеродромів дані про перешкоди представляються для району 4 для всіх ЗПС на які виконуються точні заходи на посадку по категорії II і III;

12) якщо додаткові дані про перешкоди збираються для задоволення інших аеронавігаційних вимог, масиви даних про місцевість повинні бути розширені для включення цих додаткових даних;

13) оновлення інформації щодо перешкод визначається не рідше одного разу у шість років.

6. Масиви картографічних даних аеродрому:

1) масиви картографічних даних аеродрому містять цифрове представлення елементів аеродрому;

2) елементи аеродрому складаються із атрибутів і геометрії, що характеризуються, як точки, лінії або многокутники (пороги ЗПС, лінії наведення при рулінні і зони стоянки повітряних суден);

3) масиви картографічних даних аеродрому надаються для всіх міжнародних аеродромів.

7. Масиви даних про схеми польотів за приладами:

1) масиви даних про схеми польотів за приладами містять цифрове надання схем польотів за приладами;

2) масиви даних про схеми польотів за приладами надаються для всіх міжнародних аеродромів.

4. Послуги щодо розсилки

1. Загальні положення:

1) продукти аеронавігаційної інформації надаються користувачам на їх запит;

2) AIP, поправки до AIP, доповнення до AIP і AIC розсилаються найшвидшим засобом комунікації;

3) для надання продуктів аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору можливо використання Інтернету.

2. Розсилка NOTAM:

1) NOTAM видаються та розсилаються за запитом користувачів повітряного простору;

2) NOTAM розсилається за 7 днів до набуття чинності планової інформації та негайно для АНІ про непередбачені події, які впливають на безпеку польотів та обслуговування повітряного руху;

3) NOTAM, що містить АНІ постійного характеру розсилається за 7 днів до набуття чинності та має відповідні посилання на AIP чи доповнення до AIP;

4) підготовка NOTAM здійснюється відповідно до положень ІСАО, що відносяться до правил зв'язку;

5) для розсилки NOTAM по можливості використовують мережу авіаційної фіксованої служби (AFS);

6) у випадках, коли NOTAM передається не мережею AFS, а іншим способом, перед текстом ставиться шестизначна група, яка вказує дату і час складання NOTAM і умовне позначення укладача;

7) міжнародний обмін NOTAM здійснюється тільки за взаємною згодою між відповідними органами міжнародних NOTAM, а також між органами NOTAM і багатонаціональними секторами обробки NOTAM;

8) уповноважений орган з питань цивільної авіації за запитом користувачів повітряного простору дозволяє надання, NOTAM, що підлягають міжнародній розсилці, та і інших серій NOTAM;

9) за можливості повинні, використовуватися переліки вибіркової розсилки;

10) інструктивний матеріал щодо виборчих списків розповсюдження міститься в Керівництві по службах аеронавігаційної інформації (Doc 8126 ICAO).

5. Передпольотне інформаційне обслуговування

1. На аеродромі, що використовується для виконання міжнародних польотів, персоналу, пов'язаному з виконанням польотів, включаючи льотні екіпажі і служби, які відповідають за передпольотну інформацію, надається аеронавігаційна інформація про етапи маршрутів, які починаються від даного аеродрому/вертодрому.

2. Аеронавігаційна інформація у тому числі, що має експлуатаційне значення при використанні елементів продукції аеронавігаційної інформації, надається з метою передпольотного планування.

3. Елементи продуктів аеронавігаційної інформації можуть бути обмежені національними публікаціями.

4. Членам льотного екіпажу може надаватися коротка анотація діючих NOTAM, що мають експлуатаційне значення, та інша інформація термінового характеру в формі складених відкритим текстом PIB. Інструктивний матеріал щодо підготовки PIB міститься в Керівництві по службах аеронавігаційної інформації (Doc 8126 ICAO).

6. Післяпольотне інформаційне обслуговування

1. Для будь-якого міжнародного аеродрому, вертодрому вживаються заходи щодо отримання інформації від членів льотного екіпажу про стан і

роботу аеронавігаційних засобів або служб, які забезпечують надання даної інформації до САІ Украероруху, для її наступної розсилки за необхідністю.

2. У міжнародному аеродромі, вертодромі повинно бути забезпечено отримання інформації від членів льотного екіпажу про наявність небезпеки, що можуть створювати тварини.

3. Інформація про наявність небезпеки, що створюють або можуть створювати тварини повинна надаватися САІ Украероруху для її наступної розсилки за необхідністю.

VI. Оновлення аеронавігаційної інформації

1. Регламентація і контролювання АНІ (AIRAC)

1. АНІ розповсюджується відповідно до системи регулювання (AIRAC) за якою встановлення, скасування, або значні зміни базуються на принципі єдиних дат набрання чинності з інтервалом в 28 днів і стосується наступної інформації:

1) межі (горизонтальні і вертикальні), правила та приписи, що застосовуються до:

районів польотної інформації;

диспетчерських районів;

диспетчерських зон;

маршрутів ОПР;

консультативних зон;

постійних небезпечних, заборонених зон і зон обмеження польотів (включаючи вид і періоди діяльності, коли це відомо) і пізнавальних зон ППО (ADIZ);

постійних зон, маршрутів або їх ділянок, де існує можливість перехоплення;

місць розташування, частот, позивних, ідентифікаторів відомих відхилень і періодів технічного обслуговування радіонавігаційних засобів і засобів зв'язку та спостереження;

схем польотів у зоні очікування, заходження на посадку, прибуття і вильоту, зниження шуму та інших відповідних правил ОПР;

ешелонів переходу, абсолютних висот переходу і абсолютних мінімальних висот в секторі;

метеорологічних засобів (у тому числі радіомовних передач) і правил;

ЗПС і кінцевих смуг гальмування;

РД і перонів;

наземних експлуатаційних процедур на аеродромі (включаючи процедури на випадок слабкої видимості);

світлосигнального обладнання зони наближення і ЗПС;

експлуатаційних мінімумів аеродрому, якщо вони публікуються.

2. Інформація, що надана за системою AIRAC, не змінюється принаймні протягом наступних 28 днів після дати набрання чинності цієї інформації, крім випадків, коли інформація носить тимчасовий характер і не зберігається протягом усього періоду.

3. Інформація, що надається за системою AIRAC, повинна надаватися САІ Украероруху щонайменше за 28 дні до набуття нею чинності.

4. У всіх випадках інформація, надана за системою AIRAC розсилається САІ Украероруху за 42 дні до дати набуття нею чинності з метою отримання інформації одержувачами щонайменше за 28 дні до набуття чинності.

5. Якщо на дату за системою AIRAC не надійшло інформації, розсилається повідомлення NIL, за один цикл до відповідної дати набуття чинності за системою AIRAC.

6. Не використовуються дати, відмінні від дат набуття чинності за системою AIRAC, для введення заздалегідь запланованих, важливих для експлуатації змін, що потребують виконання картографічних робіт та/або для оновлення баз навігаційних даних.

7. Система регулювання AIRAC використовується також для надання інформації про встановлення, відміну або заплановані значні зміни щодо:

1) місцерозташування, висот і освітлення перешкод для навігації;

2) часів роботи аеродромів, засобів і служб;

3) митних, імміграційних і санітарних служб;

4) тимчасово небезпечних, заборонених зон і зон обмеження польотів, а також небезпечних для навігації умов, військових навчань і масових польотів повітряних суден;

5) тимчасових зон, маршрутів або їх ділянок, де існує можливість перехоплення.

8. Якщо плануються значні зміни в інформації та є можливість заздалегідь повідомити користувачів, САІ Украероруху повинно надавати інформацію таким чином, щоб вона досягла отримувачів за 56 днів до дати набуття нею чинності. Це застосовується до:

1) нових аеродромів, призначених для виконання міжнародних польотів за ППП;

2) нових ЗПС, призначених для виконання польотів по ППП на міжнародних аеродромах;

3) схем і структури мережі маршрутів обслуговування повітряного руху;

4) складу і структури комплекту аеродромних схем (включаючи зміни пеленгу на схемах у зв'язку зі змінами магнітного схилення);

5) обставин, перерахованих в пункті 1 глави 2 цього розділу, якщо стосується держави в цілому або її будь-якої значної частини або якщо необхідна координація між країнами.

9. Інструктивній матеріал щодо того, що являє собою істотна з міна для системи AIRAC включено до Керівництва по службах аеронавігаційної інформації (Doc 8126 ICAO).

2. Оновлення продуктів аеронавігаційної інформації

1. Оновлення AIP:

1) AIP змінюється або перевидається з необхідним для його оновлення регулярним інтервалом часу;

2) постійні зміни до AIP публікуються у вигляді поправок до AIP;

3) строк розгляду змін, що стосуються повітряного простору України, не повинен перевищувати 10 робочих днів у САІ Украероруху та 15 робочих днів у уповноваженому органі з питань цивільної авіації з дня їх надходження;

4) тимчасові зміни довготривалого характеру (3 місяця і більше) і інформація короткотривалого характеру, яка містить великий текст та/або графічний матеріал, публікується доповненням до AIP;

5) оновлення інформації в AIP здійснюється за допомогою, Каталогу АНД/АНІ і Інструкції з виконання польотів, відповідальність за наповнення якої покладається на Украероруx, так і Інструкції з використання повітряного простору, відповідальність за наповнення якої покладається на суб'єкт авіаційної діяльності, що її розробив;

6) Інструкції з виконання польотів, Інструкції з використання повітряного простору та зміни до них погоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. NOTAM:

1) у випадку, коли поправка або доповнення до AIP публікується відповідно до правил AIRAC, складається «триггер» NOTAM;

2) детальні характеристики, що стосуються «триггер» NOTAM, містяться в розділі VII цих Авіаційних правил;

3) NOTAM складається і видається невідкладно у випадках, коли інформація, що підлягає поширенню, має тимчасовий і нетривалий характер, або у разі введення в терміновому порядку важливих з експлуатаційної точки зору постійних або тимчасових змін, що мають довготерміновий характер, крім великого текстового та/або графічного матеріалу;

4) NOTAM складається і випускається стосовно такої інформації:

початок, припинення експлуатації аеродрому(ів) або вертодрому(ів), ЗПС або значна зміна режиму їх експлуатації;

початок, припинення функціонування аеронавігаційних служб (AGA, CAI, OPP, CNS, MET, SAR і т.д.) або значні зміни в режимі їх роботи;

початок, припинення функціонування радіонавігаційних служб та служб зв'язку «повітря-земля» і значні зміни в режимі їх роботи.

До таких змін належать:

тимчасове припинення або поновлення експлуатації;

зміна частот;

оголошеного часу роботи;

пізнавального сигналу;

орієнтації (спрямованих засобів);

місця розташування, збільшення або зменшення потужності на 50% або більше;

зміна розкладу чи змісту радіомовних передач;

нерегулярність або ненадійність роботи будь-яких радіонавігаційних служб та служб зв'язку «повітря – земля» або обмеження в роботі ретрансляційних станцій, включаючи експлуатаційні наслідки, обслуговування, частоту і зону;

відсутність резервних та допоміжних систем, що мають безпосередні експлуатаційні наслідки;

початок, припинення або значні зміни в експлуатації візуальних засобів або значних їх змін;

початок, припинення або значні зміни засобів та систем обладнання аеронавігаційного обслуговування;

тимчасове припинення чи поновлення експлуатації основних компонентів системи світлотехнічного обладнання аеродрому;

введення, скасування або значні зміни в правилах аеронавігаційного обслуговування;

виникнення чи усунення серйозних несправностей або перешкод у межах площі маневрування;

зміни та обмеження, що стосуються наявності палива, мастила й кисню;

значна зміна, що стосується існуючих засобів та служб пошуку та рятування;

початок, припинення чи поновлення експлуатації загороджувальних світломаяків, якими маркують перешкоди для аеронавігації;

зміни у правилах, що потребують негайних дій, наприклад введення заборонених зон в зв'язку з пошуково-рятувальними роботами;

наявність джерел небезпеки для аеронавігації (включаючи перешкоди, військові навчання, демонстраційні польоти, феєрверки, літаючі небесні ліхтарики, уламки ракет, повітряні перегони і масові стрибки з парашутом за межами оголошених зон);

заплановані лазерні випромінювання, лазерні демонстрації та прожекторне освітлення, якщо це може погіршити нічний зір пілотів;

встановлення, усунення або зміна перешкод для аеронавігації в зонах зльоту/набору висоти, відходу на друге коло, заходження на посадку та на льотній смузі;

встановлення або ліквідація (у тому числі початок або припинення дії) заборонених зон, небезпечних зон або зон обмеження польотів, чи зміна статусу цих зон;

встановлення або ліквідація зон, маршрутів або їх ділянок, де існує можливість перехоплення і де потрібне постійне прослуховування аварійної частоти 121,5 МГц;

присвоєння, скасування або зміна індексів місцезнаходження;

зміни для встановленої для аеродрому/вертодрому категорії в області рятування та боротьби з пожежею;

наявність, усунення або значна зміна небезпечних умов, а саме: снігу, сльоти чи криги, радіоактивних матеріалів, токсичних хімічних речовин, вулканічного попелу або води на робочій площі;

спалах епідемій, що викликають потребу внесення змін до оголошених раніше вимог про щеплення або карантинні заходи;

спостереження або прогнози явищ космічної погоди, дата і час їх появи, ешелони польоту (при наявності такої інформації) і ділянки повітряного простору, у яких можуть бути зачеплені ці явища;

важливі з експлуатаційної точки зору зміни вулканічної діяльності, що передують виверження, місцезнаходження, дата і час вулканічного виверження та/або горизонтальні і вертикальні розміри хмари вулканічного попелу, включаючи напрямок руху, ешелони польоту і маршрути або частини маршрутів, що можуть бути зачеплені цією хмарою;

викид до атмосфери радіоактивних матеріалів або токсичних хімічних речовин після ядерного чи хімічного інциденту, місцезнаходження, дата і час цього інциденту, ешелони польоту і маршрути або їхні частини, що можуть бути під впливом небезпечних речовин та направлення їх руху;

діяльність з надання гуманітарної допомоги із зазначенням процедур та/або обмежень, що впливають на аеронавігацію;

виконання короткочасних заходів на випадок надзвичайної ситуації у зв'язку з порушенням або частковим порушенням обслуговування повітряного руху та відповідного допоміжного обслуговування;

втрата цілісності супутникових навігаційних систем.

5) до NOTAM не вноситься інформація про:

поточні роботи з технічного обслуговування на перонах і рульових доріжках, що не впливають на безпечне переміщення повітряних суден;

роботи з маркування ЗПС, якщо повітряні судна можуть безпечно використовувати інші наявні ЗПС та якщо устаткування, що використовується для таких робіт, при потребі може бути вилучене;

тимчасові перешкоди на околицях аеродромів, що не впливають на безпеку польотів повітряних суден;

частковий вихід з ладу системи світлотехнічного устаткування аеродрому, якщо це безпосередньо не впливає на польоти повітряних суден;

непридатність знаків, що вказують положення і напрямок, а також інших вказівних знаків на робочій площі аеродрому;

частковий тимчасовий вихід з ладу засобів зв'язку «повітря-земля» у випадку можливого використання відповідних запасних частот;

недостатність забезпечення диспетчерським обслуговуванням перонів і регулювання руху;

стрибки з парашутом у неконтрольованому повітряному просторі при VFR, а також в оголошених місцях або в межах небезпечних чи заборонених зон контрольованого повітряного простору;

учбова діяльність наземних підрозділів;

відсутність резервних і допоміжних систем, якщо немає експлуатаційних наслідків;

обмеження аеронавігаційних засобів або загальних служб, якщо немає експлуатаційних наслідків;

національні норми, що не стосуються авіації загального призначення;

оголошення або попередження про можливі/потенційні обмеження, якщо немає експлуатаційних наслідків;

загальне нагадування про опубліковану інформацію;

наявність обладнання для наземних підрозділів без зазначення експлуатаційних наслідків для користувачів повітряного простору та засобів;

інформація про лазерне випромінювання без експлуатаційних наслідків і феєрверки нижче мінімальної висоти виконання польотів;

закриття ділянок зони маневрування у зв'язку із запланованою роботою, координованою на місцевому рівні, тривалістю менше однієї години;

закриття, зміна, неможливість використання аеродрому(ів) поза встановленим регламентом роботи;

інша неексплуатаційна інформація, що несе аналогічний тимчасовий характер.

Інформація, яка стосується аеродрому та його околиць і не впливає на його експлуатаційний стан, може бути розповсюджена локально під час польоту або

попередньо до вильоту, або будь-яким іншим зв'язком з членами льотного екіпажу.

3. Оновлення масивів даних:

1) масиви даних змінюються або перевипускаються з регулярними інтервалами, які забезпечують підтримання їх актуальності;

2) інформація про постійні та тимчасові зміни довгострокового характеру (3 місяці і більше), надається у вигляді цифрових даних та випускається в формі повного масиву або підмасиву даних, які містять тільки відмінності від випущеного раніше повного масиву даних;

3) якщо інформація надається у вигляді перевипущеного масиву даних, необхідно вказувати розбіжності з наданим раніше повним масивом даних;

4) якщо інформація про тимчасові зміни короткострокового характеру надається у вигляді цифрових даних (цифровий NOTAM), використовується аналогічна повному масиву даних модель аеронавігаційної інформації;

5) видання оновлень AIP, масивів даних AIP та масивів даних про схеми польотів за приладами синхронізуються.

VII. Процедури в сфері CAI/УАІ

1. Управління аеронавігаційною інформацією

1. Управління АНД і АНІ включає наступні процедури:

1) збір АНД і АНІ;

2) обробку АНД і АНІ;

3) контроль якості АНД і АНІ;

4) розсилку АНД і АНІ.

2. Збір АНД і АНІ включає:

1) ідентифікацію укладачів (постачальників) даних або відповідних установ, що відповідальні за надання даних до САІ Украероруху, та документально оформлюється на основі обсягу АНД і АНІ, які будуть зібрані;

2) здійснення САІ Украероруху реєстрації укладачів (постачальників) даних;

3) кожний елемент даних, що підлягає збору, слід пов'язувати з ідентифікованим укладачем даних відповідно до офіційних домовленостей між укладачем та САІ Украероруху;

4) перелік суб'єктів аеронавігаційної інформації та їх атрибути, які зазначені в Каталозі, використовуються при заключенні формальних домовленостей між укладачами (постачальниками) та провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украерорух). Цей перелік розглядається в якості довідкового матеріалу по відношенню до вимог при складанні і публікації АНД і АНІ;

5) в офіційних домовленостях між укладачем (постачальником) та провайдером аеронавігаційного обслуговування (Украерорух) визначаються дійсні коди для переліку кодів атрибутів і субатрибутів АНД.

3. Обробка АНД і АНІ включає:

1) проведення верифікації та валідації зібраних даних на предмет дотримання вимог до повноти, формату, своєчасності, якості та простежуваності даних;

2) дії щодо верифікації включають:

процеси порівняння даних і інформації з незалежним джерелом;

процеси зворотнього зв'язку порівняння даних і інформації на вході і виході;

обробка за допомогою декількох незалежних і різних систем та порівняння вихідних даних кожної з них, тобто виконання альтернативних розрахунків;

процеси порівняння даних і інформації з запитом укладача;

3) дії щодо валідації включають:

прикладні процеси проведення перевірки даних і інформації;

процеси порівняння даних і інформації на виході двох різних систем;

процеси порівняння даних і інформації на предмет відповідності правилам очікуваного діапазону, значенням або іншим правилам регламенту;

4) автоматизовані системи, що використовуються для обробки АНД і АНІ, забезпечують простежуваність дій, що виконуються.

4. Контроль якості АНД і АНІ включає:

1) наслідки збоїв в загальному процесі, що приводять до помилок, пом'якшуються при використанні додаткових методів гарантії якості даних;

2) методи гарантії якості даних, які складаються із:

прикладних випробувань для критичних даних (наприклад льотні перевірки);

перевірок захисту, логічних схем, сематики, порівняльного аналізу, контролю надлишкового коду, виявлення помилок в цифрових даних;

перевірок персоналу і інструментарію включаючи апаратні засоби і програмне забезпечення;

3) проведення перевірок якості, для забезпечення дотримання специфікацій продуктів, що наведені у главі 4 цього розділу,;

4) проведення перевірок узгодження, якщо в різних продуктах аеронавігаційної інформації дублюються одні і ті ж дані.

5. Контроль і забезпечення цілісності даних:

1) цілісність даних забезпечується шляхом використання криптографічних Технологій, наприклад: функції хешування, кодів автентифікації повідомлень, асиметричного і симетричного шифрування і цифрових сертифікатів;

2) технічні засоби, що використовуються для виявлення помилок у даних, базуються на застосуванні системних циклічних кодів;

3) засоби для застосування системних циклічних кодів включають використання функцій хешування і перевірки з використанням циклічного надлишкового коду.

2. Управління якістю

1. Загальні вимоги до системи QMS:

1) розробка керівництва з питань якості, яке включає положення про сферу застосування системи управління якістю до процесів УАІ;

2) ідентифікація процесів, що необхідні для QMS;

3) визначення послідовності і взаємозв'язку цих процесів;

4) визначення критеріїв і методів, що необхідні для забезпечення ефективного здійснення і контролю цих процесів;

5) забезпечення наявності інформації, яка необхідна для підтримання, здійснення і контролю цих процесів;

6) вимірювання, контроль і аналіз цих процесів, виконання дій необхідних для досягнення запланованих результатів та подальшого вдосконалення системи;

7) ведення відповідної реєстрації, яка необхідна для підтвердження відповідності процесів і результуючих продуктів встановленим вимогам.

2. У рамках системи управління якістю визначається і впроваджується система зворотного зв'язку з користувачем.

3. Управління якістю може забезпечуватися за допомогою однієї системи управління якістю або ряду систем управління якістю.

4. Для управління ланцюгом даних аеронавігаційної інформації використовуються офіціальні домовленості щодо якості даних між укладачем і органом розповсюдження цих даних та між органом розповсюдження і наступним передбачуваним користувачем.

3. Вимоги до аеронавігаційних даних

1. Вимоги до якості даних:

1) збір та передача даних до САІ здійснюється згідно з вимогами до точності і класифікації цілісності;

2) класифікація позиційних даних:

зйомочні точки (наприклад: позиції навігаційних засобів, пороги ЗПС);

розрахункові точки (наприклад: математичні розрахунки на основі відомих зйомочних точок, точок в просторі, контрольних точок);

оголошені точки (наприклад: точки на межі району польотної інформації);

3) географічні координати з зазначенням широти та довготи визначаються і надаються до САІ в одиницях Всесвітньої геодезичної системи – 1984 року (WGS-84);

4) вказуються географічні координати, які перетворені в координати WGS-84 математичними засобами та точність польової зйомки, що не відповідає вимогам цих Авіаційних правил;

5) у географічних пунктах, де точність EGM-96 не відповідає вимогам до точності перевищення і хвилі геоїду, розробляються і використовуються на основі даних EGM-96 регіональні або місцеві моделі геоїду, які містять дані про гравітаційне поле з високою розрахунковою спроможністю (короткі хвилі). Якщо використовується інша модель геоїду замість моделі EGM-96, в AIP описується модель, що використовується, включаючи необхідні параметри для перетворення відносних висот при переході від цієї моделі до EGM-96;

6) вимоги щодо визначення і повідомлення (точність польовий зйомки і цілісність даних) значень перевищення та хвилі геоїду для конкретних позицій на аеродромах;

7) додатково до значень перевищення відносно MSL конкретних зйомочних наземних позицій, для цих же позицій публікується інформація про хвилю геоїду (відносно поверхні еліпсоїду WGS-84), що наведена в додатку 1 до цих Авіаційних правил.

4. Продукти та послуги в області АНІ

1. Загальні вимоги:

1) зазначення географічних координат, точність яких не відповідає вимогам, може визначатися, як примітка або шляхом прямого надання фактичного значення точності;

2) в продуктах аеронавігаційної інформації, що розсилаються в друкованому вигляді, точність, що не відповідає вимогам, позначається зірочкою після значення відповідної координати.

2. Стандартизований формат надання аеронавігаційної інформації:

1) Збірник аеронавігаційної інформації (AIP).

AIP містить викладену в скороченому вигляді останню інформацію по розділах, назви яких наведені в додатку 1 до цих Авіаційних правил, що забезпечить її використання за допомогою конкретних заголовків та здійснювати зберігання/пошук автоматизованими засобами обробки.

Якщо будь-які засоби або види обслуговування не забезпечуються, або відсутня інформація для публікації по одній з категорій, що вказані у додатку 1 до цих Авіаційних правил, вказується «NIL» або «Not AVBL».

При наданні масиву даних AIP перелічені далі розділи AIP допускається залишати незаповненими, при умові надання посилань на наявність масиву даних:

ENR 2.1 РПІ, район польотної інформації верхнього повітряного простору, вузловий диспетчерський район;

ENR 3.1 маршрути ОПР в нижньому повітряному просторі;

ENR 3.2 маршрути ОПР в верхньому повітряному просторі;

ENR 3.3 маршрути зональної навігації;

ENR 3.4 маршрути польотів вертольотів;

ENR 3.5 інші маршрути;

ENR 3.6 очікування на маршруті;

ENR 4.1 радіонавігаційні засоби на маршруті;

ENR 4.4 позначення кодових назв для основних точок;

ENR 4.5 наземні аеронавігаційні вогні на маршруті;

ENR 5.1 заборонені зони, зони обмеження польотів, небезпечні зони;

ENR 5.2 військові навчання, зони навчань та розпізнавальні зони ППО ADIZ);

ENR 5.3.1 інші види діяльності, які становлять небезпеку;

ENR 5.5 авіаційні спортивні і розважальні заходи;

***AD 2.19 радіонавігаційні засоби і засоби посадки;

***AD 3.18 радіонавігаційні засоби і засоби посадки.

При наданні масиву даних про перешкоди, перелічені далі розділи AIP допускається залишати незаповненими, при умові надання посилань на наявність масиву даних:

ENR 5.4 аеронавігаційні перешкоди;

***AD 2.10 аеродромні перешкоди;

***AD 3.10 вертодромні перешкоди.

Загальні вимоги для AIP:

чітко вказується назва держави і повноважного органу, що здійснює видання;

чітко вказується, якщо дві або декілька держав спільно видають AIP;

AIP є самостійним документом і має зміст;

при виданні AIP у двох або більше частинах (томах) в кожній із них надається посилання на те, що решта інформації знаходиться в іншій частині (томі) або частинах (томах);

AIP не дублює інформацію, що знаходиться в ньому або в інших джерелах;

AIP складається з трьох частин (GEN, ENR, AD), розділів і підрозділів, за виключенням випадків коли AIP або окремі його частини призначені для спрощення оперативного використання в польоті, в цьому випадку встановлення точного формату і структури AIP призупиняється державою при умові наявності в AIP відповідного посилання (змісту);

кожен AIP датується;

дата містить число, місяць (назва), рік і є датою опублікування або датою набуття чинності (по системі AIRAC) інформації;

схеми, карти, діаграми використовуються при необхідності доповнення або замість таблиць, тексту збірників аеронавігаційної інформації;

перелік місцеположення назв міст і населених пунктів надається великими літерами, після чого в тому випадку якщо мова йде про аеродроми або служби на них, через косу лінію прописними літерами меншого розміру або строковими літерами дається назва аеродрому. Якщо не обумовлюється інше, пункти перелічуються в алфавітному порядку.

Назви пунктів пишуться відповідно до їх вимови українською мовою і при необхідності транслітеруються літерами базового латинського алфавіту згідно з класифікацією ISO.

При зазначенні географічних координат будь-якого місця:

спочатку вказується широта;

символи градусів, хвилин, секунд не використовуються;

при зазначенні координат менше 10° широти використовуються дві цифри;

при зазначенні координат менше 100° довготи використовуються три цифри;

літери N, S, E, W використовуються для позначення головних румбів компасу при зазначенні широти та довготи.

При описі періодів активності, роботи і функціонування конкретно зазначаються відповідні дні і час.

Одиниці виміру даних про розміри аеродромів, дистанції, перевищення або абсолютні висоти використовуються послідовно і відповідають положенням «Одиниць виміру, що підлягають використанню у повітряних та наземних операціях», додаток 5 ІСАО.

Збірні аркуші карт і діаграми, що включені в AIP, повинні відповідати наступним вимогам:

карта – основа: використовується контурна карта району, що складена з урахуванням існуючого матеріалу і деталями загального характеру. Координатна сітка, топографічні та інші елементи мають бути максимально прості. Карта видається в одному кольорі. Обов'язково показується кордон держави;

розмір аркушу та масштаб: розмір аркушу повинен бути 210х297 мм. Якщо потрібна карта більшого розміру, її слід складати так, щоб вона відповідала цьому розміру. Коли це практично здійснено, на всіх картах однієї серії і інших картах використовується єдиний масштаб;

назва та зарамкове пояснення: назва вказується по верхньому обрізу карти і вона повинна бути короткою та простою;

колір: використовується мінімальна кількість кольорів. Якщо використовується декілька кольорів, то вони повинні забезпечувати достатню контрастність;

символи: символи повинні відповідати приведеним в додатку 4 ІСАО «Аеронавігаційні карти». Основними символами загального призначення для індексних карт AIP є заштриховане (•) і незаштриховане (о) коло. За виключенням випадків коли символи, що використовуються, потребують

пояснень, на карті слід давати легенду. Для позначення елементів для яких не передбачено символ ICAO, обирається будь-який відповідний символ за умови, що він не суперечить будь-якому символу ICAO.

2) Специфікація поправок до AIP.

AIP змінюється або перевидається з необхідним для його оновлення регулярним інтервалом часу для забезпечення повноти і актуальності інформації, що міститься в AIP.

Важливі зміни експлуатаційного характеру в AIP публікуються відповідно до правил AIRAC і чітко позначаються скороченням AIRAC.

Якщо встановлено регулярний інтервал часу або дати для випуску поправок до AIP, вони публікуються в AIP у частині 1 «Загальні положення (GEN)».

Нова або переглянута інформація, що знаходиться в AIP, позначається.

Для кожної поправки надається порядковий номер послідовної нумерації.

На кожній поправці до AIP вказується дата опублікування.

Згідно із системою AIRAC на кожній поправці до AIP вказується дата набуття нею чинності. У разі використання часу набуття чинності відмінного від 0000 годин UTC, він вказується у поправці.

У разі видання поправки до AIP, вона повинна включати посилання на порядкові номера доповнення до AIP або NOTAM, які включені до поправки.

На титульній сторінці поправки до AIP вказується питання, які вона регулює.

Кожна поправка включає контрольний перелік з зазначенням поточної дати кожної вкладної сторінки AIP, а також перелік будь-яких виправлень до тексту.

На контрольному переліку вказується номер сторінки і дата.

З метою погодження уповноваженим органом з питань цивільної авіації змін до AIP, які стосуються елементів структури повітряного простору України, додатково надаються такі документи:

підстава для внесення змін;

зміни елементів структури повітряного простору України;

оцінка безпеки польотів відповідних змін;

погодження змін з Повітряними Силами Збройних сил України;

погодження змін із заінтересованими державними органами, підприємствами, установами та організаціями, інтересів яких стосуються згадані зміни;

карта існуючих та запропонованих елементів структури повітряного простору України;

підтвердження письмового інформування (погодження) суб'єкта авіаційної діяльності, якщо зміни стосуються його району ТМА;

акт із результатами обльоту схем льотних процедур.

Документи про зміни в повітряному просторі України в паперовому та електронному вигляді надаються на погодження до уповноваженого органу з питань цивільної авіації та САІ Украероруху, яка здійснює оцінку отриманої інформації з метою визначення якості АНД і АНІ.

Після включення до AIP аеронавігаційної інформації постійного характеру, яка була опублікована через видання PERM NOTAM, цей NOTAM скасовується виданням NOTAMC через 15 робочих днів з дати набрання змінами чинності.

3) Специфікація доповнень до AIP.

Доповнення до AIP – аеронавігаційна інформація про тимчасові зміни, яка має довгостроковий характер (три місяці або більше), та/або аеронавігаційна інформація короткотермінового характеру, що містить великий текстовий та/або графічний матеріал.

Кожне доповнення до AIP розробляється САІ з інформуванням експлуатанта (за необхідністю) та погоджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Кожному доповненню до AIP надається порядковий номер, який послідовно зростає протягом календарного року.

Кожне доповнення до AIP випускається на спеціальних сторінках, що дозволяє відрізнити їх від основного матеріалу тексту AIP.

Якщо доповнення до AIP випускається замість NOTAM, таке доповнення включає посилання на серію та номер NOTAM.

Контрольний перелік діючих доповнень до AIP випускається кожного місяця в якості частини контрольного переліку NOTAM, що передбачено у підпункті 6 пункту 2 глави 4 цього розділу і розсилається в порядку встановленому для доповнення до AIP.

4) Циркуляри аеронавігаційної інформації (AIC)

AIC випускається при необхідності розповсюдити:

прогнози, що стосуються істотних змін аеронавігаційних правил, обслуговування і засобів;

прогнози, що стосуються введення нових навігаційних систем;

важливу інформацію, що отримана в результаті розслідування авіаційних подій/інцидентів, яка має відношення до безпеки польотів;

інформацію про правила, що пов'язані з захистом міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання;

поради щодо медичних питань, які становлять особливий інтерес для пілотів;

попередження пілотам, що направлені на уникнення фізичної загрози;

інформацію про вплив метеорологічних умов на виконання польотів;

інформацію про нові види небезпеки, що впливають на техніку пілотування повітряних суден;

правила та умови повітряних перевезень небезпечного вантажу;

посилання на вимоги, передбачені чинним законодавством України, і публікації змін до нього;

порядок отримання свідоцтва члена льотного екіпажу;

інформацію про підготовку авіаційного персоналу;

поради щодо застосування і технічного обслуговування конкретних типів устаткування;

інформацію про видання чи перевидання аеронавігаційних карт;

інформацію про засоби радіотехнічного забезпечення, що підлягають установці на повітряних суднах;

інформацію щодо зниження шуму;

інформацію про вимоги щодо льотної придатності;

зміни в серіях NOTAM чи в їх розсилці, нові видання AIP України чи значні зміни їхнього змісту або обсягу формату;

попередню інформацію про план на випадок випадання снігу;

іншу інформацію аналогічного характеру.

План на випадок випадіння снігу, що випускається відповідно до положення пункту AD 1.2.2 AIP, доповнюється інформацією сезонного характеру і розповсюджується заздалегідь до початку зими (не менше ніж за місяць до звичайного настання зимних умов) та повинен містити наступну інформацію:

перелік аеродромів, на яких під час наступної зими очікується проведення робіт з видалення снігу з урахування систем ЗПС і РД або заплановане видалення снігу без урахування системи ЗПС (довжина, ширина, кількість ЗПС, що межують з РД, перонами, їх ділянками);

відомості про будь-який центр, що призначений для координації поточної інформації про хід робіт з видалення снігу та про стан ЗПС, РД, перонів;

розподіл аеродромів за переліками розсилки SNOWTAM з метою уникнення зайвої розсилки NOTAM;

вказівки при необхідності внесення незначних змін до діючого плану на випадок випадіння снігу;

перелік з описом снігоочищувального обладнання;

вказівки для кожного аеродрому про визначення мінімальної критичної висоти замету і її повідомлення.

Інформація або будь-яка її частина, крім абзацу третього цього підпункту може включатися до AIP за бажанням.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації обирає інформацію для видання AIC, що підлягає міжнародній розсилці.

Обраний для міжнародного розповсюдження AIC розсилається аналогічно розсилці AIP.

Розповсюдження AIC на національній основі здійснюється за рішенням уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

Кожному AIC присвоюється порядковий номер, номери послідовно зростають протягом календарного року.

Інформація, що наводиться в AIC, не піддається змінам і залишається дійсною протягом тривалого часу. Такі AIC залишаються дійсними протягом декількох років не створюючи проблем.

При випуску більше однієї серії AIC, кожна серія окремо позначається літерою (A2/02, B4/02).

Контрольний перелік діючих AIC видається один раз в рік і розсилається аналогічно AIC.

Контрольний перелік, призначений для міжнародної розсилки, включається до контрольного переліку NOTAM.

5) Електронний AIP (eAIP).

eAIP базується на форматі, який дозволяє обмін цифровими даними.

У випадку надання eAIP його інформаційний зміст та структура глав, розділів і підрозділів відповідати змісту і структурі AIP, що видається на папері. eAIP включає в себе файли, що забезпечують можливість роздруковувати AIP на папері.

Нова або змінена інформація позначається або міткою на полях, або за допомогою механізму, який дозволяє порівнювати нову/змінену інформацію з попереднім текстом.

У випадку надання eAIP необхідно забезпечити наявність його на носію даних, призначеному для використання на різних пристроях передачі даних

(CD, DVD тощо) та/або доступ до нього в он-лайн режимі на офіційному сайті САІ Украероруху через мережу Інтернет.

6) NOTAM

Загальні вимоги:

за виключенням випадків, що передбачені в абзацах п'ять і шість цього підпункту, кожний NOTAM містить інформацію, порядок викладення якої наведений в форматі NOTAM у додатку 2 до цих Авіаційних правил;

запит на видання NOTAM опрацьовується у САІ Украероруху протягом 1 години з моменту отримання. У разі відсутності заперечень до запиту, NOTAM видається згідно з запитом;

відповідальна особа за надання інформації від державної авіації надає запит на видання NOTAM до Украероцентру, який після її перевірки інформації направляє запит на видання NOTAM до САІ Украероруху;

Украероцентр після перевірки та опрацювання інформації щодо активації відповідної зони направляє запит на видання NOTAM до САІ Украероруху за сім робочих днів до її активації;

текст NOTAM складається з використанням значень/однакової скороченої фразеології, запропонованих для коду NOTAM ICAO, доповненого за рахунок скорочень ICAO, індексів, визначень, показників, позивних, частот, цифр і відкритого тексту;

NOTAM випускається англійською мовою;

інформація про сніг, сльоту, лід і стоячу воду на робочій площі аеродрому розповсюджується за допомогою SNOWTAM та передається в порядку, зазначеному у форматі SNOWTAM, що наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил;

передавання інформації про важливі з експлуатаційної точки зору зміни вулканічної діяльності, вулканічне виверження та/або хмари вулканічного попелу, здійснюється за допомогою ASHTAM. Ця інформація викладається у форматі ASHTAM, наведеному у додатку 4 до цих Авіаційних правил;

при допущенні в NOTAM помилки, на його заміну випускається новий NOTAM з новим номером;

кожен NOTAM стосується тільки одного предмета та однієї умови, що стосується цього предмета;

інформація, яка потребує видання NOTAM, погоджується зі службою ОПР та іншими службами, яких вона стосується. Після погодження у вигляді запиту на видання NOTAM АНІ надсилається до САІ Украероруху для подальшої обробки та видання NOTAM;

планова інформація про виведення з дії або введення в дію радіотехнічних засобів, припинення або початок обслуговування, зміну процедур, обмеження повітряного простору або експлуатації аеродромів та інші події надається керівником суб'єкту авіаційної діяльності до САІ Украероруху у вигляді запиту на видання NOTAM за 7 робочих днів до набуття чинності інформації;

кожен NOTAM складається в максимально стислої формі зрозумілим без посилань на інший документ;

кожен NOTAM передається як одне повідомлення електрозв'язку;

NOTAM, що містить довготермінову інформацію тимчасового характеру, повинен мати відповідні посилання на AIP чи доповнення до AIP, де вказуються розділи та глави AIP;

індекси місцезнаходження, що вводяться до тексту NOTAM, повинні відповідати офіційному переліку ІСАО. Скорочена форма таких індексів не використовується;

при випуску NOTAM, що скасовує або замінює попередній NOTAM, вказується серія і номер попереднього NOTAM. Серія, індекс місцезнаходження і зміст обох NOTAM повинні бути однаковими;

тільки один NOTAM може бути скасовано або замінено іншим NOTAM.

Присвоєння номеру та серії NOTAM:

орган міжнародного NOTAM привласнює кожному NOTAM серію у вигляді літери та номеру, який складається із чотирьох цифр, після яких зазначається

знак дробу та дві цифри року (С2207/18). Номер, який складається із чотирьох цифр, послідовно зростає протягом календарного року;

для позначення серії NOTAM не використовуються літери S і T;

всі NOTAM поділяються на серії в залежності від предмету, руху, місцезнаходження або їх комбінації з урахуванням потреб кінцевих користувачів. NOTAM для аеродромів, на яких здійснюються міжнародні авіаперевезення, випускаються в серії для міжнародних NOTAM;

зміст та географічне охоплення кожної серії NOTAM надається в AIP, частина GEN 3;

служба аеронавігаційної інформації контролює присвоєння серії.

Контрольний перелік NOTAM:

контрольний перелік діючих NOTAM випускається не рідше одного разу на місяць;

не включення NOTAM в контрольний перелік не є підставою для відміни NOTAM;

для кожної серії видається один контрольний перелік діючих NOTAM (Checklist);

контрольний перелік NOTAM повинен мати посилання на останні поправки до AIP та діючі доповнення до AIP та AIC;

контрольний перелік діючих NOTAM (Checklist) має таку ж саму розсилку, чітко позначається, як контрольний перелік та видається, як звичайний NOTAM;

після контрольного переліку діючих NOTAM видається перелік чинних NOTAM (List of valid NOTAM), що містить посилання на публікації поправки до AIP, видання AIC та доповнення до AIP.

Розсилка NOTAM:

при необхідності для забезпечення експлуатантів повітряного простору САІ Украероруху видає NOTAM, що розсилається за допомогою електрозв'язку;

прямий обмін SNOWTAM здійснюється між аеродромами;

при міжнародному обміні ASHTAM і NOTAM, в тих випадках коли держава продовжує використовувати NOTAM для розсилки інформації про вулканічну діяльність, приймають участь консультативні центри щодо вулканічного попелу, а також центри, яким відповідно до регіональних аеронавігаційних угод надана експлуатаційна лінія AFS захищеної інформаційної служби авіаційних даних (SADIS) і служби передачі файлів за допомогою протоколів Інтернету (WIFS) Всесвітньої служби зональних прогнозів і при цьому враховуються вимоги до польотів великою протяжністю;

обмін NOTAM між органами міжнародних NOTAM та між органами міжнародних NOTAM і багатонаціональними підрозділами з обробки NOTAM, повинен здійснюватися із урахуванням потреб експлуатаційного персоналу, у тому числі членів льотного екіпажу;

при необхідності використовується система заздалегідь визначеної розсилки NOTAM за допомогою мережі AFS, яка наведена у додатку 5 до цих Авіаційних правил.

3. Цифрові дані

1) Загальні положення

Використання стандартів ISO стосовно географічної інформації, спрощує та полегшує використання масивів цифрових даних та обмін ними між постачальниками і користувачами даних.

Опис наявних масивів цифрових даних складається у вигляді специфікацій інформаційних продуктів, на основі яких аеронавігаційні користувачі їх оцінюють на відповідність вимогам до використання при плануванні.

Специфікація включає огляд, області застосування, ідентифікацію інформаційних продуктів, зміст і структуру даних, системи посилань, якість, отримання, введення, відображення даних, доставку інформаційних продуктів, додаткову інформацію та метадані.

Модель аеронавігаційної інформації, яка застосовується, повинна охоплювати аеронавігаційні дані та аеронавігаційну інформацію, що підлягає обміну.

Модель аеронавігаційної інформації, яка застосовується повинна:

використовувати уніфіковану мову моделювання (UML) для опису елементів аеронавігаційної інформації і їх атрибутів, зв'язків і типів даних;

мати обмеження щодо значень даних;

включати положення про метадані, що наведені в підпункті 2 глави 3 цього розділу;

містити тимчасову модель, що дозволяє фіксувати формування атрибутів елементів аеронавігаційної інформації протягом проходження ними всього циклу.

Модель обміну аеронавігаційними даними, яка застосовується, повинна:

використовувати загальновживаний формат кодування даних;

охоплювати всі класи, атрибути, типи даних і зв'язки моделі аеронавігаційної інформації, що вказані в підпункті 5 глави 3 цього розділу;

передбачати механізм розширення, за допомогою якого групи користувачів можуть розширяти атрибути існуючих елементів і додавати нові елементи без шкоди для глобальної стандартизації;

загальноприйнятий формат кодування даних використовується з метою забезпечення функціональної сумісності при обміні аеронавігаційними даними між агентствами і організаціями, що є учасниками ланцюга обробки даних.

Загальноприйняті формати кодування даних наступні:

мова розмітки, що розширюється (XML);

мова географічної розмітки (GML);

об'єктна нотація JavaScript (JSON).

2) Метадані

Мінімальний набір метаданих, який включає кожний масив даних повинен включати::

назву організації або органів, що надали масив даних;

дату і час надання масиву даних;

термін дії масиву даних;

будь-яке обмеження використання масиву даних.

Будь-який суб'єкт даних може знаходитися в декількох масивах даних.

3) Масив даних AIP

Сфера застосування масиву даних AIP повинна передбачати вірогідність використання його даних, в цифровому форматі постачальниками обслуговування, органами ОПР і користувачами повітряного простору, що виконують польоти по ППП/ПВП.

Масиви даних AIP призначені для підтримання початкового етапу переходу до використання масивів цифрових даних замість друкованої продукції в області ОрПР.

Масив даних AIP повинен містити наступні дані суб'єктів:

повітряний простір ОПР (тип, назва, бокові межі, вертикальні межі, клас повітряного простору, тощо);

повітряний простір в якому здійснюється спеціальна діяльність (тип, назва, бокові межі, вертикальні межі, обмеження, тощо);

маршрут (префікс ідентифікатору, правила польотів, умовні позначення, тощо);

ділянка маршруту (навігаційна специфікація, початкова точка, кінцева точка, лінія путі, довжина, верхня межа, нижня межа, MEA, MOCA, направлення на крейсерському ешелоні, зворотній напрямок на крейсерському ешелоні, потрібні навігаційні характеристики, тощо);

основні точки на маршруті (вимоги передачі донесень, позначення, місцезнаходження, встановлення, тощо);

аеродром (місцезнаходження, позначення, назва, кодове позначення IATA, місце, сертифікація ICAO, дата сертифікації, дата закінчення терміну дії

сертифікації, тип управління, перевищення льотного поля, вихідна температура магнітне схилення, контрольна точка аеропорту, тощо);

ЗПС (позначення, номінальна довжина, номінальна ширина, тип покриття, несуча спроможність покриття, тощо);

направлення ЗПС (позначення, істинний пеленг, поріг, TORA, TODA, ASDA, LDA, TODA перерваного зльоту, тощо);

FATO позначення, довжина, ширина, точка порогу, тощо);

TLOF (позначення, центральна точка, довжина, ширина, тип покриття, тощо);

радіонавігаційні засоби (тип, позначення, назва, аеродром, години роботи, магнітне схилення, частота/канал, місцезнаходження, перевищення, магнітний пеленг, істинний пеленг, направлення нульового пеленгу, тощо).

Масив даних AIP включає відповідну інформацію про поправки та доповнення до AIP.

Якщо для конкретних суб'єктів, що вказані в підпункті 3 пункту 3 глави 3 цього розділу, атрибути не визначені, в підмасиві даних AIP вказується «незастосоване».

4) Дані про місцевість та перешкоди

Дані про місцевість та перешкоди призначені для використання у рамках наступних видів застосування, що пов'язані з аеронавігацією:

застосування системи попередження про близькість землі з функцією оцінки рельєфу місцевості в напрямку польоту та системи попередження про мінімальну безпечну абсолютну висоту;

визначення запасних схем у випадку аварійної ситуації при відході на друге коло або здійснення зльоту;

аналіз експлуатаційних обмежень повітряного судна;

побудова схем польоту за приладами (включаючи схему польоту по колу);

визначення процедур зниження при польоті за маршрутом і місця аварійної посадки;

удосконалення системи управління наземним рухом та контролю за ним; складання аеронавігаційних карт і бортових баз даних.

5) Масиви даних про місцевість

Сітка місцевості є кутовою або лінійною і має правильну або неправильну форму. В районах високих широт розбивка широтної сітки регулюється для забезпечення постійної лінійної щільності точок вимірювання.

Масиви даних про місцевість характеризують просторові (місцезнаходження і перевищення), предметні, часові аспекти поверхні Землі з такими елементами, як гори, пагорби, хребти, долини, скупчення води, вічного льоду та снігу, виключаючи перешкоди). В залежності від методу отримання даних вони відображають неперервну поверхню, поверхню голої землі, крону покрову (або проміжне, що також називається «першою відбивною поверхнею»).

В масиви даних про перешкоди включається тільки один тип елементів - це місцевість. Вимоги до надання атрибутів, що описують місцевість, відповідають даним, що надані в таблиці А6-1 додатку 6 до цих Авіаційних правил. Атрибути елементів місцевості, що надані в цій таблиці представляють собою мінімальний перелік атрибутів місцевості і ті з них, які вказані в якості обов'язкових, включаються в масив даних про місцевість.

Дані про місцевість для кожного району повинні відповідати відповідним кількісним вимогам, що вказані у додатку 7 до цих Авіаційних правил.

6) Масиви даних про перешкоди

Компоненти даних про перешкоди представляють собою елементи, що відображаються в масивах даних точками, лініями або багатокутниками.

В масив даних про перешкоди включаються всі типи елементів, що визначені в якості перешкод, і кожний із них описаний відповідно до переліку обов'язкових атрибутів, наведених у таблиці А6-2 додатку 6 до цих Авіаційних правил.

Перешкоди можуть бути нерухомі (постійні і тимчасові) або рухомі. Спеціальні атрибути, що пов'язані з рухомими (дії елементів) і тимчасовими

типами перешкод, наведені в таблиці А6-2 додатку 6 до цих Авіаційних правил в якості необов'язкових атрибутів. Якщо перешкоди цих типів включаються до бази даних, необхідні відповідні атрибути, що описують такі перешкоди.

Специфікація інформаційного продукту з даними про перешкоди, географічними координатами кожного аеродрому, що доповнюються і включеного в цей масив даних, повинна містити опис наступних районів:

районів 2a,2b, 2c, 2d;

зони траєкторії зльоту;

поверхонь обмеження перешкод.

Дані про місцевість району 4 і та перешкоди району 2 є достатніми для підготовки карти місцевості для точного заходу на посадку (ICAO). Якщо для району 4 необхідні більш докладні дані про перешкоди, вони надаються відповідно до вимог до даних про перешкоди для району 4, що наведені в таблиці А6-2 додатку 6 до цих Авіаційних правил.

7) Масиви картографічних даних аеродрому

Картографічні дані аеродрому повинні включати географічну інформацію про аеродром, для підвищення ситуаційної інформованості користувача або доповнення наземної навігації, з метою підвищення рівня безпеки польотів та експлуатаційної ефективності.

Масив картографічних даних аеродрому з відповідним рівнем точності може використовуватися в галузі аеронавігації для:

надання інформації про місцезнаходження і маршрути, зокрема карти із зазначенням місцезнаходження повітряного судна, управління наземним рухом і контроль за ним;

надання інформації про рух, зокрема спостереження, виявлення та попередження про несанкціоновані виїзди на ЗПС;

складання пов'язаної з аеродромом аеронавігаційної інформації, зокрема NOTAM;

управління ресурсами і аеродромними засобами;

випуску аеронавігаційних карт.

Ці дані можуть використовуватися для інших цілей, наприклад в учбових/льотних тренажерах тощо.

Картографічні дані про аеродром систематизуються і надаються у вигляді картографічних баз даних аеродрому для зручного зберігання і супроводжуються за допомогою відповідних прикладних програм.

8) Картографічні дані аеродрому. Вимоги до надання даних.

Картографічні дані аеродрому підтверджуються електронними даними про місцевість та перешкоди для району 3 з метою забезпечення послідовності і якості всіх географічних даних, що відносяться до аеродрому.

Електронні дані про місцевість та перешкоди, що відносяться до району 3 і картографічні дані аеродрому, складаються з використанням єдиної методики отримання і супроводження в рамках єдиної географічної інформаційної системи (GIS).

9) Специфікація аеродромних картографічних інформаційних продуктів

В якості концептуальних рамок використовуються стандарти ISO щодо географічної інформації, що спрощує використання аеродромних картографічних даних і обмін ними між постачальниками і користувачами даних.

Для опису аеродромних картографічних інформаційних продуктів використовується стандарт специфікації інформаційних продуктів ISO.

Специфікація включає наступні елементи:

огляд області застосування;

ідентифікацію інформаційних продуктів;

зміст і структуру даних;

системи посилань;

якість даних;

отримання, введення, відображення даних;

доставку інформаційних продуктів;

додаткову інформацію;

метадані.

Зміст і структура масивів аеродромних картографічних даних визначаються за допомогою схем додатку і каталогу елементів.

10) Масив даних для створення схем польотів за приладами

Сфера застосування масиву даних для створення схем польотів за приладами визначена з урахуванням вірогідності того, що дані, які містяться в цьому масиві, фактично використовуються в цифровому форматі постачальниками обслуговування, службами ОПР і користувачами повітряного простору, що виконують польоти по ППП/ПВП.

Масиви даних для створення схем польотів за приладами призначені для підтримання начального етапу переходу до використання масивів цифрових даних замість друкованої продукції виключно в області ОрПР.

Масив даних для створення схем польотів за приладами включає наступні дані:

схема (всі атрибути);

ділянка схеми (всі атрибути);

кінцева ділянка заходу на посадку (всі атрибути);

контрольна точка схеми(всі атрибути);

схема польоту в зоні очікування (всі атрибути);

схема польоту для вертольотів (всі атрибути).

4. Послуги щодо розсилки

1) Загальні положення

Розсилка інформації наступному імовірному користувачу здійснюється наступними методами:

фізична розсилка - засоби, що забезпечують розсилку аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації за допомогою її доставки в упаковці, наприклад поштовою службою;

пряма електронна розсилка - засоби, що забезпечують автоматичну розсилку аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації за допомогою використання прямого електронного зв'язку між САІ і наступним імовірним користувачем.

Для забезпечення необхідної якості даних при використанні різних методів доставки і носіїв даних використовуються різні процедури.

Для переконання в використанні актуальних даних випускається контрольний перелік масивів даних, із зазначенням дати набрання ними чинності та публікації.

Контрольний перелік масивів даних надається у тому ж порядку розсилки, що і масивів даних.

5. Передпольотне інформаційне обслуговування:

1) зона географічного охоплення передпольотного інформаційного обслуговування повинна періодично переглядатися;

2) зону охоплення слід обмежувати РПІ в якому знаходиться аеродром (и), прилягаючий (і) до РПІ і всі маршрути обслуговування повітряного руху або ділянки маршрутів, що починаються від аеродрому і виходять за межі згаданого РПІ, політ в яких виконується без проміжної посадки;

3) всі NOTAM відповідно до загальних правил готуються для проведення інструктажу, а їхній зміст може скорочуватися на вимогу користувача;

4) автоматизовані системи передпольотної інформації використовуються для надання аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації експлуатаційному персоналу, включаючи членів льотного екіпажу, з метою самостійного інструктажу, планування польотів і забезпечення польотно-інформаційного обслуговування;

5) засоби самоінструктажу автоматизованих систем передпольотної інформації забезпечують доступ експлуатаційному персоналу, у тому числі членам льотного екіпажу та іншому відповідному авіаційному персоналу, до САІ Украероруху, для отримання необхідної консультації по телефону або за допомогою інших зручних засобів електрозв'язку;

6) автоматизовані системи передпольотної інформації, які призначені для надання аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації для самоінструктажу та планування польотів і польотно-інформаційного обслуговування повинні:

забезпечувати регулярне і своєчасне оновлення бази даних системи, а також контроль терміну дії та якість зберігання аеронавігаційних даних;

передбачувати можливість доступу до системи експлуатаційного персоналу, у тому числі льотного екіпажу, іншого зацікавленого авіаційного персоналу та користувачів за допомогою зручних засобів зв'язку;

забезпечувати за потреби надання в друкованому вигляді необхідних аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації;

використовувати процедури доступу і запиту, що засновані на:

застосуванні відкритого тексту зі скороченням у відповідних випадках покажчиків місцезнаходження ІСАО;

інтерфейсі користувача, що управляється за допомогою меню;

іншому відповідному механізмі за згодою між суб'єктом авіаційної діяльності і відповідним експлуатантом;

швидкому наданні користувачу відповіді на запит інформації;

7) автоматизовані системи передпольотної інформації, надають експлуатаційному персоналу, у тому числі членам льотного екіпажу та іншому зацікавленому авіаційному персоналу, уніфікований загальний термінал доступу до аеронавігаційної і метеорологічної інформації.

5. Оновлення аеронавігаційної інформації

1. Оновлення продуктів аеронавігаційної інформації

Для забезпечення узгодження елементів даних, що містяться в декількох продуктах аеронавігаційної інформації, повинен діяти один і той же цикл оновлення, як відносно поправок до AIP, масивів даних AIP, так і відносно масивів даних щодо схем польотів за приладами.

2. Вимоги до поправок до AIP:

1) регулярний інтервал часу для внесення поправок до AIP повинен вказуватися в AIP, частина I «Загальні положення» (GEN);

2) якщо поправка до AIP не публікується відповідно до встановленого інтервалу часу або дати публікації, повинна випускатися і розсилатися повідомлення NIL;

3) необхідність внесення поправок або приміток від руки зводиться до мінімуму;

4) якщо AIP випускається в декілька томах, кожний том повинен містити окрему таблицю поправок.

3. Специфікація доповнень до AIP:

1) при виявленні в доповненні до AIP помилки або зміни періоду дії доповнення до AIP, випускається нове доповнення до AIP;

2) вимоги по відношенню до NOTAM застосовуються коли через тимчасові обмеження на розсилку доповнення до AIP недостатньо часу.

4. Специфікація NOTAM:

1) NOTAM повинен видаватися завчасно, крім випадків, які неможливо передбачити (вихід з ладу обладнання, вулканічна діяльність, викид радіоактивних матеріалів, токсичних хімічних речовин, тощо);

2) запит на видання NOTAM про зміни в метеорологічному обслуговуванні/обладнанні, які впливають на експлуатацію аеродрому, відповідна служба/провайдер метеорологічного обслуговування надає керівнику експлуатанта аеродрому;

3) у повідомлені NOTAM, що інформує про непридатність аеронавігаційних засобів, споруд або засобів зв'язку, вказується передбачуваний період часу непридатності цих засобів або передбачуваний час відновлення їх експлуатації;

4) інформація про активацію встановлених небезпечних і заборонених зон, зон обмеження польотів, а також про діяльність, що потребує встановлення тимчасових обмежень в повітряному просторі, відмінних від обмежень при пошуково-рятувальних заходах, надається до САІ Украероруху за 7 робочих діб до активації цих зон та встановлення обмежень;

5) повідомлення про будь-яке подальше скасування діяльності, зменшення її тривалості або зміну меж повітряного простору, повинно надаватися

невідкладно. При можливості завчасне повідомлення повинно надаватися протягом 24 годин до скасування діяльності, для забезпечення своєчасного завершення процесу оповіщення та полегшення планування використання повітряного простору;

6) текст NOTAM складається з використанням термінології ICAO;

7) персональну відповідальність за достовірність АНІ, що надається для видання NOTAM, несе керівник служби, що ініціює запит на видання NOTAM;

8) порядок розгляду АНІ, що потребує видання NOTAM в суб'єктах авіаційної діяльності, визначає керівник цього суб'єкту авіаційної діяльності;

9) перелік осіб, які мають право підпису запитів на видання NOTAM, щороку визначає керівник суб'єкту авіаційної діяльності про що повідомляє САІ Украероруху не пізніше останнього місяця року;

10) проходження запиту на видання NOTAM до адресату контролюється за допомогою телефонного зв'язку. Запити на видання NOTAM, надані з порушенням встановлених цими Авіаційними правилами порядку, до опрацювання не приймаються;

11) строк дії NOTAM з інформацією постійного характеру не повинен перевищувати 3 місяців. Якщо очікується, що інформація, яка міститься в NOTAM, буде залишатися в силі більше 3 місяців, можна видавати новий або заміняючий NOTAM, при умові що, АНІ буде чинним до 2-х місяців. Якщо АНІ залишається чинним на більш тривалий період публікується доповнення до AIP;

12) строк дії NOTAM типу EST з інформацією довгострокового характеру не повинен перевищувати 3 місяців, після випуску NOTAM. Якщо очікується, що інформація в NOTAM буде залишатися чинною більше 3 місяців, вона включається в доповнення до AIP;

13) якщо термін дії NOTAM перевищує 3 місяці, випускається замінюючий його NOTAM. Якщо очікується, що інформація в NOTAM буде залишається в актуальною більше 3 місяців, випускається доповнення до AIP;

14) коли поправка або доповнення до AIP публікується відповідно до правил AIRAC, складається «триггер» NOTAM, в якому вказується короткий зміст, дата і час набуття чинності та порядковий номер даної поправки або доповнення;

15) зазначений NOTAM набирає чинності з моменту введення в дію поправки або доповнення до AIP та діє протягом 14 днів;

16) у разі видання доповнення до AIP «триггер» NOTAM залишається чинним протягом 14 діб;

17) у разі видання доповнення до AIP, що діє менше 14 діб, «триггер» NOTAM залишається чинним протягом всього терміну дії доповнення до AIP;

18) у разі видання доповнення до AIP, що діє 14 діб або більше 3 місяців, «триггер» NOTAM залишається чинним протягом 14 діб;

19) контроль за актуальністю інформації, що опублікована за допомогою NOTAM, здійснюють структурні підрозділи уповноваженого органу з питань цивільної авіації через офіційний сайт САІ Украероруху цілодобово;

20) при виявленні недостовірної інформації або суттєвої помилки, NOTAM анулюється. Структурні підрозділи уповноваженого органу з питань цивільної авіації надсилають в САІ Украероруху повідомлення про анулювання цього NOTAM, в якому вказується причина анулювання або перевидання NOTAM. Якщо протягом доби запитів на перевидання NOTAM не надійшло, вважається, що NOTAM виданий вірно;

21) при отриманні від уповноваженого органу з питань цивільної авіації запиту на скасування або перевидання NOTAM, САІ Украероурху попереджує керівника суб'єкта авіаційної діяльності про скасування або перевидання NOTAM.

5. Специфікація оновлення цифрових даних:

1) інтервал оновлення для масивів даних AIP і масивів даних щодо схем польотів за приладами встановлюється в специфікації інформаційного продукту;

2) масиви даних, що надаються завчасно (згідно з циклом AIRAC), оновлюються за правилами AIRAC шляхом внесення змін у період між датою публікації і датою набуття чинності інформації.

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Додаток 1
до Авіаційних правил України
«Управління аеронавігаційною інформацією»
(підпункт 4 пункту 5 глави 2 розділу V)

ЗМІСТ
ЗБІРНИКА АЕРОНАВІГАЦІЙНОЇ ІНФОРМАЦІЇ (AIP)

ЧАСТИНА 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ (GEN)

1. При виданні AIP в одному томі передмова, реєстрація поправок до AIP, реєстрація доповнень до AIP, контрольний перелік сторінок AIP і перелік діючих поправок, що внесені від руки містяться тільки в частині 1 – GEN, а проти кожного із цих підрозділів у частинах 2 і 3 вказується «не відноситься».

2. При виданні і розсилці AIP в декількох томах, для кожного із них передбачається окремий випуск поправок і доповнень. При цьому кожний том включає окрему передмову, реєстрацію поправок до AIP, реєстрацію доповнень до AIP, контрольний перелік сторінок AIP і перелік діючих поправок, що внесені від руки.

GEN 0.1. Передумова

1. Короткий опис збірника аеронавігаційної інформації (AIP) включає наступні дані:

1) назва призначеного повноважного органу;

2) документи ІСАО, що застосовуються;

3) видавничі засоби (тобто у друкованому вигляді, он-лайн або на інших електронних носіях);

4) структура AIP і встановлений період регулярних змін;

5) політика в галузі авторських прав, якщо це може бути застосовано;

6) служба, до якої слід звертатися на випадок виявлення помилок або пропусків в AIP.

GEN 0.2. Реєстрація поправок до AIP

1. Реєстрація поправок до AIP і поправок відповідно до AIRAC AIP (опублікованих відповідно до системи AIRAC), включає наступні дані:

1) номер поправки;

2) дата видання;

3) дата внесення (для поправок до системи AIRAC AIP – дата набрання чинності);

4) ініціали співробітника, що зробив вказану поправку.

GEN 0.3. Реєстрація доповнень до AIP

1. Реєстрація виданих доповнень до AIP включає наступні дані:

1) номер доповнення;

2) зміст доповнення;

3) відповідний (і) розділ (и) AIP;

4) строк дії;

5) реєстрація відміни.

GEN 0.4. Контрольний перелік сторінок AIP

1. Контрольний перелік сторінок AIP включає наступні дані:

1) номер сторінки/назва карти;

2) дата (день, назву місяця, і рік) опублікування або набрання чинності аеронавігаційної інформації.

GEN 0.5. Перелік поправок до AIP, що внесені від руки

1. Перелік діючих поправок до AIP, що внесені від руки, включає наступні дані:

1) відповідну (і) сторінку (и) AIP;

2) текст поправки;

3) номер поправки до AIP відповідно до якого була внесена поправка від руки.

GEN 0.6. Зміст частини 1

1. Перелік розділів і підрозділів, що містяться в частині 1 «Загальні положення» (GEN).

2. Підрозділи можуть перелічуватися в алфавітному порядку.

GEN 1. НАЦІОНАЛЬНІ ПРАВИЛА і ВИМОГИ

GEN 1.1. Призначені повноважні органи

1. Адреси відповідних призначених органів із засобами по спрощенню формальностей міжнародної аеронавігації (орган цивільної авіації, метеорологічна, митна, санітарна служби, збори на маршруті і аеропортові/вертодромні збори, сільськогосподарський карантин та розслідування авіаційних пригод), що містять наступні дані:

1) призначений повноважний орган;

2) назва цього повноважного органу;

3) поштова адреса;

4) номер телефону;

5) номер телефаксу;

6) адреса електронної пошти;

7) адреса авіаційної фіксованої служби (AFS);

8) за наявності адреса веб-сайту.

GEN 1.2. Приліт, транзит і виліт повітряних суден

1. Правила та вимоги до попереднього повідомлення і заявки на дозвіл по відношенню до прильоту, транзиту і вильоту повітряних суден, що здійснюють міжнародні рейси.

GEN 1.3. Прибуття, транзит і відбуття пасажирів і екіпажу

1. Правила (включаючи митні, імміграційні, карантинні, а також вимоги до попереднього повідомлення і заявки на дозвіл) щодо прибуття, транзиту і відбуття пасажирів, що не є іммігрантами та екіпажі.

GEN 1.4. Ввіз, транзит і вивіз вантажу

1. Правила (включаючи митні правила і вимоги до попереднього повідомлення, заявок на дозвіл) щодо ввозу, транзиту та вивозу вантажу.

GEN 1.5. Обладнання, прилади і польотна документація повітряного судна

1. Короткий опис приладів, обладнання і польотної документації, що

знаходиться на борту повітряного судна, повинен містити дані про:

1) прилади, обладнання (зв'язне та навігаційне обладнання та обладнання спостереження, що розміщенні на повітряному судні) та польотну документацію, що повинні знаходитися на повітряному судні та враховувати будь-які вимоги ІСАО.

2) аварійний приводний передавач (ELT), сигнальні пристрої та аварійно-рятувальне обладнання, що вказане у додатку 6 ІСАО («Експлуатація повітряних суден»).

GEN 1.6. Коротке викладення національних правил і міжнародних угод/конвенцій

1. Перелік назв і посилань та при необхідності коротке викладення національних правил щодо аеронавігації, разом з переліком міжнародних угод/конвенцій ратифікованих державою.

GEN 1.7. Розбіжності зі Стандартами, Рекомендованою практикою і Правилами ІСАО

1. Перелік існуючих розбіжностей між національними правилами та практикою держави і рекомендованою практикою ІСАО повинен містити дані про:

1) відповідне положення (пункт додатку і номер видання);

2) повний текст розбіжностей.

2. В даному підпункті повинні бути перелічені всі значні розбіжності. Всі додатки повинні бути перелічені в цифровій послідовності навіть при відсутності розбіжностей з додатками. При відсутності розбіжностей ставиться повідомлення NIL. Національні розбіжності вказуються безпосередньо після додатку до якого відносяться додаткові процедури.

GEN 2. ТАБЛИЦІ і КОДИ

GEN 2.1. Система виміру, маркувальні знаки повітряних суден, свята

GEN 2.1.1. Одиниці виміру

1. Опис одиниць виміру, що використовується, включаючи таблиці одиниць виміру.

GEN 2.1.2. Система відліку часу

1. Опис системи відліку часу, що використовується (календар і система часу) разом з вказівкою на використання переводу часової стрілки на годину вперед та спосіб відображення в AIP.

GEN 2.1.3. Система відліку в горизонтальній площині

1. Короткий опис системи відліку (геодезичної), що використовується в горизонтальній площині, містить наступні дані:

1) назва/позначення системи відліку;

2) ідентифікація і параметри проекції;

3) ідентифікація еліпсоїду, що використовується;

4) ідентифікація бази, що використовується;

5) район (и) застосування;

6) роз'яснення зірочки, що використовується для позначення тих координат, які не відповідають вимогам щодо точності.

GEN 2.1.4. Система відліку в вертикальній площині

1. Короткий опис системи відліку, що використовується в вертикальній площині, повинна містити дані про:

1) назва/позначення системи відліку;

2) опис моделі геоїду, що використовується, включаючи необхідні параметри для перетворення відносних висот при переході від моделі, що використовується, до EGM-96;

3) роз'яснення зірочки, що використовується для позначення тих значень перевищення/хвилі геоїду, що не відповідають вимогам щодо точності.

GEN 2.1.5. Національні та реєстраційні знаки повітряних суден

Продовження додатка 1

1. Опис прийнятих державою національних та реєстраційних знаків повітряних суден.

GEN 2.1.6. Державні свята

1. Перелік державних свят з зазначенням служб, яких вони стосуються.

GEN 2.2. Скорочення, що використовуються в виданнях AIP

1. Перелік скорочень, які знаходяться в алфавітному порядку, з їх відповідними значеннями, що використовуються в AIP, і при розсилці аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації та з наданням відповідних анотацій для тих національних скорочень, які відрізняються від скорочень, що містяться в DOC 8400 ICAO («Правила аеронавігаційного обслуговування. Скорочення і коди ICAO»).

2. За необхідністю включається перелік визначень/глосарій термінів в алфавітному порядку.

GEN 2.3. Умовні знаки на картах

1. Перелік умовних знаків на картах, що містяться відповідно до серії карт, в яких ці знаки використовуюся.

GEN 2.4. Індекси місцезнаходження

1. Перелік індексів місцезнаходження в алфавітному порядку, призначених

для місцезнаходження авіаційних фіксованих станцій, який використовується з метою кодування і декодування. Відмічаються місцезнаходження, що не пов'язані з AFS.

GEN 2.5. Перелік радіонавігаційних засобів

1. Перелік радіонавігаційних засобів в алфавітному порядку включає наступні дані:

1) розпізнавальний сигнал;

2) назву станції;

3) вид засобів;

4) зазначення про використання засобів для обслуговування маршруту (E), аеродрому (A), або їх обох (AE).

GEN 2.6. Переведення одиниць вимірювання

1. Таблиці та альтернативні формули повинні містити переведення:

1) морських міль в кілометри і навпаки;

2) футів в метри і навпаки;

3) десяткових хвилин дуги в секунди дуги і навпаки;

4) інші формули переведення за необхідністю.

GEN 2.7. Схід/захід сонця

1. Інформація про час сходу та заходу сонця, включаючи короткий опис критеріїв, що використовуються при визначенні часу, або проста формула, або таблиця за допомогою якої можна розраховувати час для будь-якого населеного пункту в районі / зоні його відповідальності, або алфавітний перелік місцезнаходження, щодо якого наводиться час з посиланням на відповідну сторінку таблиці та таблицю сходу/заходу сонця для окремих станцій/ місцерозташування, повинна включати дані щодо:

1) назву станції;

2) індекс у місцерозташування ICAO;

3) географічних координат у градусах і хвилинах;

4) дату (и) по відношенню до якої (их) наводиться час;

5) часу початку ранкових сутінків;

6) часу сходу сонця;

7) часу заходу сонця;

8) часу закінчення вечірніх сутінків.

Продовження додатка 1

GEN 3. ОБСЛУГОВУВАННЯ

GEN 3.1. Аеронавігаційне інформаційне обслуговування

GEN 3.1.1. Відповідальна служба

1. Опис існуючої служби аеронавігаційної інформації (AIS) та її основні компоненти, включаючи:

1) назву служби/підрозділу;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу (AFS);

7) адресу веб – сайту, за наявності;

8) заяву про документи ICAO, на яких засновано надання обслуговування, посилання на розділ AIP, де наводиться перелік відмінностей, якщо такі є;

9) відповідні посилання, якщо обслуговування не є цілодобовим.

GEN 3.1.2. Район відповідальності

1. Район відповідальності служби аеронавігаційної інформації.

GEN 3.1.3. Аеронавігаційні видання

1. В описі елементів продукту аеронавігаційної інформації зазначається:

1) AIP і відповідні поправки;

2) доповнення до AIP;

3) AIC;

4) NOTAM і бюлетені передпольотної інформації (PIB);

5) контрольні переліки і переліки діючих NOTAM;

6) спосіб отримання.

2. Якщо для оприлюднення цін на публікації використовується AIC, це вказується в даному розділі AIP.

GEN 3.1.4. Система AIRAC

1. Короткий опис діючої системи AIRAC, включаючи таблицю дат AIRAC, яка використовується та буде використовуватися в майбутньому.

Продовження додатка 1

GEN 3.1.5. Передпольотне інформаційне обслуговування на аеродромах/вертодромах

1. Перелік аеродромів/вертодромів, на яких регулярно надається передпольотна інформація, повинен включати:

1) елементи діючого продукту аеронавігаційної інформації;

2) діючих карт, діаграм;

3) загальний район, на який розповсюджується дія даних, що вказуються в підпунктах 1) та 2).

GEN 3.1.6. Масиви цифрових даних

1. Опис наявних масивів даних повинен включати наступну інформацію:

1) назва масиву даних;

2) короткий опис;

3) суб'єкти даних, що включені;

4) географічні рамки;

5) у разі можливості застосування обмеження щодо використання.

2. Контактна інформація щодо отримання масивів даних повинна містити:

1) прізвище відповідальної особи або відповідальної служби, організації;

2) поштову і електронну адреси відповідальної особи (служби або організації);

3) номер телефаксу відповідальної особи (служби, організації);

4) номер контактного телефону відповідальної особи (служби, організації);

5) години роботи (період часу для встановлення контакту, включаючи часовий пояс);

6) інформацію, яка може використовуватися для встановлення контакта з особою, службою, організацією в режимі он-лайн;

7) додаткову інформацію про спосіб, час та можливість встановлення зв'язку з особою, службою, організацією.

GEN 3.2. Аеронавігаційні карти

GEN 3.2.1. Відповідальна (і) служба (и)

1. Опис служби (служб), відповідальної (их) за випуск аеронавігаційних карт, повинен включати наступну інформацію:

1) назву служби;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу (AFS);

7) за наявності адресу веб – сайту;

8) заяву про документи ICAO на підставі яких надається обслуговування та посилання на розділ AIP, в якому зазначено перелік відмінностей, якщо такі є;

9) відповідні посилання, якщо обслуговування не є цілодобовим.

GEN 3.2.2. Супровід карт

1. Короткий опис перегляду карт та як внесення до них змін.

GEN 3.2.3. Порядок придбання

1. Докладний опис про спосіб отримання карт повинен включати інформацію про:

1) агентство (а), службу з обслуговування аеронавігаційною інформацією;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу (AFS);

7) за наявності адресу веб – сайту.

GEN 3.2.4. Серії наявних аеронавігаційних карт

1. Перелік серій наявних аеронавігаційних карт з загальним описом кожної та зазначенням їх призначення.

GEN 3.2.5. Перелік наявних аеронавігаційних карт

1. Перелік наявних аеронавігаційних карт повинен включати інформацію про:

1) назву серії;

2) масштаб серії;

3) назву і/або номер кожної карти або кожного листа серії;

4) ціну листа;

5) дату останнього перегляду.

GEN 3.2.6. Індекс до аеронавігаційної карти світу (WAC) масштабу 1:1000 000

1. Збірний лист карт, що відображає охоплення і розбивку листів для WAC масштабу 1:1000 000, що видається державою. Якщо замість листів для WAC масштабу 1:1000 000 видається аеронавігаційна карта масштабу 1:500 000, використовуються збірні листи карт, що відображають охоплення і розбивку листів аеронавігаційної карти масштабу 1:500 000.

GEN 3.2.7. Топографічні карти

1. Докладний опис, про спосіб отримання топографічних карт повинен включати інформацію про:

1) назву служби/агентства (агентств);

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу AFS;

7) за наявності адресу веб – сайту;

GEN 3.2.8. Поправки до карт, що не включені до AIP

1. Перелік поправок до аеронавігаційних карт, що не включені до AIP або зазначення джерела, де таку інформацію може бути отримано.

GEN 3.3. Обслуговування повітряного руху

GEN 3.3.1. Відповідальна служба

1. Опис служби повітряного руху та її основних компонентів повинен включати.

1) назву служби;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу AFS;

7) за наявності адресу веб – сайту;

8) заяву про документи ICAO, на підставі яких надається обслуговування та посилання на розділ AIP, в якому наводиться перелік відмінностей, якщо такі є;

9) відповідні посилання, якщо обслуговування не є цілодобовим.

GEN 3.3.2. Район відповідальності

1. Короткий опис району відповідальності щодо якого надається обслуговування повітряного руху.

GEN 3.3.3. Види обслуговування

1. Короткий опис основних видів обслуговування повітряного руху, що надається.

GEN 3.3.4. Координація між експлуатантом і ОПР

1. Загальні умови відповідно до яких здійснюється координація між експлуатантом і службами повітряного руху.

Продовження додатка 1

GEN 3.3.5. Мінімальна абсолютна висота польоту

1. Критерії, що використовуються для визначення мінімальних абсолютних висот польоту.

GEN 3.3.6. Перелік адрес органів ОПР

1. Перелік органів ОПР та їх адрес в алфавітному порядку повинен містити інформацію про:

1) назву органу;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу AFS;

7) за наявності адресу веб – сайту.

GEN 3.4. Служби зв'язку

GEN 3.4.1. Відповідальна служба

Продовження додатка 1

1. Опис служби, відповідальної за забезпечення засобами електрозв'язку і аеронавігаційними засобами, повинен включати інформацію про:

1) назву служби;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу AFS;

7) за наявності адресу веб – сайту;

8)заяву про документи ICAO, на підставі яких надається обслуговування, посилання на розділ AIP, в якому наводиться перелік відмінностей, якщо такі є;

9) відповідні посилання, якщо обслуговування не є цілодобовим.

GEN 3.4.2. Райони відповідальності

Короткий опис району відповідальності щодо якого надається

обслуговування електрозв'язком.

GEN 3.4.3. Види обслуговування

1. Короткий опис основних видів обслуговування і надання засобів повинен включати інформацію про:

1) радіонавігаційне обслуговування;

2) обслуговування засобами речового зв'язку і (або) лінії передачі даних;

3) радіомовну службу;

4) мову (и), що використовується;

5) спосіб та місце отримання детальної інформації.

GEN 3.4.4. Вимоги та умови

Короткий опис вимог та умов відповідно до яких надається зв'язок.

GEN 3.4.5. Різне

Будь-яка інформація (наприклад окремі радіомовні станції, діаграма телекомунікацій).

Продовження додатка 1

GEN 3.5. Метеорологічне обслуговування

GEN 3.5.1. Відповідальна служба

1. Короткий опис метеорологічної служби, відповідальної за надання метеорологічної інформації, повинна включати дані про:

1) назву служби;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу AFS;

7) за наявності адресу веб – сайту;

8) заяву про документи ICAO на підставі яких здійснюється надання обслуговування та посилання на розділ AIP, в якому наводиться перелік відмінностей, якщо такі є;

9) відповідні посилання, якщо обслуговування не є цілодобовим.

Продовження додатка 1

GEN 3.5.2. Район відповідальності

1. Короткий опис району і/або повітряних маршрутів щодо яких надається метеорологічне обслуговування.

GEN 3.5.3. Метеорологічне спостереження і зведення

1. Детальний опис метеорологічних спостережень і зведень, що надаються для міжнародної аеронавігації повинен включати дані про:

1) назву станції і індекс місцерозташування ICAO;

2) тип і частоту спостереження, включаючи тип обладнання для автоматичного спостереження;

3) типи метеорологічних повідомлень (наприклад METAR) і прогноз типу «TREND»;

4) конкретний вид системи спостереження і число пунктів спостереження, що використовуються для спостереження і надання повідомлень про приземний вітер, видимість, дальність видимості на ЗПС, нижню межу хмар, температуру, та якщо застосовується, про зсув вітру (наприклад: чашковий анемометр на перетині ЗПС трансміссометр у зони приземлення і т.д.);

5) години роботи;

6) дані про існуючу кліматологічну інформацію.

GEN 3.5.4. Види обслуговування

Короткий опис основних видів обслуговування, що надається, включаючи детальні дані про інструктаж, консультації, пристрої відображення метеорологічної інформації, польотну документацію, якою користуються експлуатанти і льотні екіпажі, а також про методи і засоби, що використовуються для надання метеорологічної інформації.

GEN 3.5.5. Повідомлення від експлуатанта

Необхідний повноважним метеорологічним органом мінімальний термін попереднього повідомлення експлуатантами про їх потреби в інструктажі, консультації, польотній документації та іншої необхідної метеорологічної інформації або її зміни.

GEN 3.5.6. Зведення з борту ПС

При необхідності, вимоги уповноваженого метеорологічного органу до складання і передачі зведень з борту ПС.

GEN 3.5.7. Служби VOLMET

1. Опис служби VOLMET і (або) D – VOLMET повинна включати інформацію про:

1) назву передавальної станції;

2) позивний або розпізнавальний сигнал і скорочення класу випромінювання, що використовується для радіозв'язку;

3) частоту або частоти, що використовуються для радіомовної передачі;

4) період радіомовної передачі;

5) години роботи;

6) перелік аеродромів/вертодромів, на яких поширюються дія зведень і (або) прогнозу;

7) зведення, що включають прогнози і інформацію SIGMET з примітками.

GEN 3.5.8. Служба SIGMET і AIRMET

1. Опис метеорологічного стеження, що забезпечується в межах району польотної інформації або диспетчерських районах для яких передбачається обслуговування повітряного руху, включаючи перелік органів метеорологічного стеження.

Інформація про органи метеорологічного стеження повинна включати дані про:

1) назву органу метеорологічного стеження, індексу місцерозташування ICAO;

2) години роботи;

3) район (и) польотної інформації або диспетчерського (их) району (ів), що обслуговується;

4) строк дії інформації SIGMET;

5) конкретні правила, що застосовуються до інформації SIGMET (наприклад: до вулканічного попелу і тропічних циклонів);

6) правила, що застосовуються до інформації AIRMET (відповідно до регіональних аеронавігаційних угод);

7) орган(и) ОПР, який (и) забезпечується (ються) інформацією SIGMET і AIRMET;

8) додаткову інформацію (наприклад, будь-які обмеження обслуговування і т. д.).

GEN 3.5.9. Інші автоматизовані метеорологічні служби

1. Опис існуючих автоматизованих служб надання метеорологічної інформації (наприклад, автоматизоване надання передпольотної інформації, яка забезпечується за допомогою телефону і/або модему ЕОМ) повинен включати інформацію про:

1) назву служби;

2) інформацію, що надається;

3) райони, маршрути, аеродроми, що обслуговуються;

4) номер(и) телефону і телефаксу, адресу електронної пошти та веб-сайту, за наявності.

GEN 3.6. Пошук та рятування

GEN 3.6.1. Відповідальна (і) служба (и)

1. Короткий опис служби (служб), відповідальної (их) за забезпечення пошуку і рятування (SAR), повинен включати інформацію про:

1) назву служби/органу;

2) поштову адресу;

3) номер телефону;

4) номер телефаксу;

5) адресу електронної пошти;

6) адресу AFS;

7) за наявності адресу веб – сайту;

8) заяву про документи ICAO на підставі яких надається обслуговування, та посилання на AIP, в якому наводиться перелік відмінностей, якщо вони є.

GEN 3.6.2. Район відповідальності

Короткий опис району відповідальності, в межах якого надається пошук і рятування. До опису району додатково включається карта.

GEN 3.6.3. Види обслуговування

Короткий опис і географічне зображення видів обслуговування, що надаються, обладнання, включаючи залежність повітряної зони забезпечення SAR від використання значної кількості повітряних суден.

GEN 3.6.4. Угоди по SAR

Короткий опис діючих угод по SAR, якщо таки є, включаючи положення щодо спрощення формальностей, які пов'язані з прибуттям і вильотом повітряних суден інших держав для здійснення пошуку, рятування, евакуації, ремонту, у зв'язку з втратою або пошкодженням повітряного судна з попереднім повідомленням тільки з борту повітряного судна, або з повідомленням після передачі плану польоту.

GEN 3.6.5. Умови надання

Короткий опис положень, що стосуються пошуку та рятування, у тому числі

умови надання обслуговування і засобів для міжнародного використання, включаючи інформацію про те, спеціалізуються надані для пошуку та рятування засоби та служби, в області SAR з застосуванням методів і функцій SAR, або вони безпосередньо використовуються з іншою метою, але пристосовані для пошуку та рятування шляхом відповідної підготовки, або за рахунок спеціального обладнання, або надаються від випадку до випадку і спеціально не підготовлені для пошуково-рятувальних робіт.

GEN 3.6.6. Правила і сигнали, що застосовуються

Короткий опис правил і сигналів, що застосовуються рятувальними повітряними суднами, таблиця сигналів для використання особами, що залишилися живими.

GEN 4. АЕРОДРОМНІ/ВЕРТОДРОМНІ ЗБОРИ І ЗБОРИ ЗА АЕРОНАВІГАЦІЙНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

GEN 4.1. Аеродромі/вертодромні збори

1. Короткий опис видів зборів, що передбачені на аеродромах/ вертодромах, які надаються для міжнародного користування, включає збори:

1) за посадку повітряного судна;

2) за стоянку, використання ангарів і тривале зберігання повітряного судна;

3) за обслуговування пасажирів;

4) за забезпечення безпеки;

5) статі, що пов'язані з шумом;

6) інші (митні, медичні, імміграційні і т. д.);

7) умови звільнення від сплати зборів або зменшення їх розміру;

8) способи сплати.

GEN 4.2. Збори за аеронавігаційне обслуговування

1. До короткого опису зборів, які стягуються за аеронавігаційне обслуговування для міжнародного користування включається:

1) збори за диспетчерське обслуговування підходу;

2) збори за аеронавігаційне обслуговування на маршруті;

3) основи щодо вартості аеронавігаційного обслуговування і умови звільнення від сплати зборів або зменшення їх розміру;

4) методи, які можуть застосовуватись для сплати зборів.

Продовження додатка 1

ЧАСТИНА 2. МАРШРУТ (ENR)

Якщо AIP видається і розсилається в декількох томах і для кожного із них передбачається окремий випуск поправок і доповнень, то кожний том повинен включати окрему передмову, реєстрацію поправок до AIP, реєстрацію доповнень до AIP, контрольний перелік сторінок до AIP і перелік діючих поправок, що внесені від руки. Якщо AIP публікується у вигляді одного тому, примітка «не відноситься» вказується для кожних із вищезазначених підрозділів.

ENR 0.6. Зміст частини 2

1. Перелік розділів і підрозділів частини 2 «Маршрут».

ENR 1. Загальні правила і процедури

ENR 1.1. Загальні правила

Загальні правила, що застосовуються в державі підлягають опублікуванню.

ENR 1.2. Правила візуальних польотів

Правила візуальних польотів, що застосовуються в державі підлягають опублікуванню.

Продовження додатка 1

ENR 1.3. Правила польотів за приладами

Правила польотів за приладами, що застосовуються в державі підлягають опублікуванню.

ENR 1.4. Класифікація і опис повітряного простору ОПР

ENR 1.4.1 Класифікація повітряного простору ОПР

Класифікація повітряного простору ОПР повинна складатися у формі таблиці класифікації повітряного простору ОПР, що наводиться у додатку 4 додатку 11 ІСАО («Обслуговування повітряного руху»)відповідним чином анотованої для зазначення тих класів повітряного простору, які не використовуються державою.

ENR 1.4.2. Опис повітряного простору ОПР

Інший опис застосованого повітряного простору ОПР, повинен включати текстової опис загального характеру.

ENR 1.5. Схеми польотів в зоні очікування, при заході на посадку та вильоті

ENR 1.5.1. Загальні положення

Зазначаються критерії, які встановлені для схем польотів в зоні очікування при заході на посадку і вильоті. Якщо є відмінність з вимогами документів ІСАО, потрібно надавати критерії, які використовуються, в табличній формі.

ENR 1.5.2. Прибуття

Надаються схеми прибуття (звичайні або з використанням зональної навігації, або обидві), які є загальними для польотів, що здійснюються в один і той же тип повітряного простору або в його межах. Якщо у повітряному просторі аеродрому застосовуються різні схеми, про це надається відповідна примітка разом з посиланням про місце знаходження цих конкретних схем.

ENR 1.5.3. Виліт

Надаються схеми вильоту (звичайні або з використанням зональної навігації, або обидві), які є загальними для польотів, що здійснюються при вильоті з будь-якого аеродрому/вертодрому.

ENR 1.5.4. Інша супутня інформація і процедури

Короткий опис додаткової інформації, наприклад, процедур входу, виходу на кінцеву ділянку заходження на посадку, процедур і схем польоту в зоні очікування.

ENR 1.6. Обслуговування ОПР на основі спостереження і правила

ENR 1.6.1. Первинний радіолокатор

1. Опис видів обслуговування і правил, що відносяться до первинного Радіолокатору, повинен включати дані про:

1) додаткове обслуговування;

2) застосування радіолокаційного диспетчерського обслуговування;

3) правила при відмові радіолокаційних засобів і зв'язку «повітря-земля»;

4) вимоги до передачі донесень про місцерозташування з використанням засобів мовного зв'язку і CPDLC;

5) графічне зображення зони радіолокаційного огляду.

ENR 1.6.2. Вторинний оглядовий радіолокатор (ВОРЛ)

1. Опис експлуатаційних правил вторинного оглядового радіолокатора, повинен включати наступні елементи:

1) аварійні процедури;

2) правила при відмові зв'язку «повітря-земля» і незаконному втручанні;

3) система присвоєння кодів ВОРЛ;

4) вимоги до передачі повідомлень про місцезнаходження з використанням засобів мовного зв'язку і CPDLC;

5) графічне зображення зони дій ВОРЛ.

Продовження додатка 1

ENR 1.6.3. Автоматичне залежне спостереження в режимі радіомовлення (ADS-B)

1. Опис експлуатаційних правил автоматичного залежного спостереження в режимі радіомовлення (ADS-B) повинен включати наступні елементи:

1) аварійні процедури;

2) правила при відмові зв'язку «повітря-земля» і незаконному втручанні;

3) вимоги до ідентифікації повітряних суден;

4) вимоги до передачі повідомлень про місцезнаходження з використанням засобів мовного зв'язку і CPDLC;

5) графічне зображення зони дій ADS-B .

ENR 1.6.4. Інша супутня інформація і процедури

Короткий опис додаткової інформації і процедур, наприклад порядок дій в разі відмови радіолокатора і транспондера.

ENR 1.7. Порядок установки висотоміра

1. Публікуються правила, що застосовуються при установці висотоміра, включаючи такі елементи:

1) короткий вступ з зазначенням документів ІСАО, на яких засновані дані правила разом з відмінностями щодо положень ІСАО, якщо такі є;

2) основні правила установки висотоміра;

3) опис району (ів) установки висотоміру;

4) правила, що застосовуються до експлуатантів (включаючи пілотів);

5) таблиця крейсерських ешелонів польоту.

ENR 1.8. Додаткові регіональні правила

Публікуються додаткові регіональні правила (SUPPS), які відносяться до всього району відповідальності.

ENR 1.9. Управління потоками повітряного руху і організація повітряного простору

1. Короткий опис системи управління потоками повітряного руху (ATFM) і організація повітряного простору повинен включати такі дані:

1) типи повідомлень про потоки і опис форматів;

2) правила, що застосовуються до ПС, які вилітають, і які містять:

службу відповідальну за надання інформації про методи, які застосовуються при управлінні ATFM;

вимоги до плану польоту;

процедури виділення часових інтервалів.

3) інформація про загальну відповідальність за організацію повітряного простору в РПІ, дані про виділення і координацію повітряного простору для цивільних/військових польотів, дані про структуру організації повітряного простору (виділення і зміни виділення) і загальні експлуатаційні процедури.

ENR 1.10. Планування польотів

1. Вказується будь-яка обмежувальна або консультативна інформація, яка відноситься до етапу планування польотів і яка може надати допомогу користувачу в ознайомленні з планом польоту, включаючи інформацію щодо:

1) правил надання плану польоту;

2) систем планів польотів, що повторюються;

3) змін до надання плану польотів.

ENR 1.11. Адресація повідомлень про плани польотів

1. Вказуються в табличній формі адреси, що виділені для планів польотів, із зазначенням інформації щодо:

1) категорії польоту (ППП, ПВП або і те і інші);

2) маршруту (у РПІ, або через нього і/або ТМА);

3) адреси повідомлення.

ENR 1.12. Перехоплення цивільних повітряних суден

Публікуються в повному обсязі правила перехвату і візуальні сигнали, що повинні використовуватися з чітким зазначенням про використання положень ІСАО. Якщо положення ІСАО не використовуються, повідомляється про наявність відмінностей.

ENR 1.13. Незаконне втручання

Публікуються відповідні правила, які використовуються на випадок незаконного втручання.

ENR 1.14. Інциденти, що пов'язані з повітряним рухом

1. Опис системи надання даних про інциденти, що пов'язані з повітряним рухом, включаючи наступну інформацію:

1) визначення інцидентів, що пов'язані з повітряним рухом;

2) використання форми надання даних про інциденти, що пов'язані з повітряним рухом;

3) правила надання звітності (включаючи порядок дій в польоті);

4) мета надання і обробка вказаної форми.

ENR 2. Повітряний простір (ОПР)

ENR 2.1. РПІ, райони польотної інформації верхнього повітряного простору, вузловий диспетчерський район і диспетчерський район.

1. Докладний опис районів польотної інформації (РПІ), районів польотної інформації верхнього повітряного простору (UIR) і диспетчерських районів (СТА), в тому числі особливих СТА, таких, як ТМА повинен включати дані:

1) назву, географічні координати в градусах і хвилинах бічних меж РПІ/UIR і в градусах, хвилинах і секундах бічних меж СТА, вертикальні межі і клас повітряного простору;

2) позначення органу, що забезпечує вказане обслуговування;

3) позивний авіаційної станції, що обслуговує вказаний орган і мову (и) використання з позначенням зони і умов, що визначає час і місце використання, якщо це використовується;

4) частоти і при необхідності номер SATVOICE, доповнені позначенням на конкретні цілі;

5) примітки.

2. У цей підрозділ повинні включатися контрольовані зони навколо військових авіаційних баз не описаних в AIP.

Якщо вимоги додатку 2 ІСАО («Правила польотів») до планів польоту, двобічного зв'язку і донесення про місцезнаходження застосовуються до всіх польотів для усунення або зменшення необхідності в перехопленні і/або, де є можливість перехоплення і є потреба в забезпеченні захисту аварійного каналу ДВЧ 121,5 МГц, необхідно з цією метою включати позначення щодо відповідної (них) зони (н) або її частини (н).

3. Опис встановлених зон, в яких потрібна наявність на борту аварійного приводного передавача (ELT), і в яких повітряні судна постійно прослуховують аварійну ДВЧ частоту 121,5 МГц, включаючи періоди часу, здійснення повітряними суднами зв'язку на інших каналах ОВЧ, або коли обмеження бортового обладнання чи обов'язки екіпажу не забезпечують здійснення одночасного прослуховування двох каналів.

ENR 2.2. Інші типи регульованого повітряного простору

Докладний опис інших типів регульованого повітряного простору і його класифікації при необхідності.

ENR 3. Маршрути ОПР

1. Враховується, що пеленги, лінії шляху і радіали є магнітними. Якщо у районах високих широт користуватися магнітною північчю не практично, можна користуватися іншими орієнтирами, а саме: істинною або умовною північчю.

2. Точки перемикання, що встановлюються на півдорозі між двома радіонавігаційними засобами або на перетині двох радіалів, у разі зміни напрямку маршруту між двома засобами, вказувати точки перемикання для кожної ділянки маршруту не вимагається, якщо заявлено про їх наявність.

ENR 3.1 Маршрути ОПР у нижньому повітряному просторі

Детальний опис маршрутів ОПР у нижньому повітряному просторі, включаючи:

1) позначення маршруту, позначення специфікації(й) необхідних характеристик зв'язку (RCP), навігаційної (х) специфікації (й) та/або специфікації (й) необхідних характеристик спостереження (RSP), застосовуваної (х) на конкретному (х) сегменті (х), назви, кодові позначення або кодові назви та географічні координати в градусах, хвилинах і секундах всіх основних точок, що визначають маршрут, включаючи "обов'язкові" або "по запиту" пункти передачі донесень;

2) лінії шляху або радіали VOR з точністю до найближчого градуса, геодезична відстань між послідовно розташованими основними точками маршруту з точністю до найближчої однієї десятої кілометра або морської милі, та щодо радіалів VOR – точки перемикання;

3) верхні та нижні межі або мінімальні абсолютні висоти польоту по маршруту з точністю до найближчих 50 метрів або 100 футів з

округленням до більшого значення та класифікацію повітряного простору;

4) бічні межі і мінімальні абсолютні висоти прольоту перешкод;

5) направлення крейсерських ешелонів;

6) вимоги до точності навігації для кожної ділянки маршруту PBN (RNAV або RNP);

7) примітки, включаючи назву органу управління, його робочого каналу і, при необхідності, адреси підключення до нього, номер SATVOICE і будь-які обмеження, обумовлені навігаційною (ими) специфікацією (ями), специфікацією (ями) RCP і RSP.

ENR 3.2 Маршрути ОПР у верхньому повітряному просторі

Детальний опис маршрутів ОПР у верхньому повітряному просторі, включаючи:

1) позначення маршруту, позначення специфікації(й) необхідних характеристик зв'язку (RCP), навігаційної(их) специфікації(й) та/або специфікації(й) необхідних характеристик спостереження (RSP), які застосовуються на конкретному (их) сегменті(ах), назви, кодові позначення або кодові назви та географічні координати в градусах, хвилинах і секундах всіх основних точок, що визначають маршрут, включаючи "обов'язкові" або "по запиту" пункти передачі донесень;

2) лінії шляху або радіали VOR з точністю до найближчого градуса, геодезична відстань між послідовно розташованими основними точками маршруту з точністю до найближчої однієї десятої кілометра або морської милі та щодо радіалів VOR – точки перемикання;

3) верхні та нижні межі і класифікацію повітряного простору;

4) бічні межі;

5) направлення крейсерських ешелонів;

6) вимоги до точності навігації для кожної ділянки маршруту PBN (RNAV або RNP);

7) примітки, включаючи назву органу управління, його робочого каналу і, при необхідності, адреси підключення до нього, номер SATVOICE і будь-які обмеження, обумовлені навігаційної (ими) специфікацією (ами), специфікацією(ями) RCP і RSP.

ENR 3.3 Маршрути зональної навігації

Детальний опис маршрутів зональної навігації включає:

1) позначення маршруту, позначення специфікації (й) необхідних характеристик зв'язку (RCP), навігаційної (их) специфікації (й) та/або специфікації(й) необхідних характеристик спостереження (RSP), застосовуваної (их) на конкретному (их) сегменті (ах), назви, кодові позначення або кодові назви та географічні координати в градусах, хвилинах і

секундах всіх основних точок, що визначають маршрут, включаючи "обов'язковий" або "по запиту" пункти передачі донесень;

2) відносно точок шляху, що позначають маршрут зональної навігації VOR/DME, додатково, у відповідних випадках надається:

позначення станції опорного VOR/DME;

пеленг з точністю до найближчого градуса та відстань з точністю до найближчої однієї десятої кілометра або морської милі від опорного VOR/DME, якщо зазначена точка шляху не поєднана з цим обладнанням;

перевищення місць установки DME з точністю до найближчих 30 метрів (100 футів);

3) магнітний азимут з точністю до найближчого градуса, геодезичну відстань між встановленими кінцевими пунктами з точністю до найближчої однієї десятої кілометра або морської милі та відстань між послідовно розташованими встановленими основними точками маршруту;

4) верхні та нижні межі і класифікацію повітряного простору;

5) направлення крейсерських ешелонів;

6) вимогу до точності навігації для кожної ділянки маршруту PBN (RNAV або RNP);

7) примітки, включаючи назву органу управління, його робочого каналу і, при необхідності, адреси підключення до нього, номер SATVOICE і будь-які

обмеження, обумовлені навігаційної (ими) специфікацією (ями), специфікацією (ями) RCP і RSP.

ENR 3.4 Маршрути польотів вертольотів

Детальний опис маршрутів польотів вертольотів, повинен включати інформацію про:

1) позначення маршруту, позначення специфікації(й) необхідних характеристик зв'язку (RCP), навігаційної(их) специфікації(й) та/або специфікації(й) необхідних характеристик спостереження (RSP), застосовуваної (их) на конкретному (их) сегменті(ах), назви, кодові позначення або кодові назви та географічні координати в градусах, хвилинах і секундах всіх основних точок, що визначають маршрут, включаючи "обов'язкові" або "по запиту" пункти передачі донесень;

2) лінії шляху або радіали VOR з точністю до найближчого градуса, геодезичну відстань між послідовно розташованими встановленими основними точками маршруту з точністю до найближчої однієї десятої кілометра або морської милі та щодо радіалів VOR – точки перемикання;

3) верхні та нижні межі та класифікацію повітряного простору;

4) мінімальні абсолютні висоти польоту з точністю до найближчих 50 метрів або 100 футів з округленням до більшого значення;

5) вимоги до точності навігації для кожної ділянки маршруту PBN (RNAV або RNP);

6) примітки, включаючи назву органу управління, його робочого каналу, і, при необхідності, адреси підключення до нього, номер SATVOICE і будь-які обмеження, обумовлені навігаційною (ми) специфікацією (ми), специфікацією (ми) RCP і RSP.

ENR 3.5 Інші маршрути

Описуються інші спеціально встановлені маршрути, які є обов'язковими в межах встановленої зони (зон).

ENR 3.6 Очікування на маршруті

Докладно описуються схеми польотів в зоні очікування на маршруті, включаючи:

1) позначення зони очікування при наявності, точки зони очікування (навігаційний засіб) або точки маршруту з географічними координатами в градусах, хвилинах і секундах;

2) лінію шляху наближення;

3) напрям стандартного розвороту;

4) максимальну швидкість за приладами;

5) мінімальний і максимальний ешелони зони очікування;

6) час/відстань видалення;

7) вказівку органу управління і його робочої частоти.

ENR 4. Радіонавігаційні засоби/системи

Перелік станцій, що забезпечують радіонавігаційне обслуговування, встановлені на маршруті та розташовані в алфавітному порядку повинні, включати:

ENR 4.1 Радіонавігаційні засоби на маршруті:

1) назву станції і магнітне схилення з точністю до найближчого градуса, для VOR – схилення станції з точністю до найближчого градуса, що використовується для технічного налаштування зазначеного засобу;

2) позначення;

3) частоту/канал для кожного елемента;

4) години роботи;

5) географічні координати в градусах, хвилинах і секундах розташування передавальної антени;

6) перевищення місця установки DME з точністю до найближчих 30 метрів (100 футів);

7) примітки.

В колонці приміток необхідно вказати назву експлуатаційного органу. Зона дії цього засобу зазначається у колонці "примітки".

ENR 4.2 Спеціальні навігаційні системи

Опис станцій, які взаємодіють зі спеціальними навігаційними системами (DECCA, LORAN і т. д.), повинен включати:

1) назву станції або ланцюга станції;

2) вид наданого обслуговування (основне, допоміжне,);

3) частоту (номер каналу, вихідну шпаруватість, частоту повторення імпульсів, якщо це застосовується);

4) години роботи;

5) географічні координати в градусах, хвилинах і секундах розташування передавальної станції;

6) примітки.

В колонці приміток необхідно вказати назву експлуатаційного органу. Зона дії засобу повинна зазначатися у колонці "примітки".

Продовження додатка 1

ENR 4.3 Глобальна навігаційна супутникова система (GNSS)

Перелік та опис елементів глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS), що забезпечують навігаційне обслуговування, яке передбачено на маршруті і розташованих в алфавітному порядку по назві елемента, повинен включати:

1) назву елемента GNSS (GPS, ГЛОНАСС, EGNOS, MSAS, WAAS і т. д.);

2) відповідну (ні) частоту (и) ;

3) географічні координати номінальної зони обслуговування і зони дії в градусах, хвилинах і секундах;

4) примітки.

В колонці приміток необхідно вказати назву експлуатаційного органу. Зона дії засобу повинна зазначатися у колонці "примітки".

ENR 4.4 Позначення кодових назв для основних точок

1. Розташований в алфавітному порядку перелік позначень кодових назв (п'ятибуквенних вимовних "кодових назв"), встановлених для основних точок в місцях розташування, не позначених місцем установки радіонавігаційних засобів, повинен включати:

1) кодове позначення назви;

2) географічні координати місця розташування в градусах, хвилинах і секундах;

3) посилання на маршрути ОПР або інші маршрути, де знаходиться зазначена точка;

4) у разі необхідності примітки, включаючи додаткове визначення місцеположення.

ENR 4.5 Наземні аеронавігаційні вогні на маршруті

Перелік наземних аеронавігаційних вогнів та інших світломаяків, які позначають географічні розташування, що обрані державою внаслідок їх важливого значення, повинен включати:

1) назву міста чи інше позначення маяка;

2) тип маяка і силу світла в тисячах кандел;

3) характеристики сигналу;

4) години роботи;

5) примітки.

Продовження додатка 1

ENR 5. Аеронавігаційні попередження

ENR 5.1 Заборонені зони, зони обмеження польотів і небезпечні зони

Опис, доповнення за необхідністю графічним зображенням заборонених зон, зон обмеження польотів і небезпечних зон разом з інформацією про їх встановлення і функціонування, повинен включати:

1) позначення, назву і географічні координати в градусах, хвилинах і секундах бічних меж при знаходженні в межах диспетчерського району/диспетчерської зони, в градусах і хвилинах при знаходженні поза їх межами;

2) верхні та нижні межі;

3) примітки, включаючи час їх дії.

Тип обмежень або характер загрози і небезпеку перехоплення у разі проникнення в зону, повинні зазначатися у колонці "примітки".

ENR 5.2. Військові навчання і зони навчань і розпізнавальна зона ППО (ADIZ)

Опис, доповнення за необхідністю графічним зображенням встановлених військових зон і військових навчань, що проходять через регулярні інтервали часу, і встановленої розпізнавальної зони ППО (ADIZ), включає:

Продовження додатка 1

1) географічні координати в градусах, хвилинах і секундах бічних меж при знаходженні в межах диспетчерського району/диспетчерської зони, і в градусах та хвилинах при знаходженні поза їх межами;

2) верхні та нижні межі, системи і засоби оповіщення разом з інформацією, що відноситься до цивільних польотів та відповідним процедурам ADIZ;

3) примітки, включаючи час їх дії і небезпеку перехоплення при входженні в ADIZ.

ENR 5.3 Інші види діяльності, що представляють небезпеку та інші види потенційної небезпеки

ENR 5.3.1 Інші види діяльності, що являють небезпеку

Опис, що доповнюється картами за необхідністю, видів діяльності, які представляють конкретну чи очевидну небезпеку для експлуатації повітряних суден та можуть вплинути на польоти, повинен включати:

1) географічні координати в градусах і хвилинах центру зони діяльності та радіус впливу;

2) вертикальні межі;

3) консультативні заходи;

4) повноважний орган, відповідальний за надання інформації;

5) примітки, включаючи час дії.

ENR 5.3.2 Інші види потенційної небезпеки

Опис, що доповнюється картами за необхідністю, інших видів потенційної небезпеки, які можуть вплинути на польоти (наприклад, активна діяльність вулканів, атомні електростанції і т. д.) повинен включати :

1) географічні координати в градусах і хвилинах розташування потенційної небезпеки;

2) вертикальні кордони;

3) консультативні заходи;

4) повноважний орган, відповідальний за надання інформації;

5) примітки.

ENR 5.4 Аеронавігаційні перешкоди

1. Перелік перешкод в районі 1 (вся територія держави), що впливають на аеронавігацію, повинен включати:

1) ідентифікацію або позначення перешкоди;

2) вид перешкоди;

3) місце розташування перешкоди, що визначається географічними координатами в градусах, хвилинах і секундах;

4) перевищення і відносну висоту перешкоди з точністю до найближчого метра або фута;

5) вид і колір світлоогороження (якщо застосовується);

6) у разі необхідності, вказівку про наявність переліку перешкод в електронному вигляді та посилання на GEN 3.1.6.

2. У районі 1 перешкодою вважається перешкода, висота якої над землею складає 100 метрів і більше.

3. Вимоги, до визначення та повідомлення (точність польової зйомки і цілісність даних) про розташування (широта і довгота) перевищень/відносних висот перешкод у районі 1, наведені в таблицях 1 і 2 додатку 5 до Додатка 11 ІСАО («Обслуговування повітряного руху») відповідно.

ENR 5.5 Авіаційні спортивні та розважальні заходи

1. Короткий опис та при необхідності доповнення графічним зображенням зон інтенсивних авіаційних спортивних і розважальних заходів, разом з умовами, згідно з якими вони здійснюються, повинен включати:

1) позначення і географічні координати в градусах, хвилинах і секундах бічних меж при знаходженні в межах диспетчерського району/диспетчерської

зони, і в градусах та хвилинах - при знаходженні поза їх межами;

2) вертикальні межі;

3) номер телефону експлуатанта/користувача;

4) примітки, включаючи час їх дії.

Даний пункт може підрозділятися на різні розділи, стосовно кожної окремої категорії заходів, які містять відомості для кожного випадку.

ENR 5.6 Міграція птахів і зони фауною

Опис та при необхідності доповнення картами міграцій птахів, включаючи маршрути їх перельотів та постійні місця відпочинку та зони з чутливою фауною.

ENR 6. Маршрутні карти

У цьому розділі розміщується маршрутна карта ICAO та збірна таблиця аркушів карт.

ЧАСТИНА 3. АЕРОДРОМИ (AD)

Якщо AIP публікується і поширюється у кількох томах і для кожного тому передбачається окремий випуск поправок і доповнень, то кожний том має містити окрему передмову, реєстрацію поправок до AIP, реєстрацію доповнень

до AIP, контрольний перелік сторінок AIP і перелік чинних поправок, внесених від руки. У тому випадку, якщо AIP публікується у вигляді одного тому, примітки "не належить" повинні зазначатися по відношенню до кожного зі згаданих вище підрозділів.

AD 0.6 Зміст частини 3

Перелік розділів і підрозділів у частині 3 "Аеродроми" (AD).

AD 1. ВВЕДЕННЯ ДО АЕРОДРОМІВ/ВЕРТОДРОМІВ

AD 1.1 Надання аеродромів/вертодромів та умови їх використання

AD 1.1.1 Загальні умови

Короткий опис призначеного експлуатанта, відповідального за аеродроми та вертодроми, включаючи:

1) загальні умови, при яких аеродроми/вертолітні майданчики і відповідні засоби надаються для використання;

2) заяву щодо документів ICAO, на підставі яких надається обслуговування, та посилання на розділ AIP, який містить перелік розбіжностей, у разі їх наявності.

AD 1.1.2 Використання аеродромів державної авіації

У цьому розділі зазначаються, при наявності, правила і процедури щодо використання аеродромів державної авіації цивільними повітряними суднами.

AD 1.1.3 Процедури польотів при низькій видимості (LVP)

У цьому розділі зазначаються при наявності загальні умови, згідно з якими застосовуються пов'язані з низькою видимістю процедури виконання польотів по категорії II/III на аеродромах.

AD 1.1.4 Експлуатаційні мінімуми аеродромів

У цьому розділі зазначаються дані про експлуатаційні мінімуми аеродромів, що використовуються в державі.

AD 1.1.5 Інша інформація

У цьому розділі зазначаються при наявності при необхідності вказується інша інформація аналогічного характеру.

AD 1.2 Аварійно-рятувальна та протипожежна служби і план дій на випадок випадання снігу

AD 1.2.1 Служби пошуково-рятувальних робіт та боротьби з пожежею

Короткий опис правил, що регулюють створення служб для аварійно-рятувальних робіт та боротьби з пожежею на аеродромах і вертодромах цивільної авіації, призначених для використання, разом із вказівкою на

категорію аварійно-рятувальних робіт та боротьбу з пожежею, встановлену державою.

AD 1.2.2 План дій на випадок випадання снігу

1. Короткий опис загальних положень плану дій на випадок випадання снігу для аеродромів/вертодромів включаючи:

1) організацію обслуговування взимку;

2) спостереження за робочою площею;

3) методи вимірювання та їх проведення;

4) дії, спрямовані на підтримку придатності робочої площі;

5) системи і засоби надання повідомлень;

6) випадки закриття ЗПС;

7) поширення інформації про наявність снігу.

2. Якщо на аеродромах/вертодромах застосовуються різні положення плану дій на випадок випадання снігу, цей підпункт може деталізуватися додатково.

AD 1.3 Індекс аеродромів та вертодромів

У переліку аеродромів та вертодромів держави, доповнений графічним зображенням, включаючи:

1) назву аеродрому/вертодрому і індекс місцезнаходження, присвоєний ІСАО;

2) вид польотів, при яких дозволяється використовувати аеродром/ вертодром (міжнародні/національні, ППП/ПВП, регулярні/нерегулярні, авіацію загального призначення, військові та інші);

3) посилання на підрозділ частини 3 AIP, який містить детальний опис аеродрому/вертодрому.

AD 1.4 Групування аеродромів/вертодромів

Короткий опис критеріїв, які використовуються державою при групуванні аеродромів/вертодромів для цілей підготовки/розсилки/забезпечення інформації (наприклад, міжнародні/національні, основні/другорядні, великі/ інші, військові/цивільні).

AD 1.5 Стан сертифікації аеродромів

Перелік аеродромів в державі із зазначенням стану їх сертифікації, включаючи:

1) назву аеродрому і покажчик місця розташування аеродрому за кодом ІСАО;

2) дату і термін дії сертифікації;

3) зауваження, при наявності.

AD 2. АЕРОДРОМИ

Замість позначення **** вказується відповідний індекс місця розташування аеродрому за кодом ІСАО.

****AD 2.1 Індекс місцезнаходження і назва аеродрому

Вказати індекс місця розташування за кодом ІСАО та назву аеродрому. Індекс місця розташування аеродрому за кодом ІСАО повинен бути невід'ємною частиною системи позначень, яка застосовується для всіх підрозділів розділу AD 2.

**** AD 2.2 Географічні та адміністративні дані по аеродрому

Вказуються географічні та адміністративні дані по аеродрому, включаючи:

1) контрольну точку аеродрому (географічні координати в градусах, хвилинах і секундах) та її місце розташування;

2) напрямок і відстань контрольної точки аеродрому від центру міста або населеного пункту, що обслуговується даним аеродромом;

3) перевищення аеродрому з точністю до найближчого метра або фута і розрахункову температуру повітря;

4) хвилю геоїда в місці перевищення аеродрому з точністю до найближчого метра або фута;

5) магнітне схилення з точністю до найближчого градуса, дату передачі інформації та річні зміни;

6) назву експлуатанта аеродрому, адресу, номери телефону, телефаксу, електронну пошту, а також адресу AFS та веб-сайту, при наявності;

7) види польотів, для яких відкрито цей аеродром (ППП / ПВП);

8) примітки.

****AD 2.3 Години роботи

Докладний опис часів роботи служб на аеродромі, включаючи дані про:

1) експлуатанта аеродрому;

2) митну і імміграційну служби;

3) медичну і санітарну служби;

4) бюро AIS для проведення інструктажу;

5) бюро інформації ОПР (ARO);

6) метеорологічне бюро для проведення інструктажу;

7) службу повітряного руху;

8) службу заправки пальним;

9) службу оформлення і обробки;

10) службу забезпечення безпеки;

11) службу боротьби з обледенінням;

12) примітки.

****AD 2.4. Служби і засоби щодо обслуговування

1. Детальний опис служб і засобів по обслуговуванню, що надаються на аеродромі, включаючи дані про:

1) навантажувально-розвантажувальні засоби;

2) типи палива і мастил;

3) засоби заправки паливом і їх пропускна спроможність;

4) засоби по видаленню льоду;

5) наявність місць в ангарах для повітряних суден, що прибувають;

6) наявність ремонтного устаткування для повітряних суден, що прибувають;

7) примітки.

****AD 2.5 Засоби для обслуговування пасажирів

Короткий опис засобів для обслуговування пасажирів, які надаються на аеродромі, або посилання на інші джерела інформації, наприклад, веб-сайт, включаючи:

1) готель (і) на аеродромі або поблизу аеродрому;

2) ресторан(и) на аеродромі або поблизу аеродрому;

3) транспортне обслуговування;

4) медичне обслуговування;

5) банк і поштове відділення на аеродромі навколо аеродрому;

6) туристичне бюро;

7) примітки.

**** AD 2.6 Аварійно-рятувальні та протипожежні служби

Продовження додатка 1

Детальний опис аварійно-рятувальних і протипожежних служб і обладнання, що надаються на аеродромі, включаючи дані про:

1) категорію аеродрому по протипожежному оснащенню;

2) аварійно-рятувальне устаткування;

3) можливості по видаленню повітряних суден, які втратили здатність рухатися;

4) примітки.

*** AD 2.7 Сезонне використання обладнання: видалення опадів

Детальний опис обладнання та оперативної черговості, встановленої для видалення опадів з робочої площі аеродрому, включаючи:

1) вид (и) обладнання для видалення опадів,

2) черговість видалення опадів;

3) примітки.

**** AD 2.8 Дані по перону, РД і місцях / пунктам перевірок

1. Докладні дані про фізичні характеристики перонів, РД і встановлених місцях/пунктах перевірки, включаючи дані про:

1) позначення, поверхню і міцність перонів;

2) позначення, ширину, поверхню і міцність РД;

3) місце розташування і перевищення пунктів перевірки висотомірів з точністю до найближчого метра або фута;

4) місце розташування пунктів перевірки VOR;

5) місце розташування пунктів перевірки INS в градусах, хвилинах, секундах і сотих частках секунди;

6) примітки.

2. Якщо місця / пункти перевірки вказані на карті аеродрому, то в даному підрозділі AIP повинна існувати примітка.

**** AD 2.9 Система управління наземним рухом та контролю за ним і відповідні маркувальні знаки

Короткий опис системи управління наземним рухом та контролю за ним і маркувальні знаки ЗПС і РД, включаючи інформацію щодо:

1) використання розпізнавальних знаків місць стоянки повітряних суден, вказівних ліній РД і системи візуального управління стикуванням/розміщенням на стоянці;

2) маркувальних знаків і вогнів ЗПС і РД;

3) вогнів ліній "стоп" (якщо такі є);

4) приміток.

**** AD 2.10 Аеродромні перешкоди

Детальний опис перешкод, включаючи дані про:

1) перешкоди в районі 2:

ідентифікацію або позначення перешкоди;

тип перешкоди;

місце розташування перешкоди, яке визначається географічними координатами в градусах, хвилинах, секундах і десятих частках секунди;

перевищення і відносну висоту перешкоди з точністю до найближчої однієї десятої метра або однієї десятої фута;

маркування перешкоди, а також вид і колір її світлоогородження (якщо застосовується);

вказівку щодо наявності переліку перешкод в електронному виді та посилання на GEN 3.1.6 (при необхідності);

повідомлення NI (при необхідності);

2) при відсутності масиву даних по району 2 для аеродрому вказується і надаються дані про:

перешкоди, які виступають за межі поверхонь обмеження перешкод;

перешкоди, які виступають за поверхні позначення перешкод у зоні траєкторії зльоту;

інші перешкоди, які представляють небезпеку для аеронавігації;

3) повідомлення про інформацію щодо перешкод в районі 3 не надається, або в разі її надання представляється інформація про:

ідентифікацію або позначення перешкоди;

тип перешкоди;

місце розташування перешкоди, яке визначається географічними координатами в градусах, хвилинах, секундах і десятих частках секунди;

перевищення і відносну висоту перешкоди з точністю до найближчого метра або фута;

маркування перешкоди, а також вид і колір світлоогородження перешкоди (якщо застосовується);

якщо це доречно, вказівка про наявність переліку перешкод в електронному вигляді і посилання на GEN 3.1.6;

повідомлення NIL, при необхідності.

**** AD 2.11 Надана метеорологічна інформація

Детальний опис метеорологічної інформації, що надається на аеродромі, з зазначенням метеорологічного органу, який несе відповідальність за види обслуговування, включаючи інформацію про:

1) назву відповідного метеорологічного органу;

2) робочі години та, де це може бути застосовано, позначення метеорологічного органу, відповідального за надання інформації в інші години;

3) назву органу, відповідального за складання прогнозів погоди по аеродрому (TAF), термін дії та частоту їх складання;

4) прогнози типу "тренд" для даного аеродрому, що надаються та частоту їх складання;

5) інформацію про спосіб чином надання інструктажу та/або консультації;

6) типи та мову (и) наданої польотної документації;

7) карти та іншу інформацію, надану для інструктажу або консультації;

8) додаткове обладнання, що забезпечує подання інформації про метеорологічні умови, наприклад метеорологічний радіолокатор і приймач супутникових зображень;

9) орган(и) ОПР, який забезпечується метеоінформацією;

10) іншу інформацію (наприклад, щодо будь-яких обмежень в обслуговуванні і т.д.).

**** AD 2.12 Фізичні характеристики ЗПС

1. Детальний опис фізичних характеристик кожної ЗПС, включаючи

Дані про:

1) позначення;

2) істинний пеленг з точністю до однієї сотої градуса;

3) розміри ЗПС з точністю до найближчого метра або фута;

4) несучу здатність покриття (PCN і відповідні дані), поверхні кожної ЗПС та відповідних кінцевих смуг гальмування;

5) географічні координати в градусах, хвилинах, секундах і сотих частках секунди кожного порога і кінця ЗПС, хвилю геоїда для:

порогів ЗПС, не обладнаних для точного заходу на посадку, з точністю до найближчого метра або фута;

порогів ЗПС, обладнаних для точного заходу на посадку, з точністю до найближчої десятої частки метра або десятої частки фута;

6) перевищення для:

порогів ЗПС, обладнаної для неточного заходу на посадку, з точністю до найближчого метра або фута;

порогів та найбільших перевищень зони приземлення ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку з точністю до найближчої десятої частки метра або десятої частки фути;

7) ухил кожної ЗПС і відповідних кінцевих смуг гальмування;

8) розміри кінцевих смуг гальмування (при наявності) з точністю до найближчого метру або фута;

9) розміри смуг, вільних від перешкод (при наявності) з точністю до найближчого метру або фута;

10) розміри льотних смуг;

11) розміри кінцевих зон безпеки;

12) місце розташування на ЗПС та опис системи аварійного гальмування (при наявності);

13) наявність вільної від перешкод зони;

14) примітки.

****AD 2.13 Оголошені дистанції

1. Детальний опис оголошених дистанцій для кожного напрямку кожної ЗПС з точністю до найближчого метра або фута, включаючи дані про:

1) позначення ЗПС;

2) наявну довжину розбігу;

3) розташовану злітну дистанцію та при необхідності, альтернативні скорочені оголошені дистанції;

4) розташовану дистанцію перерваного зльоту;

5) розташовану посадкову дистанцію;

6) примітки, включаючи точку виїзду на ЗПС або точку коли вказані альтернативні скорочені оголошені дистанції.

2. Якщо напрямок ЗПС не може бути використано для зльоту або посадки, чи в обох випадках при забороні правилами експлуатації, про це вказується словами "not usable" ("не використовується") або скорочено NU.

**** AD 2.14 Вогні наближення і вогні ЗПС

1. Детальний опис вогнів наближення і вогнів ЗПС, включаючи:

1) позначення ЗПС;

2) тип, протяжність і силу світла системи вогнів наближення;

3) вогні порогу ЗПС, колір і флангові горизонти;

4) тип системи візуальної індикації глісади;

5) протяжність вогнів зони приземлення ЗПС;

6) протяжність, інтервали установки, колір і силу світла вогнів осьової лінії ЗПС;

7) протяжність, інтервали установки, колір і силу світла посадочних вогнів ЗПС;

8) колір обмежувальних вогнів ЗПС і флангових горизонтів;

9) протяжність і колір вогнів кінцевої смуги гальмування;

10) примітки.

**** AD 2.15 Інші вогні, резервне джерело електроживлення

1. Опис інших вогнів і резервного джерела електроживлення, включаючи дані про:

1) місце розташування, характеристики і години роботи аеродромного маяка/розпізнавального маяка (при наявності);

2) місце розташування і освітлення (при наявності), анемометра/ посадкового знаку;

3) руліжні вогні та вогні осьової лінії РД;

4) резервне джерело електроживлення, та час його перемикання;

5) примітки.

**** AD 2.16 Зона посадки вертольотів

Продовження додатка 1

1. Детальний опис зони посадки вертольотів, передбаченої на аеродромі, включаючи інформацію про:

1) географічні координати в градусах, хвилинах, секундах і сотих частках секунди та, у відповідних випадках, хвилю геоїда геометричного центру зони приземлення і відриву (TLOF), або кожного порога зони кінцевого етапу заходу на посадку та зльоту (FATO) (при необхідності) вказуються:

для неточних заходів на посадку з точністю до найближчого метра або фута;

для точних заходів на посадку з точністю до десятої частки метра або десятої частки фута;

2) перевищення зони TLOF і/або зони FATO вказуються:

для неточних заходів на посадку з точністю до найближчого метра або фута;

для точних заходів на посадку з точністю до найближчої десятої частки метра або десятої частки фута;

3) розміри з точністю до найближчого метра або фута, тип покриття, несучу здатність і маркування зон TLOF і FATO;

4) істинний пеленг FATO з точністю до однієї сотої градуса;

5) оголошені наявні дистанції з точністю до найближчого метра або фута;

6) вогні наближення і вогні зони FATO;

7) примітки.

Продовження додатка 1

**** AD 2.17 Повітряний простір ОПР

1. Детальний опис повітряного простору ОПР, організованого на аеродромі, включаючи інформацію про:

1) позначення повітряного простору та географічні координати в градусах, хвилинах і секундах бічних кордонів;

2) вертикальні межі;

3) класифікацію повітряного простору;

4) позивний і мову (и) органу ОПР, що надає обслуговування;

5) абсолютну висоту переходу;

6) період використання;

7) примітки.

**** AD 2.18 Засоби зв'язку ОПР

1. Детальний опис засобів зв'язку ОПР, встановлених на аеродромі, включаючи дані про:

1) позначення служби;

2) позивний;

3) канал (и);

4) номер (и) SATVOICE (при наявності);

5) адреса підключення (при необхідності);

6) години роботи;

7) примітки.

**** AD 2.19 Радіонавігаційні засоби і засоби посадки

1. Детальний опис радіонавігаційних засобів і засобів посадки, пов'язаних із схемами заходів на посадку за приладами, та виконання польотів в районі аеродрому, включає дані про:

1) тип засобу;

2) відповідне магнітне схилення з точністю до найближчого градуса;

3) вид польотів, що забезпечується для ILS/MLS, базової GNSS, SBAS і GBAS, а щодо VOR/ILS/MLS також схиляння станції з точністю до найближчого градуса, що використовується для технічного настроювання засобу;

4) позначення (при необхідності);

5) відповідну (і) частоту (и), номер (у) каналу (ів), постачальника обслуговування та ідентифікатора (ів) опорної траєкторії (RPI), (у разі застосування);

6) відповідні години роботи;

7) відповідні географічні координати в градусах, хвилинах, секундах і десятих частках секунди місця установки передавальної антени;

8) перевищення передавальної антени DME з точністю до найближчих 30 метрів (100 футів) і DME/P з точністю до найближчих 3 метри (10 футів);

9) перевищення контрольної точки GBAS з точністю до найближчого метра або фута та відносну висоту еліпсоїда даної точки з точністю до найближчого метра або фута. У разі SBAS відносну висоту еліпсоїда точки посадкового порога ЗПС (LTP) або точки фіктивного порога ЗПС (FTP) з точністю до найближчого метра або фута;

10) радіус зони обслуговування від контрольної точки GBAS з точністю до найближчого кілометра або найближчої морської милі;

11) примітки.

2. Коли один і той же засіб використовується для обслуговування польотів за маршрутом, та в районі аеродрому, його опис необхідно також вказувати в розділі ENR 4. Якщо наземна система функціонального доповнення (GBAS) обслуговує кілька аеродромів, опис даного засобу повинен надаватися по кожному аеродрому.

В примітках необхідно вказати назву експлуатаційного органу. Зона дії засобу повинна вказуватися в примітках.

**** AD 2.20 Місцеві правила використання аеродрому

1. Детальний опис правил, які застосовуються до використання аеродрому, включаючи можливість виконання тренувальних польотів, польотів, не обладнаних радіозв'язком, польотівнадлегких та аналогічних повітряних суден, а також наземного маневрування і стоянки, за винятком процедур польотів.

**** AD 2.21 Експлуатаційні прийоми зниження шуму

Детальний опис експлуатаційних прийомів зниження шуму на аеродромі.

**** AD 2.22 Правила польотів і рух на землі

1. Детальний опис умов і правил польотів, включаючи радіолокаційні процедури, встановлені на основі організації повітряного простору на аеродромі.

2. Детальний опис процедур в умовах низької видимості на аеродромі, якщо такі встановлені, включає наступну інформацію:

1) ЗПС і відповідне обладнання, дозволене для використання відповідно до процедур в умовах низької видимості;

2) встановлені метеорологічні умови, в яких будуть починатися, застосовуватися і закінчуватися процедури в умовах низької видимості;

3) опис наземних маркувальних знаків/світлотехнічних засобів для використання відповідно до процедур в умовах низької видимості.

4) примітки.

**** AD 2.23 Додаткова інформація

Додаткова інформація на аеродромі, наприклад відомості про скупчення птахів та їх значні щоденні перельоти між місцями відпочинку і харчування, наскільки це практично можливо.

**** AD 2.24 Відносяться до аеродрому карти

1. Вказати карти, які відносяться до аеродрому, які слід включати в наступному порядку:

1) карта аеродрому/вертодрому (ICAO);

2) карта розміщення на стоянці/стикування повітряних суден (ICAO);

Продовження додатка 1

3) карта аеродромного наземного руху (ICAO);

4) карта аеродромних перешкод, тип А (ICAO) (для кожної ЗПС);

5) електронна карта місцевості і перешкод в районі аеродрому (ICAO);

6) карта місцевості для точного заходу на посадку (ICAO) (ЗПС для точного заходу на посадку за категоріями II і III);

7) карта району (ICAO) (маршрути вильоту та транзитні маршрути);

8) карта стандартного вильоту за приладами (ICAO);

9) карта району (ICAO) (маршрути прибуття і транзитні маршрути);

10) карта стандартного прибуття за приладами (ICAO);

11) оглядова карта мінімальних абсолютних висот УПР (ICAO);

12) карта заходу на посадку за приладами (ICAO) (для кожної ЗПС і кожної схеми);

13) карта візуального заходу на посадку (ICAO);

14) дані про концентрацію птахів в околицях аеродрому.

2. Якщо деякі із зазначених карт не представляються, про це вказується в

розділі GEN 3.2 "Аеронавігаційні карти".

AD 3. ВЕРТОДРОМИ

1. Якщо зона посадки вертольотів знаходиться на аеродромі, дані про це повинні перераховуватися тільки в **** AD 2.16.

2. Замість позначення **** вказується відповідний індекс розташування вертодрому за кодом ІСАО.

**** AD 3.1 Індекс розташування і назва вертодрому

1. Вказується присвоєний вертодрому індекс розташування за кодом ІСАО, і його назва. Індекс розташування вертодрому за кодом ІСАО повинен бути невід'ємною частиною системи позначень, яка застосовується для всіх підрозділів розділу AD 3.

**** AD 3.2 Географічні та адміністративні дані вертодрому

1. Вказуються географічні та адміністративні дані вертодрому, включаючи інформацію про:

1) контрольну точку вертодрому (географічні координати в градусах, хвилинах і секундах) та її місце розташування;

2) напрямок і відстань контрольної точки вертодрому від центру міста або

населеного пункту, що обслуговується даним вертодромом;

3) перевищення вертодрому з точністю до найближчого метра або фута та розрахункову температуру повітря;

4) у відповідних випадках, хвилю геоїда в місці перевищення вертодрому з точністю до найближчого метра або фута;

5) магнітне схилення з точністю до найближчого градуса, дату передачі інформації і річні зміни;

6) назву експлуатанта вертодрому, адресу, номери телефону, телефаксу, адресу електронної пошти, а також адресу AFS та веб-сайту, якщо такий є;

7) типи польотів, у ході яких дозволяється використовувати вертодром (ППП/ПВП);

8) примітки.

**** AD 3.3 Години роботи

Детальний опис годин роботи служб вертодрому, включаючи відомості про:

1) експлуатанта вертодрому;

2) митну та імміграційну служби;

3) медичну і санітарну служби;

4) бюро AIS з проведення інструктажу;

5) бюро інформації ОВС (ARO);

6) метеорологічне бюро з проведення інструктажу;

7) службу повітряного руху;

8) службу заправки паливом;

9) службу оформлення та обробки;

10) службу забезпечення безпеки;

11) службу боротьби з обмерзанням;

12) примітки.

**** AD 3.4 Служби та засоби з обслуговування

1. Детальний опис служб і засобів з обслуговування, що надаються на вертодромі, включає інформацію про:

1) вантажно-розвантажувальні засоби;

2) типи палива і мастил;

3) засоби заправки паливом і їх пропускну спроможність;

4) засоби з видалення льоду;

5) наявність місць в ангарах для прибуваючих вертольотів;

6) наявність ремонтного обладнання для прибуваючих вертольотів;

7) примітки.

**** AD 3.5 Засоби обслуговування пасажирів

1. Короткий опис засобів для обслуговування пасажирів, які надаються на вертодромі, або посилання на інші джерела інформації, наприклад веб-сайт, включаючи дані про:

1) готель(і) на вертодромі або поблизу нього;

2) ресторан(и) на вертодромі або поблизу нього;

3) транспортне обслуговування;

4) медичне обслуговування;

5) банк і поштове відділення на вертодромі або поблизу нього;

6) туристичне бюро;

7) примітки.

**** AD 3.6 Аварійно-рятувальна і протипожежна служби

1. Короткий опис служб і обладнання для аварійно-рятувальних робіт та боротьби з пожежею, що надаються на вертодромі, включаючи наступні дані:

1) категорію вертодрому по протипожежному оснащенню;

2) аварійно-рятувальне обладнання;

3) можливості по переміщенню технічно несправних вертольотів, які втратили здатність рухатися;

4) примітки.

**** AD 3.7 Сезонне використання обладнання, видалення опадів

1. Детальний опис обладнання та встановленої оперативної черговості для видалення опадів з робочої площі вертодрому, включаючи інформацію про:

1) вид (и) обладнання для видалення опадів;

2) черговість видалення опадів;

3) примітки.

Продовження додатка 1

**** AD 3.8 Дані по перону, РД і місцях/пунктам перевірок

1. Докладні дані про фізичні характеристики перонів, РД у встановлених місцях/пунктах перевірки, включаючи дані про:

1) позначення, поверхню і міцність перонів, місць стоянок вертольотів;

2) позначення, ширину і вид поверхні наземних РД, призначених для вертольотів;

3) ширину і позначення вертолітних РД для руління по повітрю і вертолітні маршрути руління по повітрю;

2. Якщо місця/пункти перевірки вказані на карті вертодрому, то в даному підрозділі AIP повинне існувати примітка.

**** AD 3.9 Маркувальні знаки і маркери

1. Короткий опис маркувальних знаків і маркерів кінцевої ділянки заходу на посадку і зони зльоту, включаючи дані про:

1) маркувальні знаки для заходу на посадку і зльоту;

2) маркувальні знаки РД, РД для руління по повітрю і маркери маршрутів руління по повітрю.

**** AD 3.10 Вертодромні перешкоди

1. Детальний опис перешкод, включає дані про:

1) ідентифікацію або позначення перешкоди;

2) тип перешкоди;

3) місце розташування перешкоди, яке визначається географічними координатами в градусах, хвилинах, секундах і десятих частках секунди;

4) перевищення і відносну висоту перешкоди з точністю до найближчого метра або фута;

5) маркування перешкоди, а також її вид і колір світлоогородження (якщо застосовується);

6) за необхідності, вказівка про наявність переліку перешкод в електронному вигляді з посиланням на GEN 3.1.6;

7) при необхідності повідомлення NIL.

**** AD 3.11 Метеорологічна інформація, що надається

1. Детальний опис метеорологічної інформації, що надається на вертодромі, із зазначенням метеорологічного органу, який несе відповідальність за цій види обслуговування, включаючи інформацію про:

1) назву відповідного метеорологічного органу;

2) години роботи або, при можливості застосування, відомості про метеорологічний орган, відповідальний за надання інформації в інші години;

3) назву органу, відповідального за складання прогнозів погоди по вертодрому (TAF) та терміни їх дії;

4) надання прогнозів типу "TREND" для даного вертодрому та частоту їх складання;

5) спосіб надання інструктажу та/або консультації;

6) тип наданої польотної документації та мову(и), яку в ній використано (ються);

7) карти та іншу інформацію, що надається для інструктажу або консультації;

8) додаткове обладнання, що забезпечує подання інформації про метеорологічні умови, наприклад метеорологічний радіолокатор і приймач супутникових зображень;

9) орган (и) ОПР, який (і) забезпечується метеоінформацією;

10) інші відомості (наприклад, щодо будь-яких обмежень в обслуговуванні і т. д.).

Продовження додатка 1

**** AD 3.12 Дані про вертодроми

1. Містить детальний опис розмірів вертодрому та відповідну інформацію, що включає інформацію про:

1) тип вертодрому на рівні поверхні, або піднятий над поверхнею, чи вертопалуб;

2) розміри зони приземлення і відриву (TLOF) з точністю до найближчого метра або фута;

3) істинний пеленг з точністю до однієї сотої градуса зони кінцевого етапу заходу на посадку і зльоту (FATO);

4) розміри FATO з точністю до найближчого метра або фута і тип поверхні;

5) поверхню і несучу здатність в тонах (1000 кг) зони TLOF;

6) географічні координати в градусах, хвилинах, секундах і сотих частках секунди та, у відповідних випадках, хвилю геоїда геометричного центру TLOF, або кожного порога FATO (у встановлених випадках) для:

неточних заходів на посадку - з точністю до найближчого метра або фута;

точних заходів на посадку - з точністю до найближчої десятої частки метра або десятої частки фута;

7) перевищення і ухил TLOF і/або FATO для:

неточних заходів на посадку - з точністю до найближчого метра або фута;

точних заходів на посадку - з точністю до найближчої десятої частки метра або десятої частки фута;

8) розміри зони безпеки;

9) розміри смуги, вільної від перешкод, із точністю до найближчого метра або фута;

10) наявність вільного від перешкод сектора;

11) примітки.

** AD 3.13 Оголошені дистанції

Містять детальний опис оголошених дистанцій для вертодрому з точністю до найближчого метра або фута та включає дані про:

1) наявну злітну дистанцію та, у разі необхідності, оголошені альтернативні скорочені дистанції;

2) наявну дистанцію перерваного зльоту;

3) наявну посадкову дистанцію;

4) примітки, включаючи точку виїзду або точку старту у випадках,

оголошення альтернативної скороченої дистанції.

**** AD 3.14 Вогні наближення і вогні зони FATO

1. Містить детальний опис вогнів наближення і вогнів зони FATO, включаючи дані про;

1) тип, довжину і силу світла системи вогнів наближення;

2) тип системи візуальної індикації глісади;

3) характеристики і місце розташування вогнів зони FATO;

4) характеристики і місце розташування вогнів прицільної точки посадки;

5) характеристики і місце розташування світлосигнальної системи зони TLOF;

6) примітки.

**** AD 3.15 Інші вогні, резервне джерело електроживлення

1. Опис інших вогнів і резервного джерела живлення, включає дані про:

1) місце розташування, характеристики і години роботи вертодромних маяків;

2) місце розташування і освітлення індикатора напрямку вітру (WDI);

3) руліжні вогні та вогні осьової лінії РД;

4) резервне джерело електроживлення, включаючи час перемикання;

5) примітки.

**** AD 3.16 Повітряний простір ОПР

1. Містить детальний опис повітряного простору ОПР, організованого на вертодромі, включаючи інформацію про:

1) позначення повітряного простору та географічні координати в градусах, хвилинах і секундах бічних кордонів;

2) вертикальні межі;

3) класифікацію повітряного простору;

4) позивний і мову (і) органу ОПР, що надає обслуговування;

5) абсолютну висоту переходу;

6) години застосування;

7) примітки.

*** AD 3.17 Засоби зв'язку ОПР

1. Містить детальний опис засобів зв'язку ОВС, встановлених на вертодромі, включаючи дані про:

1) позначення служби;

2) позивний;

3) частоту (и);

4) години роботи;

5) примітки.

**** AD 3.18 Радіонавігаційні засоби і засоби посадки

1. Містить детальний опис радіонавігаційних засобів і засобів посадки, пов'язаних зі схемами заходів на посадку за приладами та виконання польотів в районі вертодрому, включаючи інформацію про:

1) тип засобу і магнітне схилення (стосовно VOR - також схиляння станції, що використовується для технічної установки засоба) з точністю до найближчого градуса, та вид польотів, що виконується для ILS, MLS, SBAS і GBAS;

2) позначення (в разі необхідності);

3) відповідну (і) частоту(и);

4) відповідні години їх роботи;

5) відповідні географічні координати в градусах, хвилинах, секундах і десятих частках секунди місця установки передавальної антени;

6) перевищення передавальної антени DME з точністю до найближчих 30 метрів (100 футів) і DME/P з точністю до найближчих 3 метрів (10 футів);

7) примітки.

2. Коли один і той же засіб використовується для обслуговування польотів за маршрутом та в районі вертодрому, його опис також приводиться в ENR 4. Якщо наземна система функціонального доповнення (GBAS) обслуговує кілька вертодромів, її опис надається для кожного вертодрому.

3. В примітках необхідно вказати назву експлуатаційного органу. Зона дії засобу вказується в примітках.

**** AD 3.19 Місцеві правила використання вертодрому

1. Містить детальний опис правил, що застосовуються до використання вертодрому, включаючи можливість виконання тренувальних польотів, польотів, не обладнаних радіозв'язком, надлегких та аналогічних повітряних суден, а також наземного маневрування і стоянки, за винятком процедур польотів.

**** AD 3.20 Експлуатаційні прийоми зниження шуму

1. Містить детальний опис експлуатаційних прийомів зниження шуму на вертодромі.

**** AD 3.21 Правила польотів

1. Містить детальний опис умов і правил польотів, включаючи радіолокаційні процедури і (або) процедури ADS-B, встановлені на основі організації повітряного простору на вертодромі. Детальний опис процедур в умовах низької видимості на вертодромі, якщо такі встановлені, включає інформацію про:

1) зону (и) приземлення і відриву (TLOF) та відповідне обладнання, дозволене для використання відповідно до процедур в умовах низької видимості;

2) встановлені метеорологічні умови, в яких будуть починатися, застосовуватися і закінчуватися процедури в умовах низької видимості;

3) опис наземних маркувальних знаків/світлотехнічних засобів для використання відповідно до процедур в умовах низької видимості;

4) примітки.

Продовження додатка 1

**** AD 3.22 Додаткова інформація

1. Додаткова інформація на вертодромі, наприклад про скупчення птахів та їх щоденні перельоти між місцями відпочинку і харчування.

**** AD 3.23 Карти, що відносяться до вертодрому

1. Вказуються карти, стосовно вертодрому, які включаються в наступному порядку:

1) карта аеродрому/вертодрому (ICAO);

2) карта району (ICAO) (маршрути вильоту та транзитні маршрути);

3) карта стандартного вильоту за приладами (ICAO);

4) карта району (ICAO) (маршрути прибуття і транзитні маршрути);

5) карта стандартного прибуття за приладами (ICAO);

6) оглядова карта мінімальних абсолютних висот ОПР (ICAO);

7) карта заходу на посадку за приладами (ICAO) (для кожної схеми);

8) карта візуального заходу на посадку (ICAO);

9) дані про концентрацію птахів в районі вертодрому;

Продовження додатка 1

2. Якщо деякі із зазначених карт не надаються, про це зазначається в розділі GEN 3.2 "Аеронавігаційні карти".

Перелік
карт та строки їх переглядом

№ з/п	Типи карт	Приблизний період часу між переглядом карт	Примітка
1	Карта аеродромних перешкод (типи А, В)	По мірі накопичення поправок внесених від руки.	
2	Карта місцевості для точного заходу на посадку	При будь – яких значних змінах в профілі місцевості.	
3	Маршрутна карта	28 діб (цикл AIRAC). Періоди в 12 тижнів, що багаторазово повторюються (цикл AIRAC).	Район з інтенсивним повітряним рухом. Район з інтенсивним повітряним рухом.
4	Карта стандартного вильоту за приладами (SID). Карта стандартного прибуття за приладами (STAR).	При значних змінах, но не частіше ніж через 4 тижня.	
5	Карта заходу на посадку за приладами	При внесенні в схему значних змін.	
6	Карта візуального заходу на посадку	По мірі накопичення поправок внесених від руки.	
7	Карта аеродрому/ вертодрому. Карта наземного аеродромного руху. Карта стоянки/ постановки на стоянку повітряного судна	По мірі накопичення поправок внесених від руки.	
8	Аеронавігаційна карта масштабу 1:1000 000 Аеронавігаційна карта масштабу 1: 500 000 Аеронавігаційна карта дрібного масштабу	Основа 4 роки АНІ – 1-2 роки	АНІ, що відноситься до районів з інтенсивним повітряним рухом, може переглядатися частіше
9	Карта для прокладки курсу	При значних змінах АНІ	

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Додаток 2

до Авіаційних правил України

«Управління аеронавігаційною інформацією»

(підпункт 6 пункту 2 глави 4 розділу VII)

Формат NOTAM

Покажчик терміновості								
Адреса								
Дата і час заповнення								
Індекс укладача								
Серія, номер і позначення повідомлення								
NOTAM, який містить нову інформацію	..... (серія і номер/рік)	NOTAMN						
NOTAM, який замінює попередній NOTAM	..... (серія і номер/рік)	NOTAMR .... (серія і номер/рік NOTAM, який замінюється)						
NOTAM, який відміняє попередній NOTAM	..... (серія і номер/рік)	NOTAM .... (серія і номер/рік NOTAM, який замінюється)						
Визначники								
	РПІ	Код NOTAM	Рух	Ціль	Сфера дії	Нижня межа	Верхня межа	Координати, радіус
Q		Q						
Визначення індексу місцезнаходження ICAO, у якому розташований засіб, повітряний простір або є умови, що є предметом повідомлення		A)						
Строк дії								
C (група дата/час)	B)							
До (PERM) або група дата/час)	C)							(EST)* (PERM)*
Розклад (якщо це застосовується)	D)							
Текст NOTAM: викладається відкритим текстом (із використанням скорочень ICAO)								
E)								
Нижня межа	F)							
Верхня межа	G)							
Підпис								

*У відповідних випадках виключити

Продовження додатка 2

ІНСТРУКЦІЇ ЩОДО ЗАПОВНЕННЯ ФОРМАТУ NOTAM

1. Загальні положення

1. Передається рядок визначників (пункт Q) та всі зазначені в форматі пункти (від A) до G) включно) з закриваючою дужкою, крім тих, які не містять інформації.

2. Нумерація NOTAM

Кожному NOTAM присвоюється серія, яка позначається буквою і номером, що складається з чотирьох цифр, за якими слідують знак дробу і номер, що складається з двох цифр, що позначає рік (наприклад, A0023 / 03).

Кожна серія починається 1 січня з номера 0001.

3. Визначники (п. Q)

1. Пункт Q має вісім полів, кожне з яких відокремлене знаком дробу. Інформація вводиться в кожне поле. Приклади заповнення полів наведені в Керівництві по службах аеронавігаційної інформації (Doc 8126 ICAO). Визначення кожного поля наводиться нижче:

2. РПІ:

1) якщо географічно предмет повідомлення розташований в межах одного РПІ, то вказується індекс (покажчик) місця розташування предмета за кодом ICAO для відповідного РПІ. Якщо аеродром розташований в межах

перекриваючого РПІ іншої держави, в першому полі пункту Q) або вказується код цього перекриваючого РПІ (наприклад, Q) LFRR /... A) EGJJ). Якщо географічно предмет повідомлення розташований в межах декількох РПІ, в поле РПІ вказуються прийняті в ІСАО букви національної приналежності держави, що випускає NOTAM, за якими прямує група XX. (Індекс (покажчик) розташування перекриває ВРПІ не використовується). Індекси (покажчики) місця розташування ІСАО для відповідних РПІ вказуються у пункті А) або індекс (покажчик) держави або недержавного агентства, яке відповідає за забезпечення навігаційного обслуговування в декількох державах;

2) Якщо одна держава випускає NOTAM щодо РПІ в групі держав, необхідно включати перші дві букви індексу (покажчика) ІСАО випускаючої держави та плюс групу XX. Індекси (покажчики) позиціонування для певних РПІ вказуються у пункті А) або індекс (покажчик) держави або неурядового агентства, яке відповідає за забезпечення навігаційного обслуговування в декількох державах.

3. КОД NOTAM

1. КОД NOTAM є основа для встановлення визначників РУХ, МЕТА і СФЕРА ДІЙ, що використовуються в рядку Q (визначники) і відповідного тексту в пункті Е) формату NOTAM.

2. Всі групи кодів NOTAM включають п'ять літер, при цьому перша літера завжди повинна бути Q. Друга і третя букви визначають предмет повідомлення, а четверта і п'ята літери позначають статус і умови предмета повідомлення. Дволітерні коди для позначення предметів повідомлень і умов наводяться в

PANS-ABC (Doc 8400). Для поєднань другої, третьої, четвертої, п'ятої літер використовуються критерії відбору елементів NOTAM, що наведені в Керівництві по службам аеронавігаційної інформації (Doc 8126), або, при необхідності, включається одне з наступних комбінацій:

1) якщо відсутнє предмет повідомлення в коді NOTAM, або в критеріях відбору елементів NOTAM, в якості другої і третьої букв включається група XX (наприклад, QXXAK);

2) якщо статус і умови повідомлення відсутні в коді NOTAM, або в критеріях відбору елементів NOTAM, в якості четвертої та п'ятої літер включається група XX (наприклад, QFAXX);

3) якщо відповідно до положень додатку 4 та глави 6 цих Авіаційних правил випускається NOTAM, що містить важливу з експлуатаційної точки зору інформацію, і він використовується для вказівки наявності поправок або доповнень до AIP, які складаються відповідно до правил AIRAC, в якості четвертої та п'ятої букв коду NOTAM включається група TT;

4) якщо випускається NOTAM, що містить контрольний перелік діючих NOTAM, в якості другої, третьої, четвертої та п'ятої літер включається група КККК;

5) при скасуванні NOTAM використовуються наступні четверта і п'ята літери коду NOTAM:

AK - відновлено нормальну роботу;

AL - в робочому стані (або продовження нормальної роботи) із збереженням раніше опублікованих обмежень/умов;

AO – в робочому стані;

CC - завершено;

CN - анульовано;

HV - робота закінчена;

XX – відкритий текст.

Оскільки для скасування NOTAM використовується Q - - AO = «в робочому стані», NOTAM з інформацією про нове обладнання або види обслуговування використовує четверту і п'яту літери коду Q - - CS = «встановлено».

Q - - CN = «анульовано» використовується для анулювання запланованої діяльності, наприклад, в навігаційних попередженнях, а Q - - HV = «робота закінчена», - використовується для скасування повідомлень про проведену роботу.

4. РУХ:

I - ППП;

V - ПВП;

K - NOTAM являє собою контрольний перелік.

Залежно від предмета та змісту NOTAM поле визначника «РУХ» може містити комбіновані визначники. Рекомендації, що стосуються комбінації визначників поля РУХ із зазначенням предмета повідомлення і умов відповідно до визначників NOTAM, що складається, містяться в Керівництві по службам аеронавігаційної інформації (Doc 8126 ICAO).

5. МЕТА:

N - NOTAM, відібраний для негайного повідомлення членів льотного екіпажу;

B - NOTAM, що має експлуатаційне значення і відібраний для включення в РІВ;

O - NOTAM, що стосуються виробництва польотів;

M - інші NOTAM, для передпольотного інструктажу необов'язкові та надаються за запитом;

K – NOTAM - являє собою контрольний перелік.

Залежно від предмета та змісту NOTAM поле визначника МЕТА може містити комбіновані визначники BO або NBO. Рекомендації, що стосуються комбінації визначників поля МЕТА із зазначенням предмета повідомлення і умов відповідно до критеріїв відбору елементів NOTAM, містяться в Керівництві по службам аеронавігаційної інформації (Doc 8126ICAO).

6. СФЕРА ДІЇ:

A – аеродром;

E – маршрут;

W - навігаційне попередження;

K - NOTAM являє собою контрольний перелік.

Залежно від предмета та змісту NOTAM поле визначника СФЕРА ДІЇ може містити комбіновані визначники. Рекомендації, що стосуються комбінації визначників поля СФЕРА ДІЇ із зазначенням предмета повідомлення і умов відповідно до критеріїв відбору елементів NOTAM, містяться в Керівництві по службам аеронавігаційної інформації (Doc 8126I CAO). Якщо предмет повідомлення визначається як AE, у пункті A) необхідно вказати індекс розташування аеродрому.

7. і 8. НИЖНЯ/ВЕРХНЯ МЕЖА

Поля НИЖНЬОЇ і ВЕРХНЬОЇ меж наводяться тільки у вигляді ешелонів польоту (ЕП) і позначаються фактичні вертикальні межі зони дії без додаткових буферних зон. У разі встановлення навігаційних попереджень і обмежень повітряного простору, введені значення повинні відповідати зазначеним даним у пунктах. F) і G) цього додатку. Якщо питання не містить конкретну інформацію про відносну висоту, включається група "000" для НИЖНЬОЇ межі та група "999" для ВЕРХНЬОЇ межі, в якості значень за замовчуванням.

9. КООРДИНАТИ, РАДІУС

Широта і довгота з точністю до однієї хвилини, а також тризначна величина відстані, що визначає радіус дії в морських милях (наприклад, 4700N01140 E043). Координати визначають приблизний центр окружності, радіус якої описує всю зону дії, а якщо цей NOTAM охоплює один РПІ або ВРПІ, чи декілька РПІ або ВРПІ, вводиться значення радіуса за замовчуванням "999".

4. Пункт A)

Внести індекс місцеположення, для аеродрому або РПІ, в якому розташовані засіб, повітряний простір або містяться умови, які є предметом повідомлення. При необхідності допускається зазначення більше одного РПІ або ВРПІ. Якщо індекс розташування предмета за кодом ІСАО відсутній, використовувати прийняті в ІСАО букви національної приналежності, та ХХ, а після чого в пункті E) вказується назва відкритим текстом. Якщо інформація стосується GNSS, вноситься відповідний індекс (покажчик) місця розташування ІСАО, що відноситься до елементу GNSS, або загальний індекс (покажчик) місця розташування, що відноситься до всіх елементів GNSS (виключаючи GBAS). У разі GNSS індекс (покажчик) місця розташування може використовуватися при ідентифікації перерви в роботі елемента GNSS

(наприклад, KNMH для перерви в роботі супутника GPS).

5. Пункт B)

Для групи "дата/час" використовується група з десяти цифр, яка позначає рік, місяць, день, години та хвилини по UTC. Ця інформація являється часом і датою вступу в силу NOTAMN. У разі NOTAMR і NOTAMC група "дата - час" являється фактичною датою і часом складання NOTAM. Початок дня позначається як "0000".

6. Пункт C)

За виключенням NOTAMC, використовується група "дата - час", що складається з десяти цифр, які позначають рік, місяць, день, години та хвилини по UTC та яка вказує тривалість дії інформації, за виключенням випадків, коли інформація носить постійний характер, і тоді включається скорочення PERM. Кінець дня позначається як "2359" ("2400" не використовується). Якщо інформація про терміни невизначена, вказується приблизна тривалість за допомогою групи "дата - час", за якою слідує скорочення EST. NOTAM, що містить позначення EST, скасовується або замінюється до дати і часу, зазначених у пункті C).

7. Пункт D)

Якщо інформація про небезпеку, експлуатаційний стан або режим роботи засобів буде діяти відповідно до особливого графіку між моментами часу, зазначеними у пунктах. B) і C), необхідно включити таку інформацію у пункт D). Якщо інформація пункту D) перевищує 200 знаків, необхідно розглянути питання про надання таких даних в окремому подальшому NOTAM.

8. Пункт E)

Використовувати декодований код NOTAM, доповнений за потребою за рахунок скорочень ICAO, індексів, визначників, покажчиків, позивних, частот, цифр і відкритого тексту. Якщо NOTAM обраний для міжнародної розсилки, він створюється англійською мовою. Зазначена тут інформація є короткою і зрозумілою, з тим щоб її можна було включити в PIB. У NOTAMC включаються предмет на посилання і повідомлення про стан для забезпечення можливості точної перевірки вірогідності.

9. Пункти F) і G)

Ці пункти як правило, застосовуються для навігаційних попереджень або обмежень повітряного простору і, як правило, є частиною PIB. Включити нижні і верхні межі відносних висот, пов'язаних з діяльністю або обмеженнями, чітко вказуючи тільки одну точку відліку і одиницю виміру. В пункті F) для позначення рівня землі або поверхні відповідно використовуються скорочення GND або SFC. В пункті G) скорочення UNL використовується для позначення без обмеження.

ЗРАЗКИ ЗАПИТІВ НА ВИДАННЯ NOTAM

GG UKKRYNYX

091055UKKKZDZX

ЗАПИТ НА ВИДАННЯ NOTAM УККРЫНЫЬ

Щ)УКБЖ

А)УКБЖ

Б)1510181300 Ц)1510181600

Е)АКТИВОВАНА ЗОНА UKR748

Ф)SFC Г)1200M AMSL

Q)UKBV
A)UKBV
B)1510181300 C)1510181600
E)AREA UKR748 ACTIVATED
F)SFC G)1200M AMSL
НАЧАЛЬНИК УКРАЕРОЦЕНТРУ А.ВОЛКОВ

Пояснення: о 10.55 UTC 09.10.2015 з Украероцентру (УКККЗДЗЬ) на адресу NOF (УККРЫНЫЬ) надійшов запит на видання NOTAM про те, що зона UKR748, яка розміщена у FIR Бориспіль (УКБЖ), буде активована з 13.00 18.10.2015 по 16.00 18.10.2015.

GG UKKRYNYX
110641UKBBYDYD
ЗАПИТ НА ВИДАННЯ NOTAM УККРЫНЫЬ
Щ)УКБЖ
А)УКББ
Б)1509190600 Ц)1509281700
D) ЩОДЕННО 0600-1700
E)RWY 18R/36L ЗАКРИТА РЕМОНТОМ.

Q)UKBV
A)UKBB
B) 1509190600 C) 1509281700
D) DAILY 0600-1700
E)RWY 18R/36L CLOSED DUE TO REPAIR
НАЧАЛЬНИК СОПР О.В. БОРКО
ГЕНЕРАЛЬНИЙ ДИРЕКТОР АЕРОПОРТУ Е.Г.ДИХНЕ

Продовження додатка 2

Пояснення: о 06.41 UTC 11.09. 2015 від адміністрації аеропорту Бориспіль (UKBBYDYD) на адресу NOF (UKKRYNYX) надійшов запит на видання NOTAM про те, що з 19.09.2015 по 28.09.2015 кожен день з 06.00 UTC по 17.00 UTC ЗПС 18П/36Л буде закрита через ремонт.

Поля заповнюються відповідно до формату NOTAM.

* Зміст запиту на видання NOTAM складається коротко з чітким викладом фактичного стану, характеру змін, терміну дії та причин виникнення ситуації.

ЗАПИТ НА ВИДАННЯ NOTAM ПРО ЛАЗЕРНУ ДІЯЛЬНІСТЬ

Q)UKBV
A)UKWW
B)1707280000 C)1710282359
E)ШОУ-ПРОГРАМА З ВИКОРИСТАННЯМ ЛАЗЕРНИХ
ВИПРОМІНЮВАЧІВ В РАЙОНІ АЕРОДРОМУ:
ЩОДЕННО З 1800-2000
РОЗТАШУВАННЯ ЛАЗЕРНИХ ВИПРОМІНЮВАЧІВ:
- ПО МАГНІТНОМУ РАДІАЛУ
256 DEG 5.08NM (491352,93N 0282908,86E)
- ПО МАГНІТНОМУ РАДІАЛУ
257DEG 5.09NM (491402,99N 0282904,17E)
- ПО МАГНІТНОМУ РАДІАЛУ
258DEG 5.11NM (491357,62N 0282906,60E).
ПОСИЛАННЯ AIP UKWW AD 2.)

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Додаток 3

до Авіаційних правил України

«Управління аеронавігаційною інформацією»

(підпункт 6 пункту 2 глави 4 розділу VII)

Формат SNOWTAM

Заголовок повідомлення	Індекс черговості	Адреса		
	Дата і час	Індекс укладача		
Скорочений заголовок	Серійний номер SWAA*	Покажчик місцезнаходження	Дата/час спостереження	Необов'язкова група
	S W * *			

SNOWTAM	(Серійний номер)		
Розділ льотно-технічних характеристик літака			
(Покажчик місцезнаходження аеродрому)		M	A
(Дата/час оцінки (Час завершення оцінки за UTC))		M	B)
(Менший номер позначення ЗПС)		M	C)
Код стану поверхні кожної третини ЗПС (із матриці оцінки стану ЗПС (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 або 6		M	D
Зона забруднення в % кожної третини ЗПС		C	E)
(Глибина (мм) пухких забруднювачів для кожної третини ЗПС		C	F)
(Опис стану ЗПС по всій її довжині) (Спостереження на кожній третині ЗПС, починаючи від порога ЗПС, що має більш низький номер позначення ЗПС) вода на поверхні ущільненого снігу, іній, лід, мокро, мокрий лід, мокрий сніг, мокрий сніг на поверхні льоду, сльота, мокрий сніг на поверхні ущільненого снігу, стояча вода, сухо, сухий сніг, сухий сніг на поверхні льоду, ущільнений сніг, сухий сніг на поверхні ущільненого сніг		M	G)
(Ширина ЗПС, у відношенні якої застосовується коди стану ЗПС, якщо ширина менше ширині, що		O	H
Розділ ситуаційної поінформованості			
(Зменшена довжина ЗПС, якщо довжина менше довжини, що опублікована (м))		O	I)
Поземка на ЗПС		O	J)
Пухкий пісок на ЗПС		O	K)
Залишки речовин хімічної обробки на ЗПС		O	L)
(Замети на ЗПС (Якщо є, то відстань від осьової лінії ЗПС (м) і, по мірі необхідності, далі іде «L» (ліворуч), «R» (праворуч), або «LR» (зліва-праворуч)		O	M)
(Замети на РД (Якщо є, то відстань від краю ЗПС (м) і, по мірі необхідності, далі іде «L» (ліворуч), «R» (праворуч), або «LR» (зліва - праворуч))		O	N
Замети поблизу ЗПС		O	O
(Стан поверхні РД)		O	P)
(Стан поверхні перону)		O	R)
(Виміряний коефіцієнт зчеплення)		O	S)
(Зауваження відкрити текстом)		O	T)
ПРИМІТКИ: 1. *Внести прийняті в ІСАО літери державної приналежності відповідно до частини 2 DOC 7910 або інший застосований розпізнавальний індекс аеродрому. 2. Для інформації щодо інших ЗПС повторити від B до H. 3. Інформація в розділі ситуаційної поінформованості повторюється для кожної ЗПС, РД та перону в залежності від обставин на момент повідомлення. 4. Слова в дужках ( ) не передаються.			

Продовження додатка 3

ІНСТРУКЦІЇ ЩОДО ЗАПОВНЕННЯ ФОРМАТУ SNOWTAM

1. Загальні положення

1) При передачі відомостей, що стосуються більше однієї ЗПС, повторюється інформація, що зазначена в пунктах від B до H (розділ, що стосується льотно-технічних характеристик літака).

2) Букви, що позначають пункти, використовують тільки для довідки і не включаються до повідомлення. Букви M (обов'язково), C (обумовлено), O (не обов'язково) позначають інформацію та її використання, як це описано нижче.

3) Використовують метричні одиниці, одиниці вимірювання не повідомляються.

4) Максимальний термін дій SNOWTAM 8 год. Якщо отримано нове повідомлення про стан ЗПС, то видається новий SNOWTAM.

5) SNOWTAM анулює попередній SNOWTAM.

6) Включається скорочений заголовок «TTAAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)» для полегшення автоматичної обробки повідомлень SNOWTAM в комп'ютерних банках даних. Пояснення цих символів наступне:

TT - умовно позначення даних SNOWTAM - SW;

AA - географічне умовне позначення держав, (наприклад LF – ФРАНЦІЯ, EG - ОБ'ЄДНАНЕ КОРОЛІВСТВО);

iiii - серійний номер SNOWTAM, позначається групою з чотирьох знаків;

CCCC – чотирьохлітерний покажчик місцезнаходження аеродрому, до якого відноситься SNOWTAM:

MMyyGGgg - дата/час спостереження/вимірювання, де:

MM - місяць (січень -01, грудень – 12);

YY - число месяця;

GGgg - час у годинах (GG) і мінутах (gg) за UTC;

(BBB) - не обов'язкова група для виправлення, на випадок помилки повідомлення SNOWTAM, що розповсюджено раніше з однаковим серійним номером - COR.

В позначені (BBB) використовуються дужки, це показує, що дана група є необов'язковою. Якщо надаються дані, що стосуються більш однієї ЗПС, а дата/час індивідуальних спостережень/оцінки вказуються в повторюваному пункті B, найпізніші дата/час спостереження/оцінки вказуються в скороченому заголовку (MMYYGGgg).

Приклад: Скорочений заголовок SNOWTAM №149 із Цюріха, вимір/ спостереження від 7листопада о 06.20 UTC:

SWLS0149 LSZH 1107062

Інформаційні групи розділені пробілом.

7) Текст «SNOWTAM» в форматі SNOWTAM і серійний номер SNOWTAM із чотирьох знаків розділяються пробілом, наприклад: SNOWTAM 0124.

8) Для полегшення читання повідомлення SNOWTAM необхідно зробити протягання одного рядка після серійного номера SNOWTAM, після пункту A і після розділу про розрахунок льотно-технічних характеристик літака.

9) При надання повідомлень про більш ніж одної ЗПС, повторити інформацію із розділу, що стосується розрахунку льотно-технічних характеристик літака з урахуванням дати і часу оцінки для кожної ЗПС перед інформацією в розділі ситуаційної поінформованості.

10) Обов'язкова інформація:

покажчик місцезнаходження аеродрому;

дата і час оцінки;

найменший номер позначення ЗПС;

код стану ЗПС для кожної третини ЗПС;

опис стану для кожної третини ЗПС (коли повідомлений код стану ЗПС (RWYCC) 1-5).

2. Розділ розрахунку льотно-технічних характеристик літака

1) пункт "A" - покажчик місцезнаходження аеродрому (чотирьохлітерний покажчик місцезнаходження);

2) пункт "B" - дата і час оцінки, група з восьми цифр, яка означає дату/час спостереження з позначкою місяця, числа, часу і мінут за UTC;

3) пункт "C" - найменший номер позначення ЗПС nn (L), або nn (C), або nn (R);

Для кожної ЗПС вказується тільки один номер позначення ЗПС, це завжди найменший номер.

4) пункт "D" – код стану ЗПС для кожної третини ЗПС. Для кожної

третини ЗПС додається тільки одна цифра (0, 1, 2, 3, 4, 5 або 6), що розділяються похилою рискою (n/n/n);

5) пункт "E" – забруднені зони в % для кожної третини ЗПС. У випадку повідомлення інформації включити 25, 50, 75 або 100 для кожної третини ЗПС, що розділяються похилою рискою ((n) nn/(n) nn/(n) nn);

Дана інформація надається тільки у тих випадках, коли стан поверхні для кожної третини ЗПС (пункт "D") вказується інакше, ніж 6, і стан поверхні для кожної третини ЗПС (пункт "G") вказується інакше, ніж СУХА (DRY).

Відсутність інформації про стан поверхні визначається за допомогою літерів NR (НЕ ПОВІДОМЛЯЄТЬСЯ) для відповідної (их) третини (третин) ЗПС.

6) пункт "F" - Глибина пухкого забруднення для кожної третини ВПП. У разі подання інформації включити значення в мм, розділені для кожної третини ЗПС похилою рискою (nn/nn/nn або nnn/nnn/nnn);

Дана інформація може надаватися тільки для наступних видів забруднення:

стояча вода, величини, які повинні повідомлятися 04, потім оцінена величина. Значні зміни від 3 мм і вище, включаючи 15 мм;

сльота, величини, які повинні повідомлятися 03, потім оцінена величина. Значні зміни від 3 мм і вище, включаючи 15 мм;

мокрий сніг, величини, які повинні повідомлятися 03, потім оцінена величина. Значні зміни 5 мм;

сухий сніг, величини, які повинні повідомлятися 03, потім оцінена величина. Значні зміни 20 мм.

Відсутність інформації про стан поверхні буде відзначено зазначенням NR (НЕ ПОВІДОМЛЯЄТЬСЯ) для відповідної(их) третини(ин) ЗПС.

7) пункт "G" - Опис стану кожної третини ЗПС. Включити наступний опис стану кожної третини ЗПС, розділені похилою рискою.

вода на поверхні ущільненого снігу, іній, лід, волого, мокрий лід, мокрий сніг, мокрий сніг на поверхні льоду, мокрий сніг на поверхні ущільненого снігу, сльота, стояча вода, сухий сніг, сухий сніг на поверхні льоду, сухий сніг на поверхні ущільненого снігу, ущільнений сніг.

ЗПС СУХА (повідомляється, тільки якщо на неї відсутнє забруднення).

Відсутність інформації про стан поверхні буде відзначено зазначенням NR (НЕ ПОВІДОМЛЯЄТЬСЯ) для відповідної (их) третини (ин) ЗПС.

8) пункт "H" - Ширина ЗПС до якої застосовуються відповідні коди стану поверхні ЗПС. Вказати ширину в метрах, якщо вона менше ніж опублікована ширина ЗПС.

3. Розділ ситуаційної поінформованості

1) Елементи в розділі ситуаційної поінформованості закінчуються крапкою.

2) Елементи в розділі ситуаційної поінформованості по відношенню до яких нема інформації або не виконані відповідні вимоги для публікації залишаються повністю не заповненими.

пункт «I» - зменшена довжина ЗПС. Вказати дійсне позначення ЗПС, і наявну довжину в метрах (наприклад, RWY (ЗПС) nn (L), або nn (C), або nn (R) REDUCED TO (ЗМЕНШЕНА ДО) (n) nnn).

Ця інформація обумовлена публікацією NOTAM з новим набором оголошених дистанцій;

пункт «J» – поземка на ЗПС. У випадку повідомлення інформації вставити «ПОЗЕМКА»;

пункт «K» - пухкий пісок. Якщо повідомляється про наявність пухкого піску на ЗПС, вказати менший номер позначення ЗПС і через пробіл «ПУХКИЙ ПІСОК» (наприклад: RWY (ЗПС) nn, або RWY (ЗПС) nn (L), або nn (C), або nn (R) LOOSE SAND (ПУХКИЙ ПІСОК);

пункт "L" - обробка ЗПС хімікатами. Якщо повідомляється про обробку хімікатами вказати менший номер позначення ЗПС і через пробіл «ОБРОБЛЕНА ХІМІКАТАМИ» (наприклад RWY (ЗПС) nn, або RWY (ЗПС) nn (L), або nn (C), або nn (R) CHEMICALLI TREATED (ОБРОБЛЕНА ХІМІКАТАМИ);

пункт «M» - замети на ЗПС. Якщо повідомляється про присутність на ЗПС заметів, що представляють небезпеку, вказати менший номер позначення ЗПС та через пробіл «ЗАМЕТИ» і через пробіл ліворуч «L», або праворуч «R», або по обидві сторони «LR», після чого вказується відстань в метрах від осьової лінії і після пробілу вказується FM CL (наприклад RWY (ЗПС) nn, або RWY (ЗПС) nn (L), або nn (C), або nn (R) SNOWBANK (ЗАМЕТИ) Lnn, або Rnn, або LRnn FN CL);

пункт «N» - замети на РД. Якщо на РД присутні замети, вказати номер позначення РД та через пробіл «ЗАМЕТИ» і через пробіл ліворуч «L», або праворуч «R», або по обидві сторони «LR», після чого вказується відстань в метрах від осьової лінії і після пробілу вказується FM CL (TWY (РД) (nn)n SNOWBANK (ЗАМЕТИ) Lnn, або Rnn, або LRnn FN CL);

пункт «O» - замети поблизу ЗПС. Якщо повідомляється про замети, що порушують профіль висоти вказаний в плані аеродрому на випадок випадання

снігу, вказати менший номер позначення ЗПС і «ADJ SNOWBANK» (ЗАМЕТИ ПОБЛИЗУ ЗПС) (RWY (ЗПС) nn, або RWY (ЗПС) nn (L), або nn (C), або nn (R) ADJ SNOWBANK (ЗАМЕТИ ПОБЛИЗУ ЗПС;

пункт «P» - стан РД. Якщо повідомляється, що РД слизька або стан її поверхні поганий, то вказати номер позначення РД, після пробілу «POOR» (ПОГАНЕ) (TWY (РД) (n або nn) «POOR» (ПОГАНЕ), або ALLTWRPOOR (СТАН ВСІХ РД ПОГАНИЙ);

пункт «R» - стан перону. Якщо повідомляється, що поверхня перону слизька або її стан поганий, вказати номер позначення РД, а після пробілу POOR (ПОГАНЕ) (APRON (ПЕРОН) (nnnn) POOR (ПОГАНЕ), або ALLTWRPOOR (СТАН ПОВЕРХНІ ВСІХ ПЕРОНУ ПОГАНИЙ);

пункт «S» - виміряний коефіцієнт зчеплення. У випадку повідомлення інформації вказати виміряний коефіцієнт зчеплення і пристрій для виміряння зчеплення.

Ця інформація буде повідомлятися тільки для тих держав, що мають встановлену програму заміру зчеплення на ЗПС з використанням пристрою для виміру зчеплення, схваленого державою;

пункт «T» - зауваження відкритим текстом.

ПРИКЛАД ЗАПОВНЕННЯ ФОРМАТУ SNOWTAM

SNOWTAM 1
GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX
170100 EADDYNYX
SWEA0149EADD 02170055
(SNOWTAM 0149
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET SNOW)

SNOWTAM 2

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170140 EADDYNYX

SWEA0105 EADD02170135

(SNOWTAM 0150

EADD

02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET SNOW

02170135 09R 5/4/3 100/50/75 NR/06/06WET/SLUSH/SLUSH)

SNOWTAM 3

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170229 EADDYNYX

SWEA0151 EADD 02170225

(SNOWTAM 0151

EADD

02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET SNOW

02170135 09R 5/4/3 100/50/75 NR/06/06WET/SLUSH/SLUSH

02170225 09C 3/2/1 75/100/100 06/12/12 SLUSH/ WET SNOW/ WET SNOW

RWY09L SNOWBANK R20 FM CK. RWY 09R ADJ SNOWBANK. TWY B

POOR. APRON NORTH POOR).

Продовження додатка 3

SNOWTAM 4

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170350 EADDYNYX

SWEA0152 EADD02170345

(SNOWTAM0152

EADD

02170345 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET SLUSH

02170134 09R 5/4/3 100/50/75 NR06/06 WET/ SLUSH/ SLUSH

02170225 09C 3/2/1 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW35 DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Додаток 4

до Авіаційних правил України

«Управління аеронавігаційною інформацією»

(підпункт 6 пункту 2 глави 4 розділу VII)

Формат ASHTAM

Заголовок повідомлення	Індекс черговості	Індекси адресатів		
	Дата/час заповнення	Індекс укладача		
Скорочений заголовок	☆[2] Серійний номер VA	Покажчик місцезнаходження	Дата/час випуску	Необов'язкова група
	V A ☆[2] ☆[2]			

ASHTAM	Серійний номер	
Район польотної інформації, що зазнає впливу		A)
Дата/час (UTC) виверження		B)
Назва і номер вулкана		C)
Широта/довгота вулкана або радіал та віддаленість вулкана від NAVAID		D)
Колірний код стадії тривоги, що позначає вулканічну діяльність, у тому числі будь-які колірні коди [3] попередньої стадії тривоги		E)
Наявність і горизонтальні/вертикальні розміри хмари вулканічного попелу [4]		F)
Напрямок руху хмари попелу[4]		G)
Маршрути або ділянки маршрутів та ешелони польоту, що зазнають впливу		H)
Закриття повітряного простору, та/або маршрутів, або ділянок маршрутів та наявні альтернативні маршрути альтернативні маршрути		I)
Джерело інформації		J)
Примітки, що передаються відкритим текстом		K)

ПРИМІТКИ:

1. Дивитися також додаток 5 відносно індексів адресатів , що використовується в системах заздалегідь визначеної розсилки.
2. Внести прийняту в ICAO літеру національної належності
3 Дивись пункт 3.5 Інструкції щодо заповнення формату ASHTAM.
4. Інформацію про наявність, розміру, і руху хмари вулканічного попелу G) і H) можна отримати в консультативному центрі (центрах) по вулканічному попелу відповідальному за

Підпис укладача (не для передачі)

Продовження додатка 4

ІНСТРУКЦІЇ ЩОДО ЗАПОВНЕННЯ ФОРМАТУ ASHTAM

1. Загальні положення

1. ASHTAM містить інформацію про стан вулканічної діяльності, коли зміна цієї діяльності має або передбачається, що буде мати важливе з точки зору експлуатації значення. Ця інформація надається з використанням наведеного в пункті 4 цього додатку нижче колірного коду стадії тривоги, що означає вулканічну діяльність.

2. Якщо в результаті вулканічного виверження утворюється хмара попелу, що має важливе з точки зору експлуатації значення, в ASHTAM включається інформація про місцезнаходження, розміри і рух хмари попелу, а також про маршрути і ешелони польоту, які піддаються його впливу.

3. Випуск ASHTAM з даними про вулканічне виверження, зазначеними в пункті 3 цього додатку нижче, не повинен затримуватися до отримання всієї інформації, передбаченої у пунктах A), K), повідомлення має випускатися відразу ж після отримання повідомлення про те, що відбувається або очікується, виверження або зміна стану вулканічної діяльності, що має важливе з точки зору експлуатації значення, або повідомлення про хмару попелу. У разі очікуваного виверження і, отже, за відсутності на даний момент хмари попелу слід заповнити пункти A) - E), а у пунктах F) - I) вказати "не застосовується". Аналогічним чином, якщо повідомляється інформація про хмару вулканічного попелу, наприклад в спеціальному донесенні з борту, але вулкан в даний час невідомий, то спочатку до отримання додаткової інформації слід випускати ASHTAM, в якому відповідним чином заповнюються пункти F) - K), а у

пунктах A) - E) вказується "невідомо", ґрунтуючись на спеціальному донесенні з борту. В інших обставинах, якщо інформація для конкретного поля A) - K) відсутня, то вказується "НІ".

4. Максимальний період дії ASHTAM становить 24 ч. При зміні стадії тривоги випускається нове повідомлення ASHTAM.

2. Скорочений заголовок

1) Після звичайного заголовка повідомлення AFTN включається скорочений заголовок "TT AAiiii CCCC MMYYGGgg (BBB)" для полегшення автоматичної обробки повідомлень ASHTAM в комп'ютерних банках даних.

Зазначені умовні знаки позначають наступне:

TT - умовне позначення даних ASHTAM - VA;

AA - географічне умовне позначення держав, наприклад, NZ - Нова Зеландія (див. частину 2 "Літерні позначення національної приналежності" документу "Покажчики (індекси) місця розташування" (Doc 7910);

iiii - серійний номер ASHTAM, що позначається групою з чотирьох цифр;

CCCC - чотирибуквений покажчик місця розташування відповідного

РПІ (див. частину 5 "Адреси центрів, відповідальних за район польотної інформації/верхній район польотної інформації" документу "Покажчики (індекси) місця розташування";

MMYYGGgg - дата / час повідомлення, де:

MM - місяць, наприклад, січень - 01, грудень - 12;

YY - число місяця;

GGgg - час в годинах (GG) і хвилинах (gg) UTC;

(BBB) - необов'язкова група для виправлення повідомлення ASHTAM, поширеного раніше з однаковим серійним номером - COR.

Примітка. В позначенні (BBB) використовуються дужки для вказівки того, що дана група є необов'язковою.

Приклад. Скорочений заголовок ASHTAM для РПІ Окленд океанічний, повідомлення від 7 листопада в 0620 UTC:

VANZ0001 NZZO 11070620.

3. Зміст ASHTAM

1) Пункт A. РПІ, що піддається впливу, еквівалент покажчика місця розташування, наведеного в скороченому заголовку, відкритим текстом, в даному прикладі "РПІ Окленд океанічний".

2) Пункт B. Дата і час (UTC) першого виверження.

3) Пункт C. Назва і номер вулкана, зазначені в додатку H до «Керівництва по "хмарам" вулканічного попелу, радіоактивних матеріалів і токсичних хімічних речовин» (Doc 9691 ICAO) і на карті світу з інформацією про вулкани і основні аеронавігаційні особливості.

4) Пункт D. Широта/довгота вулкана в цілих градусах або радіалах і видалення вулкану від NAVAID (як зазначено в додатку H до Посібника ICAO по "хмарам" вулканічного попелу, радіоактивних матеріалів і токсичних хімічних речовин (Doc 9691) і на карті світу з інформацією про вулкани і

основних аеронавігаційних особливості).

5) Пункт Е. Кольоровий код стадії тривоги, що означає вулканічну діяльність, включаючи будь-який колірний код колишній стадії тривоги.

Кольоровий код стадії тривоги	Стан вулканічної діяльності
СТАДІЯ ТРИВОГИ "ЗЕЛЕНА"	Вулкан в нормальному стані, виверження не відбувається або після переходу з більш високої стадії тривоги. Вважається, що вулканічна діяльність припинилася і вулкан повернувся в нормальне (без виверження) стан
СТАДІЯ ТРИВОГИ "ЖОВТА"	Вулкан проявляє підвищений рівень активності в порівнянні з відомими базовими рівнями або після переходу з більш високої стадії тривоги. Вулканічна діяльність значно ослабла, але потрібно продовжувати уважне спостереження, можливе відновлення активності
СТАДІЯ ТРИВОГИ "ПОМАРАНЧЕВА"	Вулкан проявляє активність, підсилюється, зростає ймовірність виверження. Виверження вулкану без викиду або з незначним викидом попелу (при можливості вказати висоту шлейфу попелу)
СТАДІЯ ТРИВОГИ "ЧЕРВОНА"	Прогнозується неминуче виверження з можливістю значного викиду попелу в атмосферу. Відбувається виверження зі значним викидом попелу в атмосферу (при можливості вказати висоту шлейфу попелу)

Примітка. Кольоровий код стадії тривоги, що позначає стан вулканічної діяльності або будь-яка зміна колишнього стану діяльності, повинен передаватися в РДЦ відповідальною установою по вулканології відповідної держави, наприклад: "СТАДІЯ ТРИВОГИ " ЧЕРВОНА" ПІСЛЯ "ЖОВТА" АБО СТАДІЯ ТРИВОГИ "ЗЕЛЕНА" ПІСЛЯ " ПОМАРАНЧЕВА".

6) Пункт F. Якщо повідомляється про хмару вулканічного попелу, що має важливе з точки зору експлуатації значення, вказується горизонтальний розмір і підстава/вершина хмари попелу, використовуючи широту/довготу (в цілих градусах) і абсолютні висоти в тисячах метрів (футів) і/або радіал і видалення від вулкана-джерела. Спочатку інформація може ґрунтуватися тільки на спеціальному донесенні з борту, проте подальша інформація може бути деталізована на основі даних відповідного органу метеорологічного стеження і / або консультативного центру з вулканічного попелу.

7) Пункт G. Вказати прогнозований напрям руху хмари попелу на обраних рівнях, на основі інформації відповідального органу метеорологічного стеження і/або консультативного центру з вулканічного попелу.

8) Пункт H. Вказати маршрути і ділянки маршрутів, а також ешелони польоту, які піддаються впливу або передбачається, що вони будуть схильні до дії.

9) Пункт I. Вказати закриті райони повітряного простору, маршрути або ділянки маршрутів і наявність альтернативних маршрутів.

10) Пункт J. Джерело інформації, наприклад "спеціальне донесення з борту" або "установа по вулканології" і т. д. Слід завжди вказувати джерело інформації, незалежно від того, чи відбувається в дійсності виверження або повідомлено чи про хмару попелу чи ні.

11) Пункт K. На додаток до вищевказаної інформації включити відкритим текстом будь-які дані, що мають важливе з точки зору експлуатації значення.

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Додаток 5
до Авіаційних правил України
«Управління аеронавігаційною інформацією»
(підпункт 6 пункту 2 глави 4 розділу VII)

СИСТЕМА ЗАЗДЕЛЕГИДЬ ВИЗНАЧЕНОЇ РОЗСИЛКИ NOTAM

1. Система заздалегідь визначеної розсилки передбачає передачу NOTAM, що надходять (включаючи SNOWTAM і ASHTAM) безпосередньо по AFS адресатам, заздалегідь визначеним країною одержувачем з одночасною передачею їх в орган міжнародних NOTAM для перевірки і контролю.

2. Індекси призначених адресатів складаються таким чином:

1) Перша і друга літери:

перші дві букви індексу розташування для позначення центру зв'язку AFS, який взаємодіє з відповідним органом міжнародних NOTAM країни одержувача.

2) Третя і четверта літери:

літери ZZ вказують на необхідність спеціальної розсилки.

3) П'ята буква:

п'ята буква змінюється: для NOTAM - N, для SNOWTAM - S, для ASHTAM - V.

4) Шоста і сьома літери:

шоста і сьома літери вибираються з серії від A до Z і означають національний і/або міжнародний перелік (переліки) розсилки, який підлягає

використанню прийомним центром зв'язку AFS.

Примітка. П'ята, шоста і сьома літери замінюють трилітерний індекс YNY, який в звичайній системі розсилки означає орган міжнародних NOTAM.

5) Восьма буква:

восьмою буквою є буква заповнювач X, що завершує 8-буквений індекс адресату.

3. Для забезпечення правильного напрямку повідомлення держави повинні інформувати інші держави, від яких вони отримують NOTAM, про те, яким чином в різних обставинах повинні використовуватися шоста і сьома літери.

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Додаток 6

до Авіаційних правил України

«Управління аеронавігаційною інформацією»

(підпункт 5 пункту 3 глави 4 розділу VII)

ВИМОГИ ДО НАДАННЯ АТРИБУТІВ МІСЦЕВОСТІ І ПЕРЕШКОД

Таблиця А7-1 Атрибути місцевості

Атрибути місцевості	Обов'язкові / необов'язкові
Район охоплення	Обов'язковий
Покажчик упорядника даних	Обов'язковий
Покажчик джерела даних	Обов'язковий
Метод отримання	Обов'язковий
Інтервал між постами	Обов'язковий
Система відліку в горизонтальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність в горизонтальній плоскості	Обов'язковий
Точність в горизонтальній площині	Обов'язковий
Довірчий рівень в горизонтальній площині	Обов'язковий
Місцезнаходження в горизонтальній площині	Обов'язковий
Перевищення	Обов'язковий
Відлік перевищення	Обов'язковий
Система відліку у вертикальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність у вертикальній площині	Обов'язковий
Точність у вертикальній площині	Обов'язковий
Довірчий рівень у вертикальній площині	Обов'язковий
Тип поверхні	Необов'язковий
Зареєстрована поверхня	Обов'язковий
Рівень піднесення над поверхнею	Необов'язковий
Відомі відхилення	Необов'язковий
Цілісність	Обов'язковий
Відмітка дати і часу	Обов'язковий
Використовувані одиниці виміру	Обов'язковий

Продовження додатка 6

Таблиця А7-2 Атрибути перешкод

Атрибути місцевості	Обов'язкові / необов'язкові
Район охоплення	Обов'язковий
Покажчик упорядника даних	Обов'язковий
Покажчик джерела даних	Обов'язковий
Покажчик перешкоди	Обов'язковий
Точність в горизонтальній площині	Обов'язковий
Довірчий рівень в горизонтальній площині	Обов'язковий
Місцезнаходження в горизонтальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність в горизонтальній площині	Обов'язковий
Розміри в горизонтальній площині	Обов'язковий
Система відліку в горизонтальній площині	Обов'язковий
Перевищення	Обов'язковий
Відносна висота	Не обов'язкова
Точність у вертикальній площині	Обов'язковий
Довірчий рівень у вертикальній площині	Обов'язковий
Роздільна здатність в вертикальній плоскості	Обов'язковий
Система відліку у вертикальній площині	Обов'язковий
Тип перешкоди	Обов'язковий
Тип конфігурації	Обов'язковий
Цілісність	Обов'язковий
Відмітка дати і часу	Обов'язковий
Використовувані одиниці виміру	Обов'язковий
Дії	Необов'язковий
Ефективність	Необов'язковий
Освітлення	Обов'язковий
Маркування	Обов'язковий

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

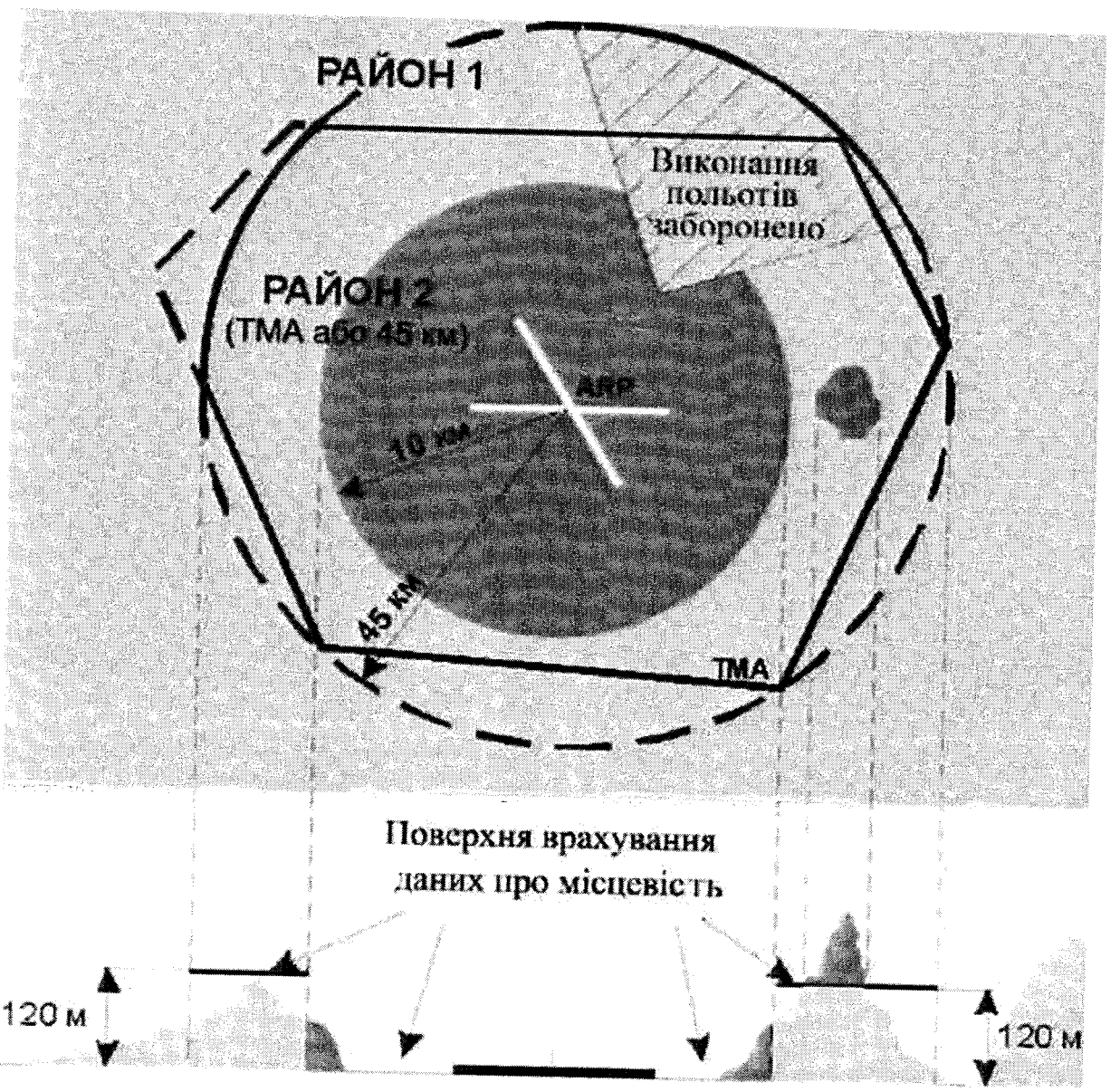
Додаток 7

до Авіаційних правил України

«Управління аеронавігаційною інформацією»

(підпункту 5 пункту 3 глави 4 розділу VII)

ВИМОГИ ДО ДАНИХ ПРО МІСЦЕВІСТЬ І ПЕРЕШКОДИ



Дані про місцевість, складені відповідно до кількісних вимог для району

Дані про місцевість, складені відповідно до кількісних вимог для району

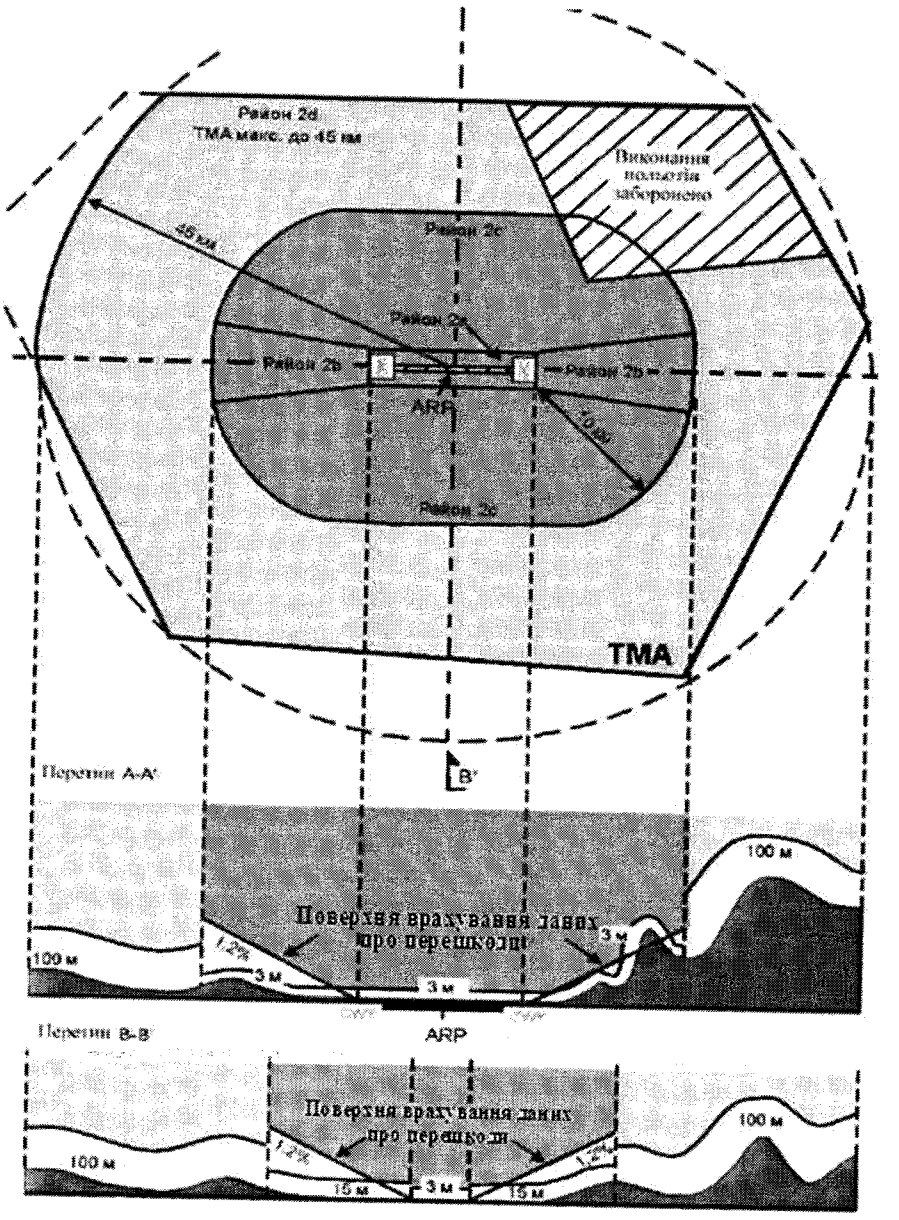
Мал. А7-1. Поверхні обліку даних про місцевість: район 1 і район 2

1. В межах зони радіусом 10 кілометрів від ARP дані про місцевість відповідають кількісним вимогам для району 2.

2. У зоні між окружністю радіусом 10 кілометрів і кордоном ТМА або окружністю радіусом 45 кілометрів (в залежності від того, що є меншим), дані про місцевість, що перевищує горизонтальну площину, розміщену на 120 метрів вище найменшого перевищення ЗПС, відповідають кількісним вимогам для району 1.

3. У зоні між окружністю радіусом 10 км і кордоном ТМА або окружністю радіусом 45 кілометрі (в залежності від того, що є меншим), дані про місцевість, що не перевищує горизонтальну площину, розміщену на 120 метрів вище найменшого перевищення ЗПС, відповідають кількісним вимогам для району 1.

4. У тих зонах району 2, де виробництво польотів заборонено внаслідок дуже високої місцевості або інших місцевих обмежень і/або правил, дані про місцевість відповідають кількісним вимогам для району 1.

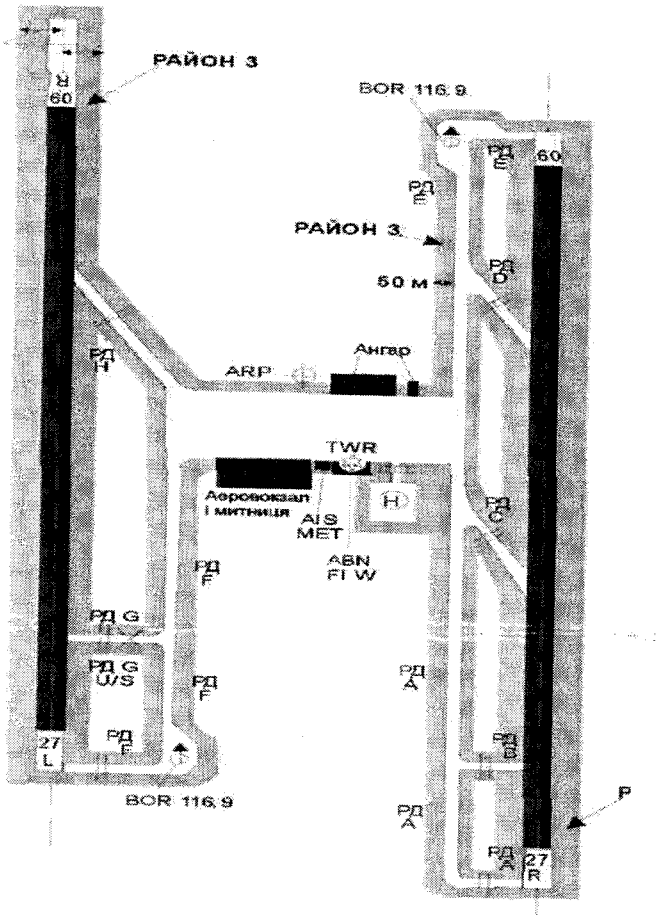


Мал. А7-2. Поверхні обліку даних про перешкоди: район 1 і район 2

1. Дані про перешкоди складаються і реєструються відповідно до кількісних вимог для району 2.

2. У тих зонах району 2, де виробництво польотів заборонено внаслідок дуже високої місцевості або інших місцевих обмежень і / або правил, дані про перешкоди складаються і реєструються відповідно до вимог для району 1.

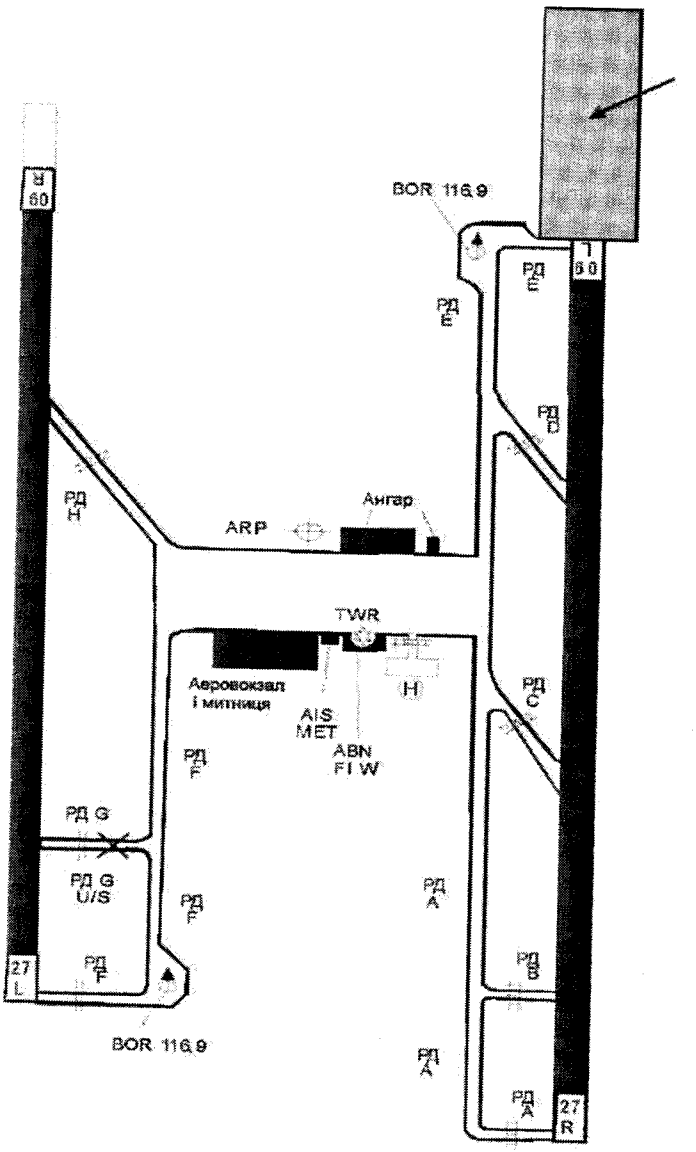
3. В районі 1 дані про кожну перешкоду, висота якої над землею складає 100 метрів або більше, складаються і реєструються в базі даних відповідно до кількісних вимог для району 1, що наведені у додатку 1 до цих Авіаційних правил.



Мал. А7-3. Поверхня обліку даних про місцевість і перешкоди району 3

1. Дані про місцевість і перешкоди в районі 3 відповідають кількісним вимогами.

Продовження додатка 7



Мал. А7-4. Поверхня обліку даних про місцевість і перешкоди району 4

В районі 4 дані про місцевість і перешкоди відповідають кількісним вимогам, наведеним у додатку 1 до цих Авіаційних правил

Примітка: Район 4 може бути розширений відповідно до підпункту 4 пункту 3 глави 3 розділу V цих Авіаційних правил.

Заступник директора департаменту аеронавігації В. СІМАК

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України
‹‹Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією››

І. Визначення проблеми

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – Авіаційні правила), розроблено з метою забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері нагляду за безпекою польотів з питань управління аеронавігаційною інформацією.

Проект регуляторного акта ініціює початок процесу організації управління аеронавігаційною інформацією, яка надається на території України, на підставі вимог національних нормативно-правових актів і відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ІСАО) у сфері аеронавігаційного інформаційного забезпечення.

Управління аеронавігаційною інформацією (далі – УАІ) є складовою частиною аеронавігаційного обслуговування і покликано сприяти забезпеченню потоку аеронавігаційної інформації, яка необхідна для безпеки, регулярності і ефективності міжнародної повітряної навігації. Однією із основних вимог користувачів повітряного простору є отримання оптимальної найбільш адекватної аеронавігаційної інформації для виконання будь - якого польоту.

Проект регуляторного акту розроблено з метою:

адаптації нормативно-правових актів до відповідних вимог Європейського Союзу (далі – ЄС) на підставі положень Концепції адаптації законодавства України до законодавства ЄС, схваленої постановою Кабінету Міністрів України від 16 серпня 1999 року № 1496;

відповідності до додатків 4, 15 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Суть проблеми полягає у введенні концепції управління аеронавігаційною інформацію, яка є частиною еволюційного процесу переходу від традиційної служби аеронавігаційної інформації до управління аеронавігаційною інформацією.

Діючі нормативно-правові акти з обслуговування аеронавігаційною інформацією не відповідають вимогам міжнародних стандартів ІСАО, що знижує ефективність обміну аеронавігаційними даними і як наслідок не сприяє підвищенню рівня безпеки польотів.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Група (підгрупа)	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб'єкти господарювання	+	-

Визначена проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та потребує вирішення шляхом державного регулювання. Положення, викладені в проекті регуляторного акта, мають загальнообов'язковий характер і не можуть затверджуватись локальними актами суб'єктів господарювання.

Розв'язати існуючу проблему можливо за умови прийняття зазначеного проекту регуляторного акта який визначає порядок організації та проведення заходів при управлінні аеронавігаційною інформацією в цивільній авіації та відповідає вимогам законодавства України та міжнародним стандартам в сфері аеронавігаційного обслуговування.

II. Цілі державного регулювання

Основною метою розроблення проекту регуляторного акта є урахування вимог ІСАО, ЄС та Повітряного кодексу України за напрямками:

створення нормативно-правової бази з питань аеронавігації у напрямку управління аеронавігаційною інформацією та законодавче закріплення норм регулювання авіаційної діяльності в Україні;

гармонізація законодавства України зі стандартами ЄС та іншими нормами європейського права, що регламентують авіаційну діяльність;

реалізація державної політики у сфері аеронавігації та управління аеронавігаційною інформацією з єдиними нормами.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1	Першим альтернативним способом є збереження чинних нормативно-правових актів у сфері УАІ. У такому випадку порядок організації обслуговування аеронавігаційною інформацією залишається застарілим, що має негативний вплив на якість аеронавігаційної інформації та аеронавігаційних даних під час обслуговування аеронавігаційною інформацією користувачів повітряного простору та не відповідає сучасним вимогам та стандартам ІСАО та ЄС.
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта дасть змогу Україні розв'язати проблеми організаційного, правового характеру, а також питання, що пов'язані з загальносистемним УАІ.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

2.1. Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні, не сприятиме приведенню нормативно-правових актів у сфері УАІ у відповідність до законодавства України та вимог ІСАО і ЄС.	Бюджетні витрати не передбачаються

Альтернатива 2	За умови прийняття проекту нормативно-правового акту у сфері УАІ у відповідності до міжнародних стандартів дасть можливість підвищити ефективність обслуговування аеронавігаційною інформацією користувачів повітряного простору.	Бюджетні витрати не передбачаються

2.2. Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян є опосередкованою. У разі прийняття проекту нормативно-правового акту підвищиться рівень безпеки обслуговування повітряного руху України

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки обслуговування повітряного руху	Відсутні

2.3. Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	31	55	-	-	86
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	36%	64%	-	-	100%

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Вигоди відсутні, оскільки така ситуація призведе до не виконання вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО і ЄС у сфері УАІ.	Організація та проведення заходів при переході від служб аеронавігаційної інформації до УАІ потребує фінансових витрат на придбання та підтримання на належному рівні обладнання, що використовується при УАІ

Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить підвищення якості обслуговування аеронавігаційною інформацією польотів повітряних суден на аеродромах та у повітряному просторі України у відповідності до стандартів ІСАО, що сприятиме впровадженню світових та загальноєвропейських стандартів у сфері інформаційного забезпечення діяльності цивільної авіації.	Організація та проведення заходів при переході від служб аеронавігаційної інформації до УАІ відповідно до рекомендованої міжнародної практики ІСАО потребує додаткових фінансових витрат на доукомплектування необхідним обладнанням.

Додаткові витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта)

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання			
1.	Витрати на придбання додаткового обладнання та приладів, сервісне обслуговування, тощо, гривень	Великі – 31600 Середні - 420	Великі – 158000 Середні - 2100
2.	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	Великі – 31 Середні -55	Великі – 31 Середні - 55
3.	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, гривень	Великі – 979600 Середні –23100 Разом:1002700	Великі – 4898000 Середні –115500 Разом: 5013500

Проведення оцінки впливу кількісних витрат на сферу інтересів суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	32020 за рік 160100 за п'ять років
Альтернатива 2	1002700 (за перший рік) 5013500 (за п'ять років)

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Другий спосіб на даний час є оптимальним рішенням, що дозволить привести національну нормативно – правову базу у відповідність до міжнародних вимог (Альтернатива 2).

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	1	Цілі прийняття регуляторного акта, які не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)
Альтернатива 2	3	Дозволить привести національну нормативно-правову базу у відповідність до міжнародних вимог (усі важливі аспекти проблеми існувати не будуть)

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Вигоди відсутні. Не сприятиме приведенню нормативно правових актів у сфері УАІ до вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО і ЄС	Бюджетні витрати відсутні. Прогнозовані сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства – за один рік можуть становити 32020грн, протягом п'яти	У разі залишення існуючої ситуації без змін проблема продовжує існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети

		років 160100 на придбання додаткового обладнання	
Альтернатива 2	Високі, а саме: прийняття проекту регуляторного акта дасть можливість привести нормативно-правові акти у сфері УАІ до вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО і ЄС, що підвищить рівень безпеки польотів. Цілі досягнуті повною мірою	Прогнозовані бюджетні витрати на реалізацію регуляторного акта відсутні. Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого і середнього підприємства на реалізацію регуляторного акта складатимуть за перший рік – 1002700 грн. Протягом наступних п'яти років – 5013500 грн. на періодичне оновлення обладнання та засобів	Зазначений спосіб регулювання повністю відповідає вимогам законодавства України та міжнародним стандартам, є найбільш доцільним і ефективним, що дає змогу повною мірою досягнути поставленої мети державного регулювання, а саме підвищення рівня обслуговування повітряного руху. Проблема більше не існує

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Неприйнятна, зважаючи на необхідність приведення нормативно - правових актів у сфері УАІ до вимог чинного законодавства України та вимог ІСАО та ЄС	-
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акту, який визначає порядок організації переходу від служб аеронавігаційної інформації до УАІ відповідно до рекомендованої практики ІСАО та ЄС, підвищить ефективність та безпеку обслуговування повітряного руху	Проект регуляторного акта є підзаконним актом і єдиним зовнішнім фактором на його дію є внесення змін до нормативних документів України

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

Заходи, які забезпечать розв'язання проблеми через імплементацію даного проекту регуляторного акта, базуватимуться на реалізації вимог Додатку 15 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Регламенту комісії (ЄС) №2096/2005 від 20 грудня 2005 року, що встановлює загальні вимоги стосовно аеронавігаційних послуг, та Регламенту комісії (ЄС) №73/2010 від 26 січня 2010 року, що встановлює вимоги до якості аеронавігаційних даних та аеронавігаційної інформації для Єдиного Європейського Неба.

Зазначені вимоги поширюються на фізичних та юридичних осіб, які незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України, обслуговування повітряного руху, менеджменту повітряного простору та аеропортову діяльність.

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

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

Відповідний розрахунок наведений у розділі III «Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей» аналізу регуляторного впливу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

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

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

Термін набрання чинності регуляторного акта – відповідно до законодавства після його офіційного оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Запропонований регуляторний акт стосується інтересів держави, суб'єктів аеропортової діяльності, експлуатантів та суб'єктів, що виконують польоти та надають послуги з повітряних перевезень.

Розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта	Не передбачається
Кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюватиметься дія акта	86 аеродромів
Розмір коштів і час, що витрачатимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог акта	Кожен з суб'єктів господарювання на первинне виконання вимог запропонованого регуляторного акта витратить 3 години робочого часу. Сумарні витрати на виконання вимог запропонованого регуляторного акту суб'єктами господарювання за перший рік – 1002700грн, протягом наступних п'яти років -5013500грн .
Рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень акта	Проект оприлюднено на сайті Державіаслужби

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись Державною авіаційною службою України за показниками результативності цього регуляторного акту згідно бази даних Державіаслужби.

Базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься через 1 рік після набрання чинності запропонованого акта.

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

Періодичні відстеження результативності регуляторного акту будуть здійснюватися раз на кожні три роки. Починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності регуляторного акту.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані щодо кількості отриманих звернень та скарг від користувачів повітряного простору України з питань дотримання суб'єктами господарювання вимог, визначених у регуляторному акті.

Голова Державіаслужби О. БІЛЬЧУК

Повідомлення про оприлюднення проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією»

Державною авіаційною службою України розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Управління аеронавігаційною інформацією» (далі – проект наказу) з метою забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері обслуговування аеронавігаційною інформацією та приведення у відповідність положень підзаконних нормативно-правових актів до вимог законів України, стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та вимог Євроконтролю.

Проект наказу розміщено на сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) у розділі Регуляторна діяльність => Проекти регуляторних актів.

Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу розміщено на сайті Державіаслужби (www.avia.gov.ua) у розділі Регуляторна діяльність => Проекти регуляторних актів =>Аналізи регуляторного впливу .

Пропозиції та зауваження до проекту наказу можуть надсилатися заінтересованими юридичними та фізичними особами протягом 30 календарних днів з дати опублікування на адреси:

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14, - Державна авіаційна служба України:
тел./факсом (044) 351-52-90/(044) 351-55-00;
E-mail: AVK@avia.gov.ua

01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11 – Державна регуляторна служба України:
E-mail: mail@dkrp.gov.ua