



## ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

01135, м. Київ, просп. Перемоги, 14, тел./факс: (044) 351-56-92, тел. (044) 351-54-01

E-mail: [vdz@avia.gov.ua](mailto:vdz@avia.gov.ua), сайт: [avia.gov.ua](http://avia.gov.ua) код згідно з ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», пункту 4.5 розділу IV Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України та проведення їх державної реєстрації, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 12 квітня 2005 року № 34/5, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12 квітня 2005 року за № 381/10661 надсилає на погодження наказ Державної авіаційної служби України від 13.05.2019 року № 582 «Про затвердження Авіаційних правил України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією», який листом Державіаслужби від 13.05.2019 № 1.14-3229-19 подано на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

Додатки: 1. Копія регуляторного акта на 60 арк. в 1 прим.

В.о. Голови

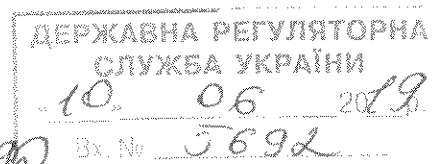


Сергій КОРШУК

ОЛЕКСАНДР КАМАСHEV



UB  
Державіаслужба України  
D: Вихідний №1.19-3860-19 від  
10.06.2019  
Підписав: Коршук Сергій Миколайович  
10.06.2019 13:02:39



ЗГІДНО З  
ОРИГІНАЛОМ



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ  
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

13.05.2019

НАКАЗ

№ 582

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», що додаються.

006239

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

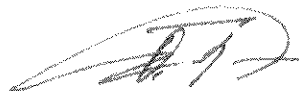
подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

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 з: № 687/28817.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

Заступник начальника відділу документального забезпечення та контролю за виконанням управління справами  
Л.М. Василенко  
«06» 06 2016 р.

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби України

13 травня 2019 року № 582

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ  
«ОБСЛУГОВУВАННЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНОЮ ІНФОРМАЦІЮ»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила 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 покладено на Україну.

2. Ці Авіаційні правила розроблено відповідно до Повітряного кодексу України та інших нормативно-правових актів України з питань діяльності у галузі цивільної авіації з урахуванням законодавства Європейського Союзу, документів Євроконтролю, Стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО).

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

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

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

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

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

аспекти людського фактору – принципи, що 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;

база – будь-яка величина або ряд величин, що можуть служити як початок або основа відліку інших величин;

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

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

верифікація – підтвердження за допомогою надання об'єктивних свідчень того, що встановлені вимоги виконано;

вимога – необхідність або очікування, яке встановлено (зазвичай передбачається чи є обов'язковим);

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

доповнення до Збірника аеронавігаційної інформації – тимчасові зміни, що вносяться до інформації, яка міститься в Збірнику аеронавігаційної інформації і надається на окремих сторінках;

електрозв'язок «диспетчер – пілот» по лінії передавання даних – засіб електрозв'язку між диспетчером та пілотом з використанням лінії передавання

даних для комунікації з метою диспетчерського обслуговування повітряного руху;

елемент – абстрактне поняття, що описує явища реального світу;

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

збірник аеронавігаційної інформації – 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 обслуговування повітряного руху; специфікація характеристик зв'язку містить вимоги до характеристик зв'язку, які застосовуються до компонентів системи, що забезпечують зв'язок, та відповідного часу передання даних, безперервності, доступності, цілісності, точності даних спостереження, необхідної безпеки та функціональності, що необхідні для виконання операцій, які пропонуються в контексті конкретної концепції повітряного простору;

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, що не підпадають під визначення навігації, заснованої на характеристиках;

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

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

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

важливі дані: існує незначна вірогідність того, що в разі використання пошкоджених звичайних даних безпечно продовження польоту та посадка повітряного судна будуть пов'язані зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

звичайні дані: існує дуже незначна вірогідність того, що в разі використання пошкоджених звичайних даних безпечно продовження польоту та посадка повітряного судна будуть пов'язані зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

критичні дані: існує значна вірогідність того, що в разі використання пошкоджених звичайних даних безпечно продовження польоту та посадка повітряного судна будуть пов'язані зі значним ризиком та можливістю катастрофи;

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

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

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

масив даних – певний набір даних;

менеджмент якості – скоординована діяльність з контролю та управління організацією щодо 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 та 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 винятком 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, необхідних для забезпечення польоту за принципами навігації, заснованої на характеристиках у межах визначеного повітряного простору;

навігація, заснована на характеристиках, – зональна навігація, заснована на вимогах до характеристик повітряного судна, що виконує політ за маршрутом обслуговування повітряного руху, 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, що отримує аеронавігаційні дані або інформацію від служби аеронавігаційної інформації;

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

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



ортометрична висота – висота точки над поверхнею геоїда, яка зазвичай є перевищенням над середнім рівнем моря (MSL);

перешкода – усі нерухомі (тимчасові або постійні) та рухомі об'єкти або їх частини, що розміщені 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, що використовується з метою встановлення даних щодо перешкод та/або місцевості;

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

поправка до Збірника аеронавігаційної інформації – постійні зміни до інформації, що міститься в Збірнику аеронавігаційної інформації;

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

продукт аеронавігаційної інформації – аеронавігаційні дані й аеронавігаційна інформація, 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 і складаються із:

збірника аеронавігаційної інформації, включно зі змінами та доповненнями;

циркуляру аеронавігаційної інформації;

аеронавігаційних карт;

повідомлення для пілотів;

масивів цифрових даних;

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

Під час розгляду продукції простежуваність може належити 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;

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 повітряного судна та за потреби інші відомості, використовуючи радіомовний режим лінії передавання даних;

радіонавігаційне обслуговування – обслуговування, що надає інформацію для наведення або дані про місцезнаходження повітряного судна з метою 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 вимірюного або розрахованого значення, яке використовується;

своєчасність даних – ступінь імовірності того, що дані застосовано до періоду їх передбачуваного використання;

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

система спостереження обслуговування повітряного руху – загальний термін, який означає у відповідних випадках ADS-B, PSR, SSR чи будь-яку іншу порівняну з ними систему наземного базування, що дає змогу ідентифікувати

повітряне судно (порівняна система наземного базування – система, яка за результатами порівняльної оцінки чи іншої застосованої методології демонструє рівень безпеки та характеристики, що еквівалентні або кращі, ніж у моноімпульсного вторинного радіолокатора);

служба аеронавігаційної інформації – служба, створена в конкретно встановленій зоні дії, яка відповідає за надання аеронавігаційної інформації/даних, необхідної(их) для забезпечення безпеки, регулярності та ефективності повітряної навігації;

складання аеронавігаційних даних чи аеронавігаційної інформації – утворення величин, пов'язаних із новими даними або інформацією чи зміною значень наявних даних або інформації;

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

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

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;

Термін RNP використовується тільки в контексті навігаційних специфікацій і не застосовується для визначення переліку навігаційних характеристик, необхідних для виконання польотів у межах встановленого повітряного простору (наприклад, RNP 4 належить до повітряного судна та експлуатаційних вимог, включно з вимогами з витримування визначеної лінії шляху з точністю 4 NM у боковому відношенні та час забезпечення контролю за дотриманням та надання попереджень у разі недотримання характеристик на борту повітряного судна);

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 із загальними властивостями. У каталозі елементів основним рівнем класифікації є тип елементів;

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

укладач вихідних аеронавігаційних даних чи аеронавігаційної інформації – суб'єкт авіаційної діяльності, який відповідає за формування даних чи інформації і від якого служба аеронавігаційної інформації отримує аеронавігаційні дані й аеронавігаційну інформацію;

управління аеронавігаційною інформацією (далі - АІМ) – динамічне, комплексне управління аеронавігаційною інформацією шляхом надання цифрових аеронавігаційних даних гарантованої якості й обміну ними у співпраці з усіма сторонами;

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

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

формат даних – структура елементів даних, записів і файлів, організованих відповідно до стандартів, специфікацій чи вимог до якості даних;

хвиля геоїда – відстань (позитивне 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 щодо еліпсоїда WGS-84 та ортометричною висотою геоїда є хвиля геоїда;

циркуляр аеронавігаційної інформації – повідомлення, що містить інформацію, яка не вимагає випуску повідомлень для пілотів або включення її до Збірника аеронавігаційної інформації, але яка стосується питань безпеки польотів чи аеронавігаційних, технічних, адміністративних і юридичних питань;

цифрова модель перевищення – надання поверхні місцевості у вигляді безперервного ряду обчислюваних значень перевищення від загальної бази в усіх вузлах певної сітки;

цілісність даних (рівень гарантій) – ступінь гарантування того, що аеронавігаційні дані та їх значення не втрачені або не змінені з моменту їх створення (визначення) чи санкціонованого внесення змін;

штучні споруди в районі аеродрому – всі антропогенні об'єкти, побудовані на поверхні Землі (міста, залізниці, канали тощо);

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

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

Інші терміни, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954 (із змінами), інших нормативно-правових актах у галузі авіації та сфері використання повітряного простору, Стандартах і рекомендованій практиці ІКАО.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі аббревіатури:

АНД – аеронавігаційні дані;

АНО – аеронавігаційне обслуговування;

АНІ – аеронавігаційна інформація;

ЗПМ – злітно – посадковий майданчик;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

- КТА – контрольна точка аеродрому;
- ОПР – обслуговування повітряного руху;
- ОрПР – організація повітряного руху;
- ППО – протиповітряна оборона;
- ППП – правила польотів за приладами;
- ПС – повітряне судно;
- РД – руліжна доріжка;
- САІ – служба аеронавігаційної інформації;
- УАІ – управління аеронавігаційною інформацією;
- ЦАНЗ – Центр аеронавігаційного забезпечення авіації Збройних Сил України;
- 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 до експлуатаційної практики;
- AGA – аеродроми та наземні засоби;
- AGL – над рівнем землі;
- ASHTAM – спеціальна серія повідомлення для пілотів, 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 САІ;
- 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;

MET – метеорологічне обслуговування;

MSL – середній рівень моря;

NIL – немає повідомлень/даних;

NOTAM – повідомлення для пілотів, що розсилається засобами електров'язку і містить інформацію про введення в дію, стан або зміну будь-якого аеронавігаційного обладнання, обслуговування та правил аеронавігаційного обслуговування чи 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;

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 чи ліквідацію небезпечних умов, що склалися через сніг, лід, сльоту або стоячу воду, утворену 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.

6. 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, що забезпечує зв'язок відносних висот (перевищень), що залежать від гравітації, з поверхнею, яка зветься геоїдом;

3) як глобальна модель гравітації використовується гравітаційна модель Землі – 1996 (EGM-96), що містить дані про поле довгих гравітаційних хвиль через градус до 360°;

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

#### 7. Інші вимоги:

1) продукти АНІ, призначені для міжнародної розсилки, складаються відкритим текстом і видаються англійською мовою;

2) назви населених пунктів пишуться відповідно до їх вимови державною мовою і за потреби транслітеруються літерами латинського алфавіту відповідно до чинних нормативно-правових актів;

3) одиниці виміру, які використовуються під час підготовки, обробок та розповсюдження АНД і АНІ, мають відповідати вимогам додатка 5 до Конвенції



про міжнародну цивільну авіацію;

4) скорочення ІСАО використовуються у всіх випадках, якщо їхнє застосування полегшує сприйняття АНД і АНІ, що розповсюджуються.

## II. Повноваження та функції

### 1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації забезпечує обслуговування аеронавігаційною інформацією шляхом створення Служби аеронавігаційної інформації.

Незалежно від способу забезпечення АНІ та АНД вся інформація, що публікується, повинна мати чітке посилання щодо погодження уповноваженим органом із питань цивільної авіації.

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

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює контроль якості АНД і АНІ, які 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 й повного надання АНД і АНІ.

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

## 2. Служба аеронавігаційної інформації

1. Повноважним і 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 має гарантувати надання АНД і АНІ, необхідні для забезпечення безпеки, регулярності, ефективності аеронавігації, у формі, яка відповідає експлуатаційним вимогам спільноти ОрПР, що висувають:

1) персонал, задіяний у виконанні польотів, включно з льотними екіпажами, персоналом, який здійснює планування польотів, та персоналом льотних тренажерів;

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

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

4. Основним завданням САІ Украероруху є забезпечення потоку АНД і АНІ, необхідних для безпечного, регулярного, економічного та ефективного

функціонування глобальної системи організації повітряного руху. При цьому АНІ, необхідна для оперативного використання, має бути однаковою та послідовною на всіх етапах проходження – від отримання до розповсюдження.

5. Для забезпечення передпольотного інформаційного обслуговування та задоволення потреб в аеронавігаційній інформації під час польоту САІ Укрероруху має отримувати АНД і АНІ від:

- 1) провайдерів аеронавігаційного обслуговування;
- 2) користувачів повітряного простору;
- 3) аеродромів (аеропортів);
- 4) САІ інших держав;
- 5) EAD;
- 6) ЦАНЗ;
- 7) з інших доступних офіційних джерел.

6. АНД і АНІ, отримані від САІ інших держав, під час розповсюдження супроводжуються чітким посиланням на те, що вони опубліковані з дозволу держави, від якої отримані.

7. АНД і АНІ, отримані з інших доступних офіційних джерел, за можливості перевіряються перед розповсюдженням. Якщо така перевірка не проводилась, про це чітко зазначається під час розповсюдження.

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. У разі виникнення 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 надані розбіжності та кожні півроку (станом на 01 червня та 01 грудня) або за запитом САІ Украероруху подає інформацію до САІ Украероруху для публікації в АІР.

10. САІ Украероруху має 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 АІР, та її відповідність вимогам цих Авіаційних правил.

13. САІ Украероруху повинна 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 межах системи управління якістю підприємства та мати підготовлений персонал.

2. Укладач АНД і АНІ укладає угоду з провайдером АНО (САІ Украероруху) для визначення повноважень, порядку взаємодії, прав та обов'язків щодо забезпечення безпеки польотів під час надання АНІ.

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

4. АНД і АНІ укладач надає своєчасно, повно, з відповідною якістю в стандартизованих форматах, що 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 та аеронавігаційною інформацією

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

2. САІ Украероруху уповноважена направляти запити на отримання АНД і АНІ до інших держав та здійснювати супроводження їх продуктів АНІ.

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

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

5. За можливості САІ Украероруху встановлює безпосередні зв'язки зі службами АНІ інших держав для полегшення міжнародного обміну АНД і АНІ.

6. Якщо повноваження щодо публікації/зберігання та розповсюдження продуктів АНІ здійснює недержавна установа, одна копія кожної з таких продуктів АНІ у разі наявності (АІР, включно зі змінами та доповненнями, АІС, NOTAM, аеронавігаційні карти) надається службам АНІ інших держав безкоштовно у взаємно узгоджених формах за винятком випадків, передбачених пунктом 7 цієї глави.

7. Обмін більше ніж однією копією елементів продуктів АНІ та інших документів, включно з тими, що містять законодавчі акти та нормативні документи, має бути передбачений двосторонніми угодами між договірними державами й організаціями.

8. Якщо АНД і АНІ надаються у формі масивів цифрових даних, що використовує САІ Украероруху, вони мають надаватися на основі угоди між відповідними договірними державами.

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

10. Для надання масивів даних використовуються моделі обміну АНД і АНІ, що забезпечують глобальну функціональну сумісність.

11. Технічні характеристики, які належать 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 цього розділу, 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 САІ Украероруху як автора продукції.

2. Якщо АНД і АНІ надаються іншій державі відповідно до вимог пункту 7 глави 4 цього розділу, держава, яка їх отримує, не має надавати масиву цифрових даних третій стороні без згоди держави, що надала АНД і АНІ.

## 6. Відшкодування витрат

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

2. Якщо 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 базуються 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, визначені САІ Украероруху, мають бути

достатніми для забезпечення своєчасного збору, обробки, збереження, інтеграції, обміну та доставки АНД і АНІ гарантованої якості до системи 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) укладач створює Каталог АНД (далі – Каталог).

Порядок розроблення та супроводження Каталогу встановлює уповноважений орган 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 (включно з рівнем 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, що містяться в Каталозі, може бути аналогічною або більш високою, ніж роздільна здатність опублікованих даних.

### 3. Цілісність даних:

1) цілісність АНД зберігається протягом усього 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 потреби) може бути передбачено 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, виявлених у результаті ретельного аналізу загальної архітектури системи як потенційні ризики цілісності даних.

4. Простежуваність АНД забезпечується та підтримується протягом усього 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 чи масивами даних;

3) якщо строк дії для масиву даних визначено, він має враховувати строки дії всіх індивідуальних елементів даних.

6. Повнота АНД забезпечується з метою підтримання їх передбачуваного використання.

7. Формат наданих даних має 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 перевірити якість усієї 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 мають використовуватися під час передання та/або зберігання АНД і цифрових масивів даних.

2. Методи виявлення помилок у цифрових даних застосовуються на всіх рівнях цілісності даних, зазначених 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 та 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 мають:

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

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

## 6. Система управління якістю

1. У САІ Украероруху управління якістю здійснюється в межах 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 дати підготовки даних до дати їх розсилання наступному передбачуваному користувачеві повітряного простору з урахуванням запланованого використання даних.

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

4. У межах створеної системи управління якістю:

1) визначаються компетенції й пов'язані з ними знання, вміння й навички, необхідні для виконання кожної функції, а персонал, який 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, що підтверджує кваліфікацію персоналу;

4) організовуються початкові й періодичні перевірки, які вимагають від персоналу демонстрації володіння необхідними компетенціями;

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

5. Система управління якістю САІ Укрероруху охоплює необхідну

політику, процеси та процедури, у тому числі й призначені для використання метаданих для забезпечення і перевірки простежуваності АНД по всьому ланцюгу даних АНІ з метою ідентифікації помилок в даних, їх виправлення й інформування про них відповідних користувачів.

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

7. Усіх необхідних заходів вживають 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. Усі висновки за підсумками аудиту та дії з усунення недоліків підтверджуються фактами й належним чином документуються.

## 7. Урахування аспектів людського фактору

1. З метою оптимального використання АНД і АНІ під час їх складання, визначення змісту, обробки і розповсюдження враховуються аспекти людського фактора.

2. Цілісність інформації має враховуватись, якщо є потреба у взаємодії між людьми, й у разі виявлення факторів ризику мають визначатися заходи для їх усунення.

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

#### IV. Сфера застосування АНД і АНІ

##### 1. Сфера застосування АНД і АНІ

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

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

1) національні норми, правила, процедури;

2) аеродроми, вертодроми;

3) повітряний простір;

4) маршрути ОрПР;

5) процедури польотів за приладами;

6) радіонавігаційні засоби/системи;

7) перешкоди;

8) географічну інформацію.

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

4. АНД і АНІ в кожному підпункті можуть складати декілька організацій або повноважні органи.

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

6. Технічні вимоги, що стосуються класифікації точності та цілісності АНД, містяться у PANS-AIM, Doc10066 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 містяться 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 та 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 мають надаватись у вигляді електронного документа (eAIP), який має бути доступним для відображення на екрані комп'ютера та друку на папері.



## 5. AIP:

1) основне джерело постійної інформації та інформації про тимчасові зміни, що мають довготерміновий характер;

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

3) містить:

найменування компетентного органу, відповідального за аеронавігаційні засоби, обслуговування чи процедури, відомості про які містяться в АІР;

загальні умови надання обслуговування чи засобів для міжнародного використання;

перелік наявних розбіжностей між національними правилами, практикою держави та відповідними Стандартами, рекомендованою практикою і Правилами ІСАО у формі, що забезпечує користувачу швидке встановлення розбіжностей між вимогами держави та ІСАО;

вказівку на вибір, зроблений державою в разі, якщо Стандартами, рекомендованою практикою і Правилами ІСАО передбачено альтернативний варіант дій.

Інформація з АІР та аеронавігаційних карт України масштабу 1:500000 виключається, якщо сертифікат аеродрому/посвідчення ЗПМ анулюється або строк його дії не продовжується понад півроку після спливання строку дії сертифіката - посвідчення;

4) зміст АІР визначається відповідно до додатка 1 до PANS-AIM, Doc 10066 ІСАО «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

5) публікується англійською та українською мовами, інформація, що міститься в таблицях та картах АІР, 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. AIC:

1) 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, правових питань чи питань адміністративного характеру;

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

3) видається в електронному форматі;

4) чинність діючого AIC має переглядатися принаймні 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, включно з вимогами щодо забезпечення кожного типу аеронавігаційних карт, міститься у додатку 4 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

2) перелік аеронавігаційних карт у разі опублікування надається окремо для кожного аеродрому як складова частина AIP або розсилається окремо користувачам AIP;

3) перелік аеронавігаційних карт, що підлягають публікації:

карта аеродрому (ICAO);

карта наземного аеродромного руху (ICAO);

карта аеродромних перешкод, тип A (ICAO);

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

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

карта району (ICAO) (публікується за потреби);

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:

карта аеродромних перешкод (ICAO), тип В;

аеронавігаційна карта масштабу 1:500 000 (ICAO);

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

7) ступінь роздільної здатності аеронавігаційних даних карти має бути такою, як зазначено 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, включно з формами 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 таких 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 має охоплювати весь обсяг інформації, що міститься в AIP;

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

3) масив даних AIP має містити цифрове надання АНІ тривалого характеру (постійна інформація та тривалі тимчасові зміни).

### 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 такі райони:

район 1 - вся територія України;

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

район 2a - прямокутна зона навколо ЗПС, включно з льотною смугою та будь-якою смугою, вільною 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 Укрероруху інформацію про перешкоди в районах 2, 3, які перетинають такі поверхні обмеження:

для району 2 – з відносною висотою понад 100 метрів AGL:

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

з відносною висотою понад 3 метри 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 надання інформації про поверхню місцевості у вигляді безперервного ряду, що обчислюється від загальної бази значень перевищення в усіх 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 у районі 2, а саме:

у зоні, що простягається на 10 кілометрів від КТА;

у 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 від найменшого перевищення ЗПС, відповідають кількісним вимогам району 2;

5) для координації дій між двома аеродромами, що межують у разі накладення відповідних зон охоплення, для забезпечення правильності даних про одну й ту саму місцевість укладається угода між відповідними аеродромами;

6) для аеродромів, розташованих 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 надає дані про місцевість для району 4 для всіх ЗПС, на яких виконуються точні заходи на посадку за категоріями II та III і де експлуатантам повітряних суден надається детальна інформація про місцевість для оцінки впливу місцевості при визначенні висоти, прийняття рішення (DH) за допомогою радіовисотомірів;

9) якщо додаткові дані про місцевість збираються для задоволення інших аеронавігаційних вимог, масиви даних про місцевість мають бути розширені



для включення цих додаткових даних.

#### 5. Масиви даних про перешкоди:

1) масиви АНД про перешкоди містять цифрове надання вертикальних і горизонтальних розмірів перешкод;

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

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

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

5) для міжнародних аеродромів надаються дані про перешкоди для:

району 2а щодо тих перешкод, що виступають за поверхню обліку даних про перешкоди, та є прямокутною зоною навколо ЗПС, включно з льотною смугою і наявною смугою, вільною від перешкод. Поверхня обліку перешкод району 2а розташована на висоті 3 метри над перевищенням найближчої ЗПС вимірним уздовж осьової лінії ЗПС, а в зонах, що належать до смуги, вільної 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, що виступають за межі поверхонь обмежень перешкод аеродрому;

б) зони траєкторії зльоту визначено в додатку 4 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Поверхні обмежень перешкод у районі аеродрому

визначено в главі 4 тому I додатка 14 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію;

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

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

район 2c - зона, що простягається із зовнішнього боку району 2a та району 2b на відстань не більше ніж 10 кілометрів від межі району 2a. Поверхня обліку перешкод району 2c має нахил 1,2% і простягається із зовнішнього боку району 2a і 2b на відстань не більше ніж 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, що 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 у разі накладення відповідних зон охоплення, для забезпечення правильності даних про одні й ті самі перешкоди укладається угода між відповідними аеродромами;

9) для аеродромів, розташованих 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 0,5 метра над горизонтальною площиною, яка проходить через ближчу точку на робочій площі аеродрому;

11) для міжнародних аеродромів дані про перешкоди надаються для району 4 для всіх ЗПС, на які виконуються точні заходи на посадку за категоріями II, III;

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

13) оновлення інформації щодо перешкод визначається не рідше ніж один раз на шість років.

#### 6. Масиви картографічних даних аеродрому:

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

2) елементи аеродрому складаються із атрибутів і геометрії, які наводяться як точки, лінії або багатокутники (пороги ЗПС, лінії наведення під час руління і зони стоянки повітряних суден);

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

#### 7. Масиви даних про процедури польотів за приладами:

1) містять цифрове надання схем польотів за приладами;

2) надаються для всіх міжнародних аеродромів.

#### 4. Послуги щодо розсилки

##### 1. Загальна інформація:

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 АНІ зареєстрованим користувачам повітряного простору можна використовувати Інтернет.

##### 2. Розсилка NOTAM:

1) NOTAM має розсилатися за запитом користувачів повітряного простору;

2) підготовка NOTAM здійснюється відповідно до положень ІСАО, що стосуються правил зв'язку;

3) розсилка NOTAM здійснюється мережею авіаційної фіксованої служби (далі - 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, умовне позначення укладача. САІ Украероруху визначає NOTAM, що 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 мають використовуватися переліки вибіркової розсилки;

8) інструктивний матеріал щодо переліків вибіркової розсилки міститься 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 (включно з льотними екіпажами) та відповідальному за надання передпольотної інформації, має бути доступна АНІ про етапи маршрутів, які починаються від такого аеродрому/вертодрому.

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

2. Аеронавігаційна інформація, що надається з метою передпольотного планування, повинна включати таку інформацію, що має важливе експлуатаційне значення у разі використання елементів продукції АНІ.

3. Елементи продуктів АНІ можуть бути обмежені національними публікаціями.

4. Членам льотного екіпажу може бути надано стислу семантику діючих

NOTAM, що мають експлуатаційне значення, та іншу інформацію термінового характеру у 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 такої інформації до САІ Украероруху для її подальшої розсилки за потреби.

2. На аеродромі/вертодромі встановлюється порядок отримання інформації від членів льотного екіпажу про наявність небезпеки, яку можуть створювати тварини.

3. Інформація про наявність небезпеки, яку створюють або можуть створювати тварини, має надаватися до САІ Украероруху для її подальшої розсилки за потреби.

## VI. Оновлення аеронавігаційної інформації

### 1. Регламентация і контролювання АНІ (AIRAC)

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

межі (горизонтальні, вертикальні), правила та процедури, що застосовуються до:

районів польотної інформації;

диспетчерських районів;

диспетчерських зон;

маршрутів ОПР;

постійних небезпечних, заборонених зон і зон обмеження польотів (включно з видами і періодами діяльності, якщо це відомо) та зон ідентифікації ППО (ADIZ);

постійних зон, маршрутів або їх ділянок, де є 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 й абсолютних мінімальних висот у секторі;

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

ЗПС і кінцевих смуг гальмування;

РД і перонів;

наземних експлуатаційних процедур на аеродромі (включно з процедурами на випадок низької видимості);

світлосигнального обладнання зони наближення і ЗПС;

експлуатаційних мінімумів аеродрому, якщо вони публікуються.

2. Інформація, надана за системою AIRAC, не змінюється принаймні упродовж наступних 28 днів від дати набрання чинності цією інформацією, крім випадків, коли інформація має тимчасовий характер і не зберігається протягом усього періоду.

3. Інформація, що надається за системою AIRAC, має надаватися CAI Украероруху щонайменше за 28 днів 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 днів 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) місця розташування, висот і освітлення перешкод для навігації;

2) годин роботи аеродромів, засобів і служб;

3) призначених повноважних органів, відповідальних за засоби й обслуговування, які надаються для національної і міжнародної аеронавігації в повітряному просторі України;

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 є можливість перехоплення.

8. Якщо плануються значні зміни АНІ в AIP та є можливість заздалегідь



повідомити користувачів, САІ Украероруху має надавати інформацію так, щоб вона дійшла до 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 (включно зі змінами пеленгу на схемах у зв'язку зі змінами магнітного схилення);

5) інформації, зазначеної у пункті 1 цієї глави, якщо це стосується держави в цілому чи її будь-якої значної частини або якщо необхідна координація між країнами.

9. Інструктивний матеріал щодо того, що є істотною зміною для системи AIRAC, включено до Doc 8126 ICAO «Aeronautical Information Services Manual».

## 2. Оновлення продуктів аеронавігаційної інформації

### 1. Оновлення AIP:

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

2) постійні зміни до AIP публікуються як поправки до AIP;

3) строк розгляду змін, що стосуються повітряного простору України, не має перевищувати 10 робочих днів для САІ Украероруху та 15 робочих днів для уповноваженого органу з питань цивільної авіації з дня їх надходження;

4) з метою погодження та затвердження уповноваженим органом з питань цивільної авіації змін до АІР, які стосуються елементів структури повітряного простору та не пов'язані з внесенням змін на підставі затверджених Інструкції з виконання польотів та Інструкції з використання повітряного простору або поправок до них, додатково подаються такі документи:

підстава для внесення змін;

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

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 зазначені зміни (за потреби).

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

5) тимчасові зміни довготривалого характеру (3 місяці та більше) й інформація короткотривалого характеру, яка містить великий текст та/або графічний матеріал, публікуються як доповнення до АІР;

6) оновлення інформації в АІР здійснюється за допомогою Інструкції з виконання польотів, Інструкції з використання повітряного простору чи Каталогу АНД;

7) інструкції розробляються та супроводжуються:

органом ОПП аеродромів цивільної авіації, експлуатантом аеродрому AFIS, експлуатантом вертодрому, ЗПМ, пункту запуску аеростатів;

юридичною, фізичною особою, діяльність якої пов'язана з використанням повітряного простору полігонів, військових стрільбищ, кар'єрів, пунктів запуску метеорологічних радіозондів (куль-пілотів) та пунктів проведення стрільб, зокрема з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері.

Порядок розробки, погодження та супроводження інструкцій визначає уповноважений орган з питань цивільної авіації;

8) зміни, затверджені уповноваженим органом з питань цивільної авіації, які публікуються за системою AIRAC, подаються до CAI Украероруху не пізніше ніж за 84 доби до чергової дати AIRAC;

9) CAI Украероруху здійснює контроль відповідності АНІ, наведеної в AIP, інформації, що міститься в Каталозі АНД, інструкціях з виконання польотів та інструкціях із використання повітряного простору;

10) контроль і нагляд за наданням АНД і АНІ здійснює уповноважений орган з питань цивільної авіації в межах проведення нагляду за безпекою польотів під час аеронавігаційного обслуговування;

11) аеронавігаційна інформація, що публікується в AIP без урахування системи регламентації та контролю АНІ:

передмова, реєстрація поправок доповнень до AIP, контрольний перелік сторінок AIP, перелік рукописних поправок до AIP, зміст частини I AIP – GEN;

призначені повноважні органи;

приліт, транзит і виліт повітряних суден;

приліт, транзит і виліт пасажирів та екіпажу;

ввіз, транзит і вивіз вантажу;

прилади, обладнання й польотні документи повітряного судна;  
витяги з національних правил і міжнародних угод/конвенцій України;  
розходження зі стандартами, рекомендованою практикою та правилами ICAO;

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 подає користувач повітряного простору або провайдер АНО на опублікування до САІ Украероруху. Опрацювання відповідного запиту САІ Украероруху здійснює протягом 1 години з часу отримання. У разі відсутності заперечень до відповідного запиту NOTAM

видається згідно із запитом. У випадках непередбачених подій, які впливають на безпеку польотів та обслуговування повітряного руху, САІ Украероруху видає NOTAM якомога швидше на підставі отриманого запиту. Запит на видання NOTAM подається українською та/або англійською мовами;

2) відповідальна особа за надання інформації від державної авіації подає запит на видання NOTAM до ЦАНЗ та Украероцентру, після перевірки інформації Украероцентр 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 строк з урахуванням вимог Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерством оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України від 14 вересня 2018 року за № 1056/32508;

4) текст NOTAM складається з використанням значень / однакової скороченої фразеології ІКАО, запропонованих для коду NOTAM, та доповнюється скороченнями ІКАО, індексами, визначеннями, показниками, позивними, частотами, цифрами, відкритим текстом;

5) NOTAM видається англійською мовою;

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, наведеному в PANS-AIM, Doc 10066 ІКАО «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 в PANS-AIM, Doc 10066 ICAO «Air Navigation Services - Aeronautical Information Management»;

8) у разі допущення в NOTAM помилки на його заміну видається новий NOTAM за новим номером або NOTAM з помилками має бути скасовано та видано новий NOTAM;

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

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

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

12) кожен NOTAM складається максимально стисло, зрозуміло, 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 зазначено розділи та глави AIP;

15) під час випуску NOTAM, що скасовує або замінює попередній NOTAM, зазначаються серія та номер попереднього NOTAM. Серія, індекс місцезнаходження і зміст обох NOTAM мають бути однаковими;

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

17) до тексту NOTAM мають включатися індекси місцезнаходження, які містяться в Doc 7910 ICAO «Location Indicators». У жодному разі не можна використовувати скороченої форми таких індексів. Якщо для місця розташування не присвоєно індикатора місцезнаходження ICAO, його назва зазначається словами та пишеться відповідно до місцевого використання, транслітерована (за потреби) в ISO Basic-Latin alphabet;

18) у разі якщо поправка або доповнення до AIP публікується відповідно до правил AIRAC, складається тригер NOTAM;

19) детальні характеристики, що стосуються тригера 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 із експлуатаційної точки зору

постійних або тимчасових змін, що мають довготерміновий характер, крім великого текстового та/або графічного матеріалу;

21) NOTAM складається і видається щодо такої інформації:

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

початок, припинення функціонування аеронавігаційних служб (CAI, ОПР, AGA, CNS, MET, SAR тощо) 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;

зміна оголошеного часу роботи;

зміна пізнавального сигналу;

зміна орієнтації (спрямованих засобів);

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

зміна розкладу чи змісту радіомовних передач;

нерегулярність чи ненадійність роботи будь-яких радіонавігаційних служб та служб зв'язку «повітря–земля» або обмеження в роботі ретрансляційних станцій (включно з експлуатаційними наслідками, обслуговуванням, частотою та зоною);

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

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

початок, припинення або значні зміни засобів і 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 наявних засобів і 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 у зв'язку з пошуково-рятувальними роботами);

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

зони конфліктів, які становлять загрозу для аеронавігації (зокрема більш конкретна інформація про характер і масштаб загроз, пов'язаних із 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, небезпечних зон або зон обмеження польотів;

встановлення або скасування зон, маршрутів або їх частин, де є 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 щодо рятування

та боротьби з пожежею;

наявність, усунення або значна зміна небезпечних умов (зокрема, 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 (за наявності такої інформації), ділянки повітряного простору, де можуть бути зачеплені ці явища;

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

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

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

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

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, за потреби 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 напрямки, а також інших вказівних знаків на робочій площі аеродрому;

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

недостатність забезпечення диспетчерським обслуговуванням перонів і регулювання руху;

стрибки з парашутом у неконтрольованому повітряному просторі за правилами візуальних польотів, а також в оголошених місцях або в межах небезпечних чи заборонених зон контрольованого повітряного простору ОПР;

навчальна діяльність наземних підрозділів;

відсутність резервних і допоміжних систем, якщо немає експлуатаційних наслідків;

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

національні норми, що не стосуються авіації загального призначення;

оголошення чи 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, що стосується аеродрому та його околиць і не впливає на його експлуатаційний стан, може бути розповсюджена локально під час польоту або попередньо до вильоту чи будь-яким іншим зв'язком із членами льотного екіпажу;

23) проходження запиту на видання NOTAM до адресата контролюється за допомогою телефонного зв'язку. Запити на видання NOTAM, подані з порушенням встановленого цими Авіаційними правилами порядку, до опрацювання не приймаються;

24) контроль актуальності інформації, опублікованої за допомогою NOTAM, структурні підрозділи уповноваженого органу з питань цивільної авіації здійснюють через офіційний сайт САІ Украероруху цілодобово.

### 3. Оновлення масивів даних:

1) масиви даних змінюються або перевидуються 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 у 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



V.CIMAK

Заступник начальника відділу документального  
забезпечення та контролю за виконанням  
управління справами   
Л.М. Василенко  
«10» 06 2019