



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 «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» (далі – проект наказу).

У зв'язку зі зміною назви Авіаційних правил України просимо розглянути та перепогодити проект наказу.

Додатки (тільки адресату):

1. Проект наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» на 62 арк. в 1 прим;
2. Аналіз регуляторного впливу до проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» на 10 арк., в 1 прим.
3. Повідомлення про оприлюднення на 1 арк. в 1 прим.

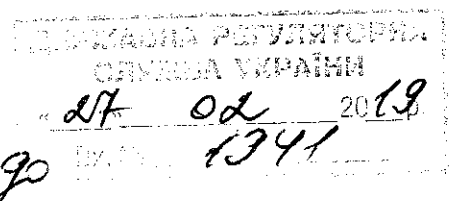
Голова

О. БІЛЬЧУК

Олександр Камашев 351 52 90

UB Державіаслужба України
1.19-1336-19 від 26.02.2019

арк.1



025502



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України
«Обслуговування 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 «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» (далі – Авіаційні правила), що додаються.

006235

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 червня 2019 року, але не раніше дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби

О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказ Державної авіаційної служби України

_____2019 р. №_____

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ
«ОБСЛУГОВУВАННЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНОЮ ІНФОРМАЦІЮ»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила України визначають вимоги до обслуговування аеронавігаційною інформацією, що надається 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 України розроблені відповідно до Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів України з питань діяльності у галузі цивільної авіації з урахуванням законодавства Європейського Союзу, документів ЄРОКОНТРОЛЮ, Стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО).

3. Дія цих Авіаційних правил поширюється на суб'єкти авіаційної діяльності та суб'єкти державної авіації (в частині, що їх стосується).

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

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування (далі – ATIS) – 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 (далі – D-ATIS) – надання ATIS по лінії передачі даних;

автоматичне термінальне інформаційне обслуговування за допомогою голосових повідомлень (далі–Voice-ATIS) – надання ATIS шляхом розповсюдження постійних та повторюваних голосових повідомлень;

адреса підключення – встановлений код, який використовується для підключення лінії передачі даних до органу обслуговування повітряного руху;

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;

бюлетень передпольотної інформації (РІВ) – 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 указанного 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 – екіпотенційна 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.

У григоріанському календарі звичайні роки мають 365 днів, високосні роки які нараховують 366 днів, розділені на 12 послідовних місяців;

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

електрозв'язок «диспетчер – пілот» по лінії передачі даних – засіб електрозв'язку між диспетчером та пілотом з використанням лінії передачі даних для комунікації з метою диспетчерського обслуговування повітряного руху;

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 (АІР) – 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 ідентифікації протиповітряної оборони – спеціально встановлений повітряний простір визначених розмірів, у межах якого повітряні судна повинні виконувати спеціальні процедури ідентифікації та/або процедури надавання донесень, додатково до тих, що стосуються забезпечення обслуговування повітряного руху;

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 пошкоджених даних.

Аеронавігаційні дані класифікуються наступним чином:

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

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

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;

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

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 визначеній 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;

навігаційна специфікація – сукупність вимог до обладнання повітряного судна, кваліфікації 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 CAI;

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

обслуговування з використанням систем спостереження ОНР – термін, який використовується для позначення виду обслуговування, що забезпечується безпосередньо за допомогою системи спостереження ОНР;

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 (MSL);

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;

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

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

простежуваність – можливість простежити історію, застосування або місцезнаходження того що розглядається.

При розгляді продукції простежуваність може відноситися до:

походження матеріалів або комплектуючих;

історії обробки;

розподілу і місцезнаходження продукції після постачання;

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, що передбачає можливість повітряного судна, аеродромних транспортних засобів та інших об'єктів автоматично передавати та/або приймати таку інформацію, як розпізнавальний індекс, відомості про місцезнаходження ПС та за потреби інші відомості, використовуючи радіомовний режим лінії передачі даних;

радіонавігаційне обслуговування – обслуговування, що надає інформацію для наведення або дані про місцезнаходження повітряного судна в цілях ефективного та безпечного виконання польотів за допомогою одного або декількох навігаційних засобів;

рекомендована практика ІКАО – 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 вимірюваного або розрахованого значення, яке використовується;

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, які необхідні для визначення місця розташування та орієнтації місцевої системи відліку відносно глобальної системи відліку/координат;

система спостереження ОПП – загальний термін, який означає у відповідних випадках ADS-B, PSR, SSR, або будь-яку іншу порівняну з ними систему наземного базування, що дає змогу ідентифікувати ПС (порівняна система наземного базування - система, яка за результатами порівняльної оцінки або іншої застосованої методології демонструє рівень безпеки та характеристики, що еквівалентні або кращі, ніж у моноімпульсного вторинного радіолокатора);

служба аеронавігаційної інформації (CAI) – 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 величин, 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;

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

тип елемента – клас явищ реального світу з загальними властивостями.

В каталозі елементів основним рівнем класифікації є тип елементів;

укладач вихідних аеронавігаційних даних або аеронавігаційної інформації – суб'єкт авіаційної діяльності, що відповідає за формування даних або інформації і від якого САІ отримує аеронавігаційні дані і аеронавігаційну 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 (AIM) – 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;

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 їх значення не втрачені або не змінені з моменту їх створення (визначення) або санкціонованого внесення змін;

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, Положенні про використання повітряного простору України, інших нормативно-правових

актах у галузі авіації та сфері використання повітряного простору, Стандартах та рекомендованій практиці ІКАО.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АНО – аеронавігаційне обслуговування;

АНД – аеронавігаційні дані;

АНІ – аеронавігаційна інформація;

КТА – контрольна точка аеродрому;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ОрПР – організація повітряного руху;

ППО – протиповітряна оборона;

ППП – правила польотів за приладами;

РД – руліжна доріжка;

САІ – служба аеронавігаційної інформації;

УАІ – управління аеронавігаційною інформацією;

ЦАНЗ – Центр аеронавігаційного забезпечення авіації Збройних Сил України;

ADIZ – зона ідентифікації зони ППО;

AIC – циркуляр аеронавігаційної інформації;

AIP – збірник аеронавігаційної інформації України;

AIS – обслуговування аеронавігаційною інформацією;

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

AGA – аеродроми та наземні засоби;

AGL – над рівнем землі;

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;

CNS – зв'язок, навігація, спостереження;

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);

GEN – загальна інформація;

ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації;

MET – метеорологічне обслуговування;

MSL – середній рівень моря;

NIL – немає повідомлень/даних;

NOTAM – повідомлення, що розсилається засобами електрозв'язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного обладнання, обслуговування і правил аеронавігаційного обслуговування 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/OCN – абсолютна/відносна висота прольоту перешкод;

PERM – NOTAM з інформацією постійного характеру;

PIB – бюлетень передпольотної інформації;

SAR – пошук та рятування;

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;

TMA – термінальний диспетчерський 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;

UTC – всесвітній координований час;

WGS-84 – Світова геодезична система координат.

Інші скорочення, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, Стандартах та рекомендованій практиці 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 АНІ, що призначені для міжнародної розсилки, складаються відкритим текстом і видаються англійською мовою.

2. Назви населених пунктів пишуться відповідно до їх вимови державною мовою і при необхідності транслітеруються літерами латинського алфавіту відповідно до чинних нормативно-правових актів.

3. Одиниці виміру, які використовуються при підготовці, обробці та розповсюдженні АНД і АНІ, повинні відповідати вимогам Додатку 5 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

4. Скорочення ІСАО 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 забезпечує обслуговування аеронавігаційною інформацією шляхом створення або офіційної передачі відповідальності за створення САІ сертифікованому провайдеру обслуговування аеронавігаційною інформацією. Незалежно від способу забезпечення АНІ та АНД вся інформація, що публікується повинна мати чітке

посилання щодо погодження уповноваженим органом з цивільної авіації.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації гарантує забезпечення АНІ та АНД шляхом нормативного регулювання та здійснення нагляду на території України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну.

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює контроль якості АНД і АНІ, що надаються та супроводжуються чітким посиланням на те, що вони надані з його дозволу і який повинен забезпечувати, щоб АНД і АНІ, були повними, своєчасними.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації контролює укладання офіційних домовленостей (угод) між укладачами АНД і АНІ та провайдером АНО (Служба аеронавігаційної інформації Украероруху) щодо своєчасного та повного надання АНД і АНІ.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює порядок публікації продуктів АНІ.

2. Служба аеронавігаційної інформації

1. Повноважним та відповідальним органом в Україні з питань обслуговування аеронавігаційною інформацією є Служба аеронавігаційної інформації (далі – САІ Украероруху), яка входить до складу Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (далі – Украерорух).

2. САІ Украероруху, повинна гарантувати надання АНД і АНІ, необхідну для забезпечення безпеки, регулярності, ефективності аеронавігації, у формі,

яка відповідає експлуатаційним вимогам спільноти ОрПР, що висуваються:

1) персоналом, задіяним у виконанні польотів, включаючи льотні екіпажі, персонал, що здійснює планування польотів та персонал льотних тренажерів;

2) органом обслуговування повітряного руху, що забезпечує польотно-інформаційне обслуговування, та службами, які забезпечують передпольотну інформацію.

3. CAI Украероруху надає послуги з обслуговування АНД і АНІ.

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

5. Для забезпечення передпольотного інформаційного обслуговування та задоволення потреб у аеронавігаційної інформації під час польоту CAI Украероруху повинна отримувати АНД і АНІ від :

- 1) провайдерів аеронавігаційного обслуговування;
- 2) користувачів повітряного простору;
- 3) аеродромів (аеропортів);
- 4) CAI інших держав;
- 5) EAD;

6) ЦАНЗ;

7) з інших доступних офіційних джерел.

6. 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.

7. 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.

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

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

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

10. САІ Украероруху повинна забезпечити точність, достовірність і відповідність аеронавігаційних карт, які надаються користувачам повітряного простору та своєчасне їх оновлення шляхом внесення необхідних змін.

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

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

13. САІ Украероруху повинно мати підготовлений персонал для безпечного, ефективного і стабільного управління та обслуговування АНІ.

3. Укладач аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

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

2. Укладач АНД і АНІ укладає угоду з провайдером АНО (САІ Украероруху), для визначення меж відповідальності, порядку взаємодії, прав та обов'язків щодо забезпечення безпеки польотів при наданні АНІ.

3. Укладач АНД і АНІ відповідає за якість наданих для публікації АНД і АНІ відповідно до вимог цих Авіаційних правил, Стандартів та рекомендованої практики ІКАО.

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

5. Укладач 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 уповноважена направляти запити на отримання АНД і АНІ до інших держав та здійснювати супроводження їх продуктів АНІ.

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 електров'язку для користувачів повітряного простору згідно з їх потребами та експлуатаційними вимогами.

4. За можливості САІ Украероруху встановлює безпосередні зв'язки зі службами АНІ 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, аеронавігаційні карти), надається службам АНІ 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 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 масивів цифрових даних, що

використовуються CAI Украероруху, то вони повинні надаватися на основі угоди між відповідним договірними державами.

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 обміну АНД і АНІ, що забезпечують глобальну функціональну сумісність.

10. Технічні характеристики, що відносяться до моделі обміну АНД і АНІ, що забезпечують глобальну функціональну сумісність містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services-Aeronautical Information Management».

5. Авторські права

1. Будь-які продукти АНІ, що захищені авторськими правами і передаються іншими державами відповідно до глави 4 розділу II цих Авіаційних правил, надаються третій стороні за умови, що цій третій стороні, повідомляється, що ця продукція захищена авторськими правами і на неї, за наявності відповідного запису, розповсюджуються авторські права CAI Украероруху, як автора продукції.

2. Коли АНД і АНІ надаються іншій державі відповідно до вимог пункту 7 глави 4 розділу II 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 ІКАО 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 УАІ, що визначені САІ Украероруху, повинні бути достатніми для забезпечення своєчасного збору, обробки, збереження, інтеграції, обміну та доставки АНД і АНІ гарантованої якості в систему організації повітряного руху.

2. З метою загального опису межі даних УАІ і спрощення процесу офіційних домовленостей (угод) між укладачем АНД і АНІ та провайдером АНО (САІ Украероруху), укладачем створюється Каталог АНД (далі – Каталог).

Порядок розроблення та супроводження Каталогу встановлюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

3. САІ Украероруху здійснює реєстрацію укладачів даних .

4. Якщо відсутні офіційні домовленості (угоди) між укладачем і провайдером АНО (САІ Украероруху), публікація АНІ в АІР не здійснюється.

2. Вимоги до якості даних

1. Точність даних:

1) ступінь точності АНД визначається їх передбачуваним використанням;

2) технічні вимоги, що стосуються порядку точності, (включаючи рівень вірогідності) для АНД, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

2. Роздільна здатність даних:

1) ступінь роздільної здатності АНД має бути пропорційною фактичній точності даних;

2) технічні вимоги, що стосуються роздільної здатності АНД, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

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

3. Цілісність даних:

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

2) технічні вимоги, що стосуються цілісності АНД, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

3) залежно від застосованої класифікації цілісності, вводяться процедури для:

звичайних даних – запобігання спотворенню даних на етапі їх обробки;

важливих даних – гарантування, 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 – гарантування, що спотворення АНД не виникне на будь-якому етапі процесу, і передбачення додаткових процедур 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 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. Технічні вимоги, що стосуються методів виявлення помилок цифрових даних, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

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 у Doc 8126 ICAO «Aeronautical Information Services Manual».

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, що розроблені для взаємодії.

б. Система управління якістю

1. В САІ Украероруху управління якістю здійснюється в рамках системи управління якістю суб'єкта авіаційної діяльності у сфері управління аеронавігаційною інформацією, впровадженою відповідно до вимог авіаційних правил України та міжнародних документів.

Інструктивні матеріали містяться у Doc 9839 ICAO «Manual on the Quality Management System for Aeronautical Information Services».

2. Управління якістю застосовується на всіх етапах обробки АНД і 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) організуються початкові і періодичні перевірки, які вимагають від персоналу демонстрації володінням необхідними компетенціями;

5) періодичні перевірки персоналу використовуються, як засіб для виявлення та усунення недоліків.

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

6. Встановлена система управління якістю надає користувачам необхідні гарантії і впевненість в тому, що розповсюджені АНД і АНІ відповідають вимогам щодо якості АНД.

7. Всі необхідні заходи вживаються для здійснення контролю за забезпеченням відповідності діючої системи управління якістю.

8. Демонстрація відповідності застосовуваної системи управління якістю здійснюється шляхом проведення аудиту. У разі встановлення невідповідності визначається його причина і без необґрунтованої затримки робляться відповідні дії для усунення такої невідповідності. Всі висновки за підсумками аудиту і дії по усуненню недоліків підтверджуються фактами і належним чином документуються.

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 АНІ, 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) процедури польотів за приладами;
- 6) радіонавігаційні засоби/системи;
- 7) перешкоди;
- 8) географічну інформацію.

2. Технічні вимоги, що стосуються змісту кожного підпункту пункту 2 глави 1 цього розділу, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

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 АНД, що потребує задоволення потреб кінцевого користувача АНД.

5. Технічні вимоги, що стосуються класифікації точності та цілісності АНД, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

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. Технічні вимоги щодо метаданих у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

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 PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services -Aeronautical Information Management».

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;
- 2) AIC;
- 3) NOTAM;
- 4) аеронавігаційні карти.

Публікація АНІ здійснюється за рішенням уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

2. Технічні вимоги щодо AIP, поправок до AIP, доповнень до AIP, AIC та NOTAM містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

3. Випадки, коли набори цифрових даних можуть замінити відповідні елементи стандартизованого формату надання аеронавігаційної інформації, докладно описано у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

4. AIP, поправки до AIP, доповнення до AIP та AIC повинні надаватися, у вигляді електронного документу (“Electronic AIP” (eAIP)), який має бути доступним до відображення на екрані комп'ютера та друку 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 ІКАО у формі, яка забезпечує користувачу швидке встановлення розбіжностей між вимогами держави та ІКАО;

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

Інформація з AIP та, аеронавігаційних карт України (ANC) масштабу 1:500000 виключається, якщо сертифікат аеродрому/посвідчення ЗПМ анулюється або термін його дії не продовжується понад півроку після спливання терміну чинності сертифікату/посвідчення;

4) зміст AIP визначається відповідно до додатку 1 до PANS-AIM, Doc 10066 ІКАО «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

5) AIP публікується англійською та українською мовами. Інформація, що міститься в таблицях та картах AIP, публікується англійською мовою.

6. Вимоги щодо доповнень до AIP:

1) 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.

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

3) технічні вимоги, що стосуються періодичності надання контрольних переліків діючих доповнень до AIP, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

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 питань адміністративного характеру;

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

3) AIC видаються в електронному форматі;

4) чинність діючого AIC повинна переглядатися щонайменше один раз на рік;

5) контрольний перелік діючих AIC видається на регулярній основі;

6) технічні вимоги, що стосуються періодичності надання контрольних переліків діючих AIC, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation

Services - Aeronautical Information Management».

8. Аеронавігаційні карти:

1 Стандарти та рекомендована практика, включаючи вимоги щодо забезпечення кожного типу аеронавігаційних карт, міститься у додатку 4 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

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 висот обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження (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)», 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 В;
- аеронавігаційна карта масштабу 1:500 000 (ICAO);

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

7) ступінь роздільної здатності аеронавігаційних даних карти повинна бути такою, як вказано для певної карти;

8) технічні вимоги, що стосуються ступеня роздільної здатності АНД карти, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

9. NOTAM:

1) специфікації, що стосуються NOTAM, включаючи формати SNOWTAM та ASHTAM, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

2) контрольний перелік діючих NOTAM видається на регулярній основі;

3) технічні вимоги, що стосуються частоти надання контрольних переліків дійсних NOTAM, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management».

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 процедур польотів за приладами;

2) технічні вимоги, що стосуються вмісту масивів даних містяться у PANS - AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services-Aeronautical Information Management»;

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

4) технічні вимоги, що стосуються масивів даних, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

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 АНІ 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 у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

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

4) експлуатант аеродрому (укладач АНД і АНІ) 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 2а;

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 охопту, 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) експлуатант міжнародного аеродрому надає дані про місцевість для району 3;

8) експлуатант міжнародного аеродрому дані про місцевість представляє для району 4 для всіх ЗПС, на яких виконуються точні заходи на посадку за категоріями II та III і де експлуатанти повітряних суден детальну інформацію про місцевість, щоби надати їм змогу оцінити вплив місцевості на визначення висоти прийняття рішення (DH) 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 АНД 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 здійснюються 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;

б) зони траєкторії зльоту визначаються у Додатку 4 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Поверхні обмежень перешкод у районі аеродрому визначаються в главі 4 тому I 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 напрямленні 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 напрямленні вильоту на відстань 10 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, які наводяться, як точки, лінії або багатокутники (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 процедури польотів за приладами:

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

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

4. Послуги щодо розсилки

1. Загальні положення:

- 1) продукти аеронавігаційної інформації надаються користувачам на запит;
- 2) AIP, поправки до AIP, доповнення до AIP і AIC розсилаються найшвидшим засобом комунікації;
- 3) для надання продуктів аеронавігаційної інформації зареєстрованим користувачам повітряного простору можливо використання Інтернету.

2. Розсилка NOTAM:

- 1) NOTAM повинен розсилатися за запитом користувачів повітряного простору;
- 2) підготовка NOTAM здійснюється відповідно до положень ICAO, що відносяться до правил зв'язку;
- 3) розсилка NOTAM здійснюється мережею авіаційної фіксованої служби (AFS), де це практично можливо;
- 4) 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. CAI Украероруху визначає NOTAM, які підлягають міжнародній розсилці;
- 5) міжнародний обмін NOTAM здійснюється тільки за взаємною згодою між відповідними органами міжнародних NOTAM, а також між органами

NOTAM і міжнаціональними органами обробки NOTAM;

6) САІ Украероруху має право здійснювати розсилку інших серій NOTAM, що не підлягають міжнародній розсилці;

7) за можливості, повинні використовуватися переліки вибіркової розсилки;

8) інструктивний матеріал щодо переліків вибіркової розсилки розповсюдження у Doc 8126 ICAO «Aeronautical Information Services Manual».

5. Передпольотне інформаційне обслуговування

1. На аеродромі, що використовується для виконання міжнародних польотів, персоналу, пов'язаному з виконанням польотів (включаючи льотні екіпажі) та відповідальному за надання передпольотної інформації, повинна бути доступна АНІ про етапи маршрутів, які починаються від даного аеродрому/вертодрому.

Інформація, щодо органу, призначеного для надання такої інформації (брифінг-офіс, пункт збору донесень щодо ОПР, тощо), публікується у відповідному розділі АІР.

2. АНІ, що надається з метою передпольотного планування, повинна включати таку АНІ, що має важливе експлуатаційне значення при використанні елементів продукції АНІ.

3. Елементи продуктів АНІ можуть бути обмежені національними публікаціями.

4. Членам льотного екіпажу може бути надана стисла семантика діючих NOTAM, що мають експлуатаційне значення, та інша інформація термінового характеру в формі складених відкритим текстом РІВ. Інструктивний матеріал

щодо підготовки РІВ міститься у Doc 8126 ICAO «Aeronautical Information Services Manual».

6. Післяпольотне інформаційне обслуговування

1. Для будь-якого аеродрому, вертодрому встановлюється порядок отримання інформації від членів льотного екіпажу про стан і роботу аеронавігаційних засобів, служб, та процедури надання даної інформації до САІ Украероруху, для її наступної розсилки за необхідністю.

2. На аеродромі, вертодромі встановлюється порядок 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 до САІ Украероруху для її наступної розсилки за необхідністю.

VI. Оновлення аеронавігаційної інформації

1. Регламентация 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 процедури, що застосовуються до:

районів польотної інформації;

диспетчерських районів;

диспетчерських зон;

маршрутів ОПР;

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

процедур 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 низької 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 CAI Украероруху щонайменше за 28 дні до набуття нею чинності.

4. У всіх випадках інформація, надана за системою AIRAC розсилається CAI 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, не пізніше ніж 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 АНІ про встановлення, відміну або заплановані значні зміни щодо:

- 1) місце розташування, висот і освітлення перешкод для навігації;
- 2) годин роботи аеродромів, засобів і служб;
- 3) митних, імміграційних і санітарних служб;
- 4) тимчасових 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 АНІ та є можливість заздалегідь

повідомити користувачів, САІ Украероруху повинна надавати інформацію таким чином, щоб вона досягла отримувачів не пізніше ніж 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 за 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 1 цього розділу, якщо стосується держави в цілому або її будь-якої значної частини або якщо необхідна координація між країнами.

9. Інструктивний матеріал щодо того, що являє собою істотну зміну для системи AIRAC, включено до Doc 8126 ICAO «Aeronautical Information Services Manual».

2. Оновлення продуктів аеронавігаційної інформації

1. Оновлення AIP:

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

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

3) строк розгляду змін у повітряному просторі 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) З метою погодження та затвердження уповноваженим органом з питань цивільної авіації змін до AIP, які стосуються елементів структури повітряного простору та не пов'язані з внесенням змін на підставі затверджених Інструкції з виконання польотів та Інструкцій з використання повітряного простору або поправок до них, додатково надаються такі документи:

підстава для внесення змін;

опис змін елементів структури повітряного простору (картографічна інформація за необхідністю);

оцінка безпеки польотів відповідних змін;

погодження змін із Генеральним штабом Збройних сил України;

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

Документи про зміни в структурі повітряного простору України під відповідальністю України в паперовому або/та електронному вигляді надаються до САІ Украероруху, яка здійснює оцінку отриманої інформації з метою визначення якості АНД і АНІ, та в подальшому подає на затвердження до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

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

6) оновлення інформації в AIP здійснюється або за допомогою Каталогу АНД, або Інструкції з виконання польотів та Інструкції з використання повітряного простору. Порядок розробки, погодження та супроводження Інструкцій визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

7) зміни до AIP, що затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації та, які публікуються за системою AIRAC, надаються до САІ Украероруху не пізніше ніж за 84 доби до чергової дати AIRAC;

8) САІ Украероруху здійснює контроль відповідності АНІ, наведеної в AIP, інформації, яка міститься в Каталозі АНД, Інструкціях з виконання польотів та Інструкціях з використання повітряного простору.

9) Контроль і нагляд за наданням АНД і АНІ здійснюється уповноваженим органом з питань цивільної авіації в рамках проведення нагляду за безпекою польотів під час аеронавігаційного обслуговування.

10) Аеронавігаційна інформація, яка публікується в AIP без урахування системи регламентації та контролю АНІ:

передмова, реєстрація поправок доповнень до AIP, контрольний перелік сторінок AIP, перелік поправок від руки до AIP, зміст частини 1 AIP – GEN;

призначені повноважні органи;

приліт, транзит і виліт повітряних суден;

приліт, транзит та виліт пасажирів і екіпажу;

ввіз, транзит і вивіз вантажу;

прилади, обладнання і польотні документи повітряного судна;

витяги з національних правил і міжнародних угод/конвенцій України;

розходження зі Стандартами, рекомендованою практикою та правилами ІКАО;

державні свята;

скорочення, що використовуються у виданнях AIS;

умовні знаки на картах;

показники місця розташування;

перелік засобів радіонавігації;

переведення одиниць виміру;

час сходу/заходу Сонця;

аеронавігаційне інформаційне обслуговування (відповідальна служба, район відповідальності, аеронавігаційні публікації);

аеронавігаційні карти (відповідальна служба, супровід карт, порядок придбання аеронавігаційних карт, серії наявних аеронавігаційних карт, перелік наявних аеронавігаційних карт, топографічні карти, поправки до карт, не включених до AIP;

обслуговування повітряного руху;

служби зв'язку;

метеорологічне обслуговування;

аеродромні/вертодромні плати;

стан сертифікації аеродромів.

2. NOTAM:

1) запит на видання NOTAM надається користувачем (експлуатантом) повітряного простору або провайдером АНО на опублікування до CAI Украероруху. Опрацювання відповідного запиту CAI Украероруху здійснює протягом 1 години з моменту отримання. У разі відсутності заперечень до відповідного запиту, NOTAM видається згідно з запитом. У випадках непередбачених подій, які впливають на безпеку польотів та обслуговування повітряного руху, NOTAM видається CAI Украероруху якомога скоріше на підставі отриманого запиту. Запит на видання NOTAM надається українською та/або англійською мовою;

2) відповідальна особа за надання інформації від державної авіації надає запит на видання NOTAM до ЦАНЗ та Украерорцентру, після перевірки інформації Украерорцентр направляє запит на видання NOTAM до САІ Украероруху на опублікування;

3) для встановлення обмежень використання повітряного простору на тимчасовій основі Украероцентр направляє запит на видання NOTAM до САІ Украероруху не менше ніж за сім днів до їх встановлення або у найкоротший термін з урахуванням вимог Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України».

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

6) 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 PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

7) 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 PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

8) при допущенні в NOTAM помилки, на його заміну видається новий NOTAM за новим номером або NOTAM з помилками повинен бути скасований та виданий новий NOTAM;

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

10) інформація, яка потребує видання NOTAM, погоджується з провайдером аеронавігаційного обслуговування, на діяльність якого впливає видання NOTAM, та іншими службами експлуатанту аеродрому, яких вона стосується. Після погодження у вигляді запиту на видання NOTAM АНІ надсилається до САІ Украероруху для подальшої обробки та видання NOTAM;

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

12) кожен NOTAM складається в максимально стислій формі зрозумілим без посилань на інший документ;

13) кожен NOTAM передається як одне повідомлення електров'язку;

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

15) 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;

16) тільки один NOTAM може бути скасовано або замінено іншим NOTAM;

17) в тексті NOTAM повинні включатися індекси місцезнаходження такі, які містяться в Doc 7910 ICAO «Location Indicators». У жодному разі не можна використовувати скорочену форму таких індексів. Якщо для місця розташування не присвоєно індикатора місцезнаходження ICAO, його назва вказується звичайною мовою та пишеться відповідно до місцевого використання, транслітерована, якщо необхідно, в ISO Basic-Latin alphabet.

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

19) детальні характеристики, що стосуються «триггер» NOTAM, містяться у PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

20) 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;

21) NOTAM складається і видається стосовно такої інформації:

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

початок, припинення функціонування аеронавігаційних служб (CAI, ОПР, AGA, 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 за межами опублікованих зон джерел небезпеки для аеронавігації (включаючи перешкоди, військові навчання, демонстраційні польоти,

фесрверки, літаючі небесні ліхтарики, уламки ракет, повітряні перегони і масові стрибки з парашутом);

зони конфліктів, які становлять загрозу для аеронавігації (включаючи якомога більше конкретну інформацію про характер і масштаб загроз, пов'язаних з конфліктом, і про їх наслідки для цивільної авіації);

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 скасування (у тому числі активація або деактивація) у відповідних випадках або зміна статусу заборонених зон, небезпечних зон або зон обмеження польотів;

встановлення або скасування зон, маршрутів або їх частин, 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 короточасних заходів на випадок надзвичайної ситуації у зв'язку з порушенням або частковим порушенням обслуговування повітряного руху та відповідного допоміжного обслуговування;

22) до NOTAM не вноситься інформація про:

поточні роботи з технічного обслуговування на перонах і руліжних 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 за ПВП, а також в оголошених місцях або в межах небезпечних чи заборонених зон

контрольованого повітряного простору ОНР;

навчальна 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.

23) 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.

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

При виявленні розбіжностей між інформацією, що опублікована і вимогами нормативно-правових актів відповідний структурний підрозділ уповноваженого органу з питань цивільної авіації скасовує NOTAM та інформує про це САІ Украероруху письмово або за допомогою засобів зв'язку;

3. Оновлення масивів даних:

1) масиви даних змінюються або перевидаються 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 перевиданого 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 процедури польотів за приладами синхронізуються.

Заступник директора
департаменту аеронавігації

В. СИМАК

Аналіз регуляторного впливу
проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування
аеронавігаційною інформацією»

I. Визначення проблеми

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією» (далі – Авіаційні правила), розроблено з метою забезпечення ефективної реалізації державної політики у сфері нагляду за безпекою польотів з питань обслуговування аеронавігаційною інформацією.

Проект регуляторного акта ініціює початок процесу організації обслуговування 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 - ICAO) у сфері аеронавігаційного інформаційного забезпечення.

Обслуговування аеронавігаційною інформацією 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 (далі – АНІ) 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 інформацією, 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 обслуговуванні 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 обслуговування 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 обслуговування/управління АНІ 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 обслуговуванням АНІ.

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 обслуговування АНІ у відповідність до законодавства України та вимог ICAO і ЄС.	Бюджетні витрати не передбачаються
Альтернатива 2	За умови прийняття проекту нормативно-правового акту у сфері обслуговування АНІ у відповідності до міжнародних стандартів дасть можливість підвищити ефективність обслуговування АНІ 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 ICAO і ЄС у сфері обслуговування АНІ.	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 обслуговуванні АНІ
Альтернатива 2	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить підвищення якості обслуговування АНІ польотів повітряних суден на аеродромах та у повітряному просторі України у відповідності до стандартів ICAO, що сприятиме впровадженню світових та загально-європейських 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 ICAO 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	Великі – 979600	Великі – 4898000

господарювання великого та середнього підприємництва на виконання регулювання, гривень	Середні –23100	Середні –115500
	Разом:1002700	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 років 160100 на придбання додаткового обладнання	У разі залишення існуючої ситуації без змін проблема продовжує існувати, що не забезпечить досягнення поставленої мети
Альтернатива 2	Високі, а саме: прийняття проекту регуляторного акта дасть можливість привести нормативно-правові акти у сфері обслуговування АНІ 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 ІКАО 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 – з 01 червня 2019 року.

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 витратимуться 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
Кількість офіційні домовленості з провайдером аеронавігаційного обслуговування	Показник визначається за результатами відстеження регуляторного акту

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.

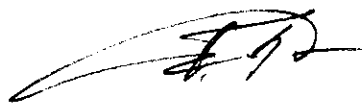
Базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься через 1 рік після набрання чинності запропонованого акта.

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 «Обслуговування аеронавігаційною інформацією»

Державною авіаційною службою України розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування 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