

Інформація щодо внесення змін до проєкту наказу «Про затвердження Змін до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» за результатами громадського обговорення шляхом електронних консультацій

У період з 01.06.2020 до 15.06.2020 відбулося громадське обговорення шляхом електронних консультацій проєкту наказу Державіаслужби «Про затвердження Змін до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху» (далі – проєкт наказу).

Державіаслужбою отримано письмові пропозиції до проєкту наказу від Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.

Результати опрацьованих зауважень та пропозицій наведено у таблиці.

Редакція проєкту наказу	Редакція проєкту наказу за результатами громадського обговорення та отриманих пропозицій
Повітряна швидкість	В рядках 6-14 таблиці «Класифікація повітряного простору ОПР, обслуговування, що надається, та умови виконання польотів»: Приладова швидкість
ПВП	В рядку 11 таблиці «Класифікація повітряного простору ОПР, обслуговування, що надається, та умови виконання польотів»: ППП
Проект наказу доповнено новими пунктами:	
Діюча редакція Авіаційних правил	Редакція за результатами громадського обговорення та отриманих пропозицій
межа дії дозволу (clearance limit) - пункт або точка, до межі якої діє диспетчерський дозвіл, виданий ПС;	У пункті 3 розділу I: 1) межа дії дозволу (clearance limit) – місце або точка, до якого(ї) діє диспетчерський дозвіл, виданий ПС;
пункт передачі донесень (reporting point) - визначене географічне місце, відносно якого може бути повідомлено місцезнаходження ПС;	2) точка передачі донесень (reporting point) – визначене географічне місце, відносно якого може бути повідомлено місцезнаходження ПС;
циркулярний зв'язок (conference communications) - засоби зв'язку, що дозволяють вести пряму розмову між трьома чи більше пунктами одночасно;	3) циркулярний зв'язок (conference communications) - засоби зв'язку, що дозволяють вести пряму розмову між трьома чи більше абонентами одночасно;
	У пункті 5 розділу I:

<p>5. Межами застосування цих Авіаційних правил є: цивільні аеродроми на території України, на яких надається ОПР;</p>	<p>5. Межами застосування цих Авіаційних правил є: цивільні аеродроми та аеродроми спільного використання на території України, на яких надається ОПР;</p>
<p>РПШ над відкритим морем встановлюють на підставі регіональних аеронавігаційних угод.</p>	<p>У абзаці другому пункту 1 глави 4 розділу II: Межі РПШ над відкритим морем встановлюють на підставі регіональних аеронавігаційних угод.</p>
<p>1. Під час встановлення маршрутів ОПР забезпечують захищений повітряний простір вздовж кожного маршруту ОПР та безпечні інтервали між суміжними маршрутами ОПР. Рекомендації щодо методу встановлення маршрутів ОПР, що визначаються VOR, містяться у <u>додатку 4</u> до цих Авіаційних правил. Інструктивний матеріал щодо встановлення маршрутів ОПР міститься у Doc 9426 «Air Traffic Services Manual» ICAO.</p>	<p>У пункті 1 глави 12 розділу II: 1. Під час встановлення маршрутів ОПР забезпечують захищений повітряний простір вздовж кожного маршруту ОПР та безпечні інтервали між суміжними маршрутами ОПР. Рекомендації щодо методу встановлення маршрутів ОПР, що визначаються VOR, містяться у <u>додатку 4</u> до цих Авіаційних правил. «Інструктивний матеріал щодо встановлення маршрутів ОПР міститься у Doc 9426 «Air Traffic Services Manual» ICAO та документі Євроконтролю «European Route Network Improvement Plan, Part 1, European Airspace Design Methodology – Guidelines»».</p>
<p>18. Пункти передачі донесень встановлюються як пункти обов'язкової передачі донесень або за запитом.</p>	<p>У пункті 18 глави 14 розділу II: 18. Точки передачі донесень встановлюються як точки обов'язкової передачі донесень або за запитом.</p>
<p>19. Пункти обов'язкової передачі донесень встановлюють із дотриманням таких умов: 1) кількість пунктів обов'язкової передачі донесень зводиться до мінімуму, необхідного для поточного забезпечення органів ОПР інформацією щодо ходу польоту ПС,</p>	<p>У пункті 19 глави 14 розділу II: 19. Точки обов'язкової передачі донесень встановлюють із дотриманням таких умов: 1) кількість точок обов'язкової передачі донесень зводиться до мінімуму, необхідного для поточного забезпечення органів ОПР інформацією щодо ходу польоту ПС,</p>

<p>з урахуванням потреби зведення до мінімуму навантаження на льотний екіпаж та диспетчерів, а також завантаженості каналів двостороннього зв'язку «повітря - земля»;</p> <p>2) наявність у якійсь точці радіонавігаційного засобу не обов'язково визначає її призначення як пункту обов'язкової передачі донесень;</p> <p>3) пункти обов'язкової передачі донесень не завжди встановлюють на межах РПІ чи диспетчерських районів.</p>	<p>з урахуванням потреби зведення до мінімуму навантаження на льотний екіпаж та диспетчерів, а також завантаженості каналів двостороннього зв'язку «повітря - земля»;</p> <p>2) наявність у якійсь точці радіонавігаційного засобу не обов'язково визначає її призначення як точки обов'язкової передачі донесень;</p> <p>3) точки обов'язкової передачі донесень не завжди встановлюють на межах РПІ чи диспетчерських районів.</p>
<p>20. Пункти передачі донесень за запитом можуть встановлюватися з урахуванням потреби ОПР у додаткових донесеннях щодо місцезнаходження, коли цього потребують наявні умови.</p>	<p>У пункті 20 глави 14 розділу II: 20. Точки передачі донесень за запитом можуть встановлюватися з урахуванням потреби ОПР у додаткових донесеннях щодо місцезнаходження, коли цього потребують наявні умови.</p>
<p>21. Призначення пунктів обов'язкової передачі донесень та передачі донесень за запитом періодично переглядається з метою зведення потреби в передачі поточних донесень щодо місцезнаходження до мінімуму, потрібного для забезпечення ефективного ОПР.</p>	<p>У пункті 21 глави 14 розділу II: 21. Призначення точок обов'язкової передачі донесень та передачі донесень за запитом періодично переглядається з метою зведення потреби в передачі поточних донесень щодо місцезнаходження до мінімуму, потрібного для забезпечення ефективного ОПР.</p>
<p>22. Надання поточних донесень під час прольоту ПС пунктів обов'язкової передачі донесень не завжди є обов'язковим для всіх польотів за всіх умов. У разі застосування цього принципу особливу увагу звертають на таке:</p> <p>1) від ПС, що виконують політ із великою швидкістю та на великих висотах, не вимагають передачі поточних донесень про</p>	<p>У пункті 22 глави 14 розділу II: 22. Надання поточних донесень під час прольоту ПС точок обов'язкової передачі донесень не завжди є обов'язковим для всіх польотів за всіх умов. У разі застосування цього принципу особливу увагу звертають на таке:</p> <p>1) від ПС, що виконують політ із великою швидкістю та на великих висотах, не вимагають передачі поточних донесень про</p>

<p>місцезнаходження під час прольоту всіх пунктів передачі донесень, встановлених як пункти обов'язкової передачі донесень для ПС, що виконують політ із малою швидкістю та на малих висотах;</p> <p>2) від ПС, що виконують транзитний проліт через ТМА, не вимагають передачі поточних донесень щодо місцезнаходження з тією самою частотою, що й від ПС, що прибувають або вилітають.</p>	<p>місцезнаходження під час прольоту всіх точок передачі донесень, встановлених як точки обов'язкової передачі донесень для ПС, що виконують політ із малою швидкістю та на малих висотах;</p> <p>2) від ПС, що виконують транзитний проліт через ТМА, не вимагають передачі поточних донесень щодо місцезнаходження так само часто, як це вимагається від ПС, що прибувають або вилітають.</p>
<p>23. У районах, де наведені вище принципи встановлення пунктів передачі донесень застосовувати практично недоцільно, створюється система передачі донесень із посиланням на довготу чи широту, що зазначаються в цілих градусах.</p>	<p>У пункті 23 глави 14 розділу II: 23. У районах, де наведені вище принципи встановлення точок передачі донесень застосовувати практично недоцільно, створюється система передачі донесень із посиланням на довготу чи широту, що зазначаються в цілих градусах.</p>
<p>17. Координація дій між органами військового управління Збройних Сил України та органами ОНР</p>	<p>У главі 17 розділу II: 17. Координація дій між органами військового управління та органами ОНР</p>
<p>1. Провайдери послуг ОНР повинні встановлювати та здійснювати взаємодію з відповідними органами військового управління Збройних Сил України, що провадять діяльність, яка може вплинути на польоти цивільних ПС.</p>	<p>У пункті 1 глави 17 розділу II: 1. Провайдери послуг ОНР повинні встановлювати та здійснювати взаємодію з відповідними органами військового управління, що провадять діяльність, яка може вплинути на польоти цивільних ПС.</p>
<p>3. Між органами ОНР і відповідними органами військового управління Збройних Сил України має бути досягнута домовленість про безпосередній обмін інформацією, яка стосується безпечного та безперешкодного виконання польотів цивільними ПС.</p>	<p>У пункті 3 глави 17 розділу II: 3. Між органами ОНР і відповідними органами військового управління має бути досягнута домовленість про безпосередній обмін інформацією, яка стосується безпечного та безперешкодного виконання польотів цивільними ПС.</p>
<p>4. Органи ОНР мають постійно або за запитом, відповідно до місцевих процедур, погоджених із</p>	<p>У пункті 4 глави 17 розділу II: 4. Органи ОНР мають постійно або за запитом, відповідно до місцевих процедур, погоджених із</p>

<p>визначеними органами військового управління Збройних Сил України, забезпечувати їх необхідними планами польоту та іншими даними щодо польотів цивільних ПС. З метою усунення або зменшення потреби перехоплення цивільних ПС провайдери послуг ОНР надають пропозиції щодо встановлення будь-яких районів чи маршрутів, де для всіх польотів застосовують вимоги <u>Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»</u>, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508 (далі - АПУ «Правила використання повітряного простору України»), та АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», що стосуються планів польотів, двостороннього зв'язку і сповіщень про місцезнаходження з метою забезпечення відповідних органів ОНР усіма даними щодо цих польотів, зокрема з метою полегшення розпізнавання цивільних ПС.</p>	<p>визначеними органами військового управління, забезпечувати їх необхідними планами польоту та іншими даними щодо польотів цивільних ПС. З метою усунення або зменшення потреби перехоплення цивільних ПС провайдери послуг ОНР надають пропозиції щодо встановлення будь-яких районів чи маршрутів, де для всіх польотів застосовують вимоги <u>Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»</u>, затверджених наказом Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України від 11 травня 2018 року № 430/210, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508 (далі - АПУ «Правила використання повітряного простору України»), та АПУ «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», що стосуються планів польотів, двостороннього зв'язку і сповіщень про місцезнаходження з метою забезпечення відповідних органів ОНР усіма даними щодо цих польотів, зокрема з метою полегшення розпізнавання цивільних ПС.</p>
<p>5. Органи військового управління Збройних Сил України, користувачі повітряного простору повинні своєчасно доводити до органів ОНР наявну інформацію про діяльність, потенційно небезпечну для цивільних ПС. Відповідний орган ОНР забезпечує розповсюдження такої інформації через САІ або, за потреби, безпосередньо доводить її до відповідних екіпажів ПС.</p>	<p>У пункті 5 глави 18 розділу II: 5. Органи військового управління, користувачі повітряного простору повинні своєчасно доводити до відома органів ОНР наявну інформацію про діяльність, потенційно небезпечну для цивільних ПС. Відповідний орган ОНР забезпечує розповсюдження такої інформації через САІ або, за потреби, безпосередньо доводить її до відповідних екіпажів ПС.</p>
	<p>У пункті 1 глави 21 розділу II:</p>

<p>1. Для отримання САІ відомостей, для надання оновленої аеронавігаційної інформації та забезпечення польотною інформацією між САІ та органом ОПР має бути домовленість про надання до САІ без затримки:</p>	<p>1. Для того, щоб органи, які здійснюють обслуговування аеронавігаційною інформацією, отримували інформацію, яка дозволить їм надавати актуальну передпольотну інформацію, та для задоволення потреби у такій інформації під час виконання польоту між цими органами та органами обслуговування повітряного руху має бути домовленість про надання такої інформації до САІ без затримки:</p>
<p>3. Годинники та інші пристрої запису часу органу ОПР мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення часу з точністю ± 30 с UTC. Якщо орган ОПР використовує CPDLC, годинники та інші пристрої запису часу мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення точності часу в межах однієї секунди UTC.</p>	<p>У пункті 3 глави 25 розділу II: 3. Годинники та інші пристрої запису часу органу ОПР мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення часу з точністю ± 30 с UTC. Якщо орган ОПР використовує електрозв'язок по лінії передачі даних, годинники та інші пристрої запису часу мають бути перевірені відповідно до встановленої процедури для забезпечення точності часу в межах однієї секунди UTC.</p>
<p>1. Провайдери послуг ОПР повинні розробляти та публікувати плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати ОПР і відповідні допоміжні види обслуговування.</p>	<p>У пункті 1 глави 31 розділу II: 1. Провайдери послуг з ОПР повинні розробляти плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть привести до збоїв у наданні ОПР і відповідних допоміжних видів обслуговування, та поширювати інформацію про застосування таких планів заінтересованим суб'єктам авіаційної діяльності.</p>
<p>2. Наслідки порушення ОПР у конкретному об'ємі повітряного простору можуть значно вплинути на ОПР у суміжному об'ємі повітряного простору, що потребує необхідності координації, у тому числі</p>	<p>У пункті 2 глави 31 розділу II: 2. Наслідки збою у наданні ОПР у конкретному об'ємі повітряного простору можуть значно вплинути на ОПР у суміжному об'ємі повітряного простору, що потребує необхідності координації, у тому числі</p>

<p>міжнародної. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати ОПР, мають бути розроблені провайдерами ОПР з урахуванням наявної системи ОрПР у безпосередній координації з іншими відповідними провайдерами послуг ОПР, відповідальними за забезпечення обслуговування в суміжних об'ємах повітряного простору, зацікавленими користувачами повітряного простору та, за потреби, за сприяння уповноваженого органу з питань цивільної авіації й регіонального офісу ІСАО в Європі та Північній Атлантиці. Провайдер послуг ОПР має інформувати заінтересовані суб'єкти авіаційної діяльності, інші відповідні органи, установи, організації щодо створення або зміни таких планів.</p>	<p>міжнародної. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть привести до збоїв у наданні ОПР, мають бути розроблені провайдерами ОПР з урахуванням наявної системи ОрПР у безпосередній координації з іншими відповідними провайдерами послуг з ОПР, відповідальними за забезпечення обслуговування в суміжних об'ємах повітряного простору, зацікавленими користувачами повітряного простору та, за потреби, за сприяння уповноваженого органу з питань цивільної авіації й регіонального офісу ІСАО в Європі та Північній Атлантиці.</p>
<p>4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації бере безпосередню участь у проведенні консультацій із зацікавленими іноземними авіаційними органами, органами ОПР та користувачами повітряного простору інших держав у разі, якщо наслідки порушення обслуговування та заходи таких планів можуть мати вплив на ОПР у суміжному повітряному просторі.</p>	<p>У пункті 4 глави 31 розділу II: 4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації бере безпосередню участь у проведенні консультацій із зацікавленими іноземними авіаційними органами, органами ОПР та користувачами повітряного простору інших держав у разі, якщо наслідки збою у наданні обслуговування та заходи таких планів можуть мати вплив на ОПР у суміжному повітряному просторі.</p>
<p>5. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що порушують або потенційно можуть порушувати обслуговування, можуть містити тимчасові відхилення від затвердженого європейського регіонального аеронавігаційного плану. За наявності таких відхилень зазначені плани затверджуються</p>	<p>У пункті 5 глави 31 розділу II: 5. Плани заходів на випадок виникнення обставин, що призводять до збою або потенційно можуть призвести до збоїв у наданні ОПР, можуть містити тимчасові відхилення від затвердженого європейського регіонального аеронавігаційного плану. За наявності таких відхилень</p>

<p>уповноваженим органом з питань цивільної авіації. За потреби, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує про такі відхилення регіональний офіс ІСАО в Європі та Північній Атлантиці.</p>	<p>зазначені плани узгоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації. За потреби, уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує про такі відхилення регіональний офіс ІСАО в Європі та Північній Атлантиці.</p>
<p>13. Провайдер послуг ОНР регулярно контролює виявлені ризики з метою отримання гарантій відповідності дій, зазначених у планах на випадок обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування.</p>	<p>У пункті 13 глави 31 розділу II: 13. Провайдер послуг з ОНР регулярно проводить аналіз планів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування, з метою отримання гарантій їхньої актуальності та відповідності дій, зазначених у цих планах.</p>
<p>15. Орган ОНР, який очікує або фактично фіксує тривале порушення ОНР, інформує керівництво відповідного провайдера послуг ОНР відповідно до встановлених процедур. У разі очікуваного впливу ситуації, що склалася, на інші країни відповідний провайдер послуг ОНР доводить інформацію про ситуацію, що склалася, виконані заходи та можливі відхилення від погодженого плану до провайдерів послуг ОНР, експлуатантів ПС, на яких може вплинути таке порушення ОНР, та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за потреби, організовує доведення відповідної інформації до авіаційних влад інших країн, Євроконтролю та ІСАО, якщо потрібна допомога з підготовки заходів міжнародного масштабу.</p>	<p>У пункті 15 глави 31 розділу II: 15. Орган ОНР, який очікує або фактично фіксує тривалий збій у наданні ОНР, інформує керівництво відповідного провайдера послуг з ОНР відповідно до встановлених процедур. У разі очікуваного впливу ситуації, що склалася, на інші країни відповідний провайдер послуг з ОНР доводить інформацію про ситуацію, що склалася, виконані заходи та можливі відхилення від погодженого плану до відома зацікавлених провайдерів послуг з ОНР, експлуатантів ПС, на яких може вплинути таке порушення ОНР, та до уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Уповноважений орган з питань цивільної авіації, за потреби, організовує доведення відповідної інформації до авіаційних влад інших країн, Євроконтролю та ІСАО, якщо потрібна допомога з підготовки заходів міжнародного масштабу.</p>
<p>20. Сповіщення користувачів аеронавігаційного обслуговування виданням NOTAM щодо фактичного</p>	<p>У пункті 20 глави 31 розділу II: 20. Сповіщення користувачів аеронавігаційного обслуговування виданням NOTAM щодо фактичного</p>

<p>чи очікуваного порушення ОПП та/або відповідного допоміжного обслуговування органи ОПП здійснюють якомога раніше. Повідомлення NOTAM має містити інформацію про відповідні заходи на випадок надзвичайних обставин та обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування. Якщо очікується порушення обслуговування, органи ОПП розповсюджують повідомлення не пізніше ніж за 48 год.</p>	<p>чи очікуваного збою у наданні ОПП та/або відповідного допоміжного обслуговування органи ОПП здійснюють якомога раніше. Повідомлення NOTAM має містити інформацію про відповідні заходи на випадок надзвичайних обставин та обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування. Якщо очікується збій у наданні обслуговування, органи ОПП розповсюджують повідомлення не пізніше ніж за 48 год.</p>
<p>У разі генерування попереджень STCA та за фактичного порушення мінімуму ешелонування диспетчер УПП складає повідомлення про інцидент під час ОрПП. Провайдер послуг ОПП повинен аналізувати та зберігати електронні записи всіх генерованих попереджень. Дані та обставини, пов'язані з кожним попередженням, аналізуються для визначення обґрунтованості попередження. Необґрунтовані попередження, викликані хибним спрацюванням внаслідок неправильної обробки даних чи налаштування АС КПП або в разі фактичного застосування інших методів ешелонування, наприклад візуального ешелонування, не слід включати до такого аналізу.</p>	<p>У абзацах другому та третьому підпункту 7 пункту 29 глави 31 розділу II: У разі генерування попереджень STCA диспетчерам УПП слід скласти повідомлення про інцидент під час ОрПП згідно зі встановленою в органі ОПП процедурою лише у випадку, коли мінімум ешелонування було порушено. Провайдер послуг ОПП повинен аналізувати та зберігати електронні записи всіх генерованих попереджень упродовж принаймні 30 днів. Дані та обставини, пов'язані з кожним попередженням, аналізуються для визначення обґрунтованості попередження. Необґрунтовані попередження, викликані хибним спрацюванням внаслідок неправильної обробки даних чи налаштування АС КПП або в разі фактичного застосування інших методів ешелонування, наприклад візуального ешелонування, не слід включати до такого аналізу.</p>
<p>3) у разі генерування попереджень MSAW диспетчер УПП складає</p>	<p>У підпункті 3 пункту 31 глави 31 розділу II: 3) у разі генерування попереджень MSAW диспетчерам УПП слід скласти повідомлення про</p>

повідомлення про інцидент під час ОрПР.	інцидент під час ОрПР тільки тоді, коли було порушено мінімальну безпечну абсолютну висоту з потенційним ризиком зіткнення справного ПС з земною або водною поверхнею.
У разі генерування попереджень ARW диспетчер УПР складає повідомлення про інцидент під час ОрПР.	У абзаці чотирнадцятому пункту 32 глави 31 розділу II: У разі генерування попереджень ARW диспетчерам УПР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОПР тільки у випадку несанкціонованого входження ПС до частини повітряного простору, щодо якого відбулося генерування попередження ARW.
2) якщо попередня координація між органами ОПР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачена, дозвіл екіпажу ПС надають до того пункту, де гарантовано здійснення такої координації. До досягнення такого пункту або в такому пункті екіпажу ПС потрібно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;	У підпункті 2 пункту 1 глави 10 розділу III: 2) якщо попередня координація між органами ОПР не узгоджена між усіма диспетчерськими органами щодо всього маршруту польоту ПС або така координація не передбачена, дозвіл екіпажу ПС надають до того місця , де гарантовано здійснення такої координації. До досягнення такого місця або в такому місці екіпажу ПС потрібно отримати подальший дозвіл та, за потреби, вказівки щодо польоту в зоні очікування;
4. AFS (авіаційний фіксований зв'язок). Зв'язок у межах РПІ між органами ОПР та іншими органами	У главі 4 розділу IV: 4. AFS (аеронавігаційне фіксоване обслуговування). Зв'язок у межах РПІ між органами ОПР та іншими органами
Засіб відображення стану радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності	У таблиці 2 додатку 2: Засіб інформування про стан радіонавігаційних засобів у зоні відповідальності
Засіб відображення метеоінформації	У таблиці 3 додатку 2: Засоби відображення операційного стану радіонавігаційних засобів у

	зоні відповідальності (за наявності радіотехнічних засобів)	
<p>9. Радіомовну передачу слід вести з дотриманням таких вимог до часу:</p> <p>1) за 10 хв до входу у повітряний простір ТІВА або якщо ПС виконує зліт з аеродрому, розташованого у межах визначеного повітряного простору, за першої можливості після зльоту;</p> <p>2) за 10 хв до прольоту пункту передачі донесень;</p> <p>3) за 10 хв до перетину маршруту ОПР або виходу на нього;</p> <p>4) з інтервалом у 20 хв між віддаленими пунктами передачі донесень;</p>	<p>У пункті 9 додатку 7:</p> <p>9. Радіомовну передачу слід вести з дотриманням таких вимог до часу:</p> <p>1) за 10 хв до входу у повітряний простір ТІВА або якщо ПС виконує зліт з аеродрому, розташованого у межах визначеного повітряного простору, за першої можливості після зльоту;</p> <p>2) за 10 хв до прольоту точки передачі донесень;</p> <p>3) за 10 хв до перетину маршруту ОПР або виходу на нього;</p> <p>4) з інтервалом у 20 хв між віддаленими точками передачі донесень;</p>	
<p>...</p> <p>Без затримки</p> <p>Без затримки</p>	<p>У таблиці додатку 8:</p> <p>...</p> <p>Без затримки (дивись примітку)</p> <p>Без затримки (дивись примітку)</p> <p>...</p> <p>Примітка: вимоги щодо інформування органів ОПР про стан радіонавігаційного обладнання наведено в томі 1 Додатка 10 ICAO та в томі I Додатка 14 ICAO в частині, що стосується візуальних засобів</p>	
Невраховані пропозиції:		
Діюча редакція Авіаційних правил	Отримані пропозиції	Обґрунтування
<p>2. Ці Авіаційні правила обов'язкові для виконання усіма фізичними та юридичними особами, незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації та</p>	<p>У пункті 2 розділу I:</p> <p>2. Ці Авіаційні правила обов'язкові для виконання всіма фізичними та юридичними особами, незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та</p>	<p>Ці Авіаційні правила застосовуються виключно в галузі цивільної авіації.</p>

використання повітряного простору.	використання повітряного простору	
<p>4. Мінімальний перелік обладнання органів ОНР наведено в <u>додатку 2</u> до цих Авіаційних правил.</p>	<p>У пункті 4 глави 2 розділу II: 4. Рекомендований перелік обладнання органів ОНР наведено в додатку 2 до цих Авіаційних правил</p>	<p>Зазначеним переліком встановлюється мінімальне обладнання, необхідне для роботи зазначених органів ОНР. Це не обмежує можливості органу ОНР встановлювати та використовувати додаткове обладнання, не зазначене у вказаному переліку. Разом з тим, не зрозуміло який вплив на безпеку польотів матиме відсутність обладнання, зазначеного у додатку 2 до Авіаційних правил.</p>
<p>4. Обґрунтовані пропозиції щодо організації, припинення, зміни виду та/або розкладу ОНР надає провайдер послуг ОНР. Зазначені пропозиції мають бути предметом спільного прийняття рішення із зацікавленими суб'єктами авіаційної діяльності. 5. Рішення про організацію, скасування, припинення ОНР та зміни виду ОНР приймає уповноважений орган з питань цивільної авіації.</p>	<p>У пункті 4 глави 3 розділу II: 4. Коли встановлена необхідність у наданні ОНР, уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає провайдера послуг з ОНР, відповідального за надання такого обслуговування, та видає йому сертифікат на надання відповідних видів аеронавігаційного обслуговування. Сертифікація провайдерів ОНР регулюється відповідними правилами сертифікації таких провайдерів. Пункт 5 глави 3 розділу II видалити.</p>	<p>Пункт 2.1.3 Додатку 11 визначає норми щодо призначення провайдера. Статті 8 та 9 Регламенту ЄС № 550 «Про надання аеронавігаційного обслуговування в Єдиному Європейському небі» визначають процедури призначення провайдерів обслуговування повітряного руху та метеорологічного обслуговування. До Авіаційних правил включено деякі норми, що стосуються призначення провайдера. Видалення зазначених норм вважаємо недоцільним.</p>
<p>Рекомендації щодо методу встановлення маршрутів ОНР, що визначаються VOR, містяться у <u>додатку 4</u> до цих Авіаційних правил.</p>	<p>У пункті 1 глави 12 розділу II. Видалити абзац другий пункту 1 глави 12 розділу 2.</p>	<p>Зазначена норма прийнята Державіаслужбою відповідно до примітки 2 до пункту 2.13.5 Додатку 11 ICAO.</p>

<p>5. АДВ мають перед початком руління ПС для зльоту повідомити пілоту точний час, якщо не передбачено отримання такої інформації від інших джерел. Органи ОНР мають, крім того, забезпечувати ПС точним часом за запитом екіпажу. Перевірки часу потрібно надавати з точністю до найближчої половини хвилини.</p>	<p>У пункті 5 глави 25 розділу II: 5. Органи ОНР мають забезпечувати ПС точним часом за запитом екіпажу. Перевірки часу потрібно надавати з точністю до найближчої половини хвилини</p>	<p>Зазначена норма включена до Авіаційних правил відповідно до пункту 2.26.5 Додатку 11 ІСАО.</p>
<p>28. Управління безпекою польотів</p> <p>1. Забезпечення безпеки польотів під час ОНР полягає в:</p> <p>1) дотриманні встановленого рівня безпеки польотів під час надання ОНР у повітряному просторі або на аеродромі;</p> <p>2) впровадженні, за потреби, удосконалень системи ОрНР, спрямованих на забезпечення безпеки польотів.</p> <p>2. Провайдер послуг ОНР повинен впровадити СУБП та забезпечити її функціонування відповідно до вимог, визначених правилами у сфері нагляду за безпекою польотів та сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування.</p> <p>СУБП провайдера послуг ОНР має містити такі елементи щодо ОНР:</p> <p>1) моніторинг загальних рівнів безпеки польотів та визначення будь-яких негативних трендів;</p>	<p>У главі 28 розділу II: 28. Провайдер послуг ОНР повинен впровадити СУБП та забезпечити її функціонування відповідно до вимог, визначених правилами та прийнятними методами відповідності у сфері нагляду за безпекою польотів і сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування</p>	<p>Зазначена норма включена до документу з Doc 4444 ІСАО «PANS-ATM». Разом з тим, запропоновані зміни доцільно розглядати при затвердженні проєкту Авіаційних правил України «Організація повітряного руху», що наразі розробляється Державіаслужбою за участі представників Державного підприємства обслуговування повітряного руху України.</p>

2) огляди з безпеки польотів;

3) оцінку з безпеки польотів у разі реорганізації органів ОНР, впровадження змін структури повітряного простору, встановлення нового обладнання чи систем, впровадження нових чи видозмінених процедур ОНР;

4) механізм визначення необхідності заходів покращення безпеки польотів.

3. Органи ОНР беруть участь у функціонуванні СУБП способом:

1) ідентифікації небезпечних факторів під час операційної діяльності;

2) надання повідомлень про події з безпеки польотів у рамках створеної системи обов'язкових та добровільних повідомлень із безпеки польотів;

3) визначення та розподілу функцій у рамках СУБП серед персоналу;

4) ведення документації з безпеки польотів відповідно до вимог провайдера послуг ОНР;

5) обміну інформацією з безпеки польотів із відповідними іншими органами ОНР;

6) визначення та документування планів дій у разі надзвичайних обставин у польоті та у разі виникнення обставин, які обмежують чи унеможливають здійснення ОНР;

7) контролю за рівнем компетентності й підготовленості персоналу.

4. Вимоги до управління безпекою польотів

<p>містяться в Doc 9859 «Safety Management Manual» ICAO.</p> <p>5. Будь-яка значна зміна в системі ОрПР, пов'язана з безпекою польотів, має впроваджуватися після надання висновків оцінки безпеки польотів про забезпечення прийняттого рівня безпеки польотів та проведення консультацій із користувачами.</p> <p>6. Суб'єкт авіаційної діяльності, що впроваджує зміни у систему ОрПР, за потреби, повинен гарантувати проведення постімплементаційного моніторингу для отримання доказів постійної відповідності визначеного рівня безпеки польотів.</p> <p>Якщо внаслідок внесення змін до системи ОрПР прийнятний рівень безпеки польотів не може бути виражений кількісно, оцінювання безпеки польотів можна проводити на підставі експлуатаційного досвіду.</p>		
<p>Оцінювання ризиків для польотів цивільних ПС має бути проведено, якщо під час підготовки загальних планів на випадок обставин, що обмежують або унеможливають обслуговування, з'ясовано, що внаслідок введення в дію такого плану зміни в ОПР та допоміжному обслуговуванні мають характер важливих змін. Крім того, підлягають оцінюванню ризику, спричинені військовими конфліктами, актами</p>	<p>У пункті 10 глави 31 розділу II: Оцінювання ризиків, пов'язаних зі змінами у системі ОрПР здійснюється відповідно до правил та прийнятних методів визначення відповідності у сфері нагляду за безпекою польотів і сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування.</p>	<p>Зазначена норма включена до Авіаційних правил з Регламенту ЄС № 373, що встановлює вимоги до провайдерів ATM/ANS та інших мережевих функцій організації повітряного руху та нагляду за ними.</p>

<p>незаконного втручання у діяльність цивільної авіації, а також розгляд потенційних наслідків стихійного лиха або надзвичайної ситуації, спричиненої масовим захворюванням, що можуть вплинути на використання повітряного простору, польоти цивільної авіації, ОПР та допоміжного обслуговування.</p>		
<p>У разі спрацювання ACAS у режимі вирішення конфліктної ситуації (RA) та отримання повідомлення про це від екіпажу ПС диспетчер УПР складає повідомлення про інцидент під час ОрПР.</p>	<p>У підпункті 2 пункту 30 глави 31 розділу II: У разі значного випадку спрацювання ACAS пілотам та диспетчерам УПР слід скласти повідомлення про інцидент під час ОПР</p>	<p>Діюча норма є конкретнішою ніж запропонована. З метою уникнення подвійного трактування норми, внесення змін вважаємо недоцільним.</p>
<p>3. Органи ОПР мають бути оснащені обладнанням для автоматичного запису мовного електрозв'язку та звукового фону робочих місць диспетчерів УПР, а також електрозв'язку між лініями передачі даних, даних спостереження, даних введення (виведення) за їх наявності на робочих місцях диспетчера УПР.</p>	<p>У пункті 3 глави 2 розділу III: 3. Органи ОПР мають бути оснащені обладнанням для автоматичного запису мовного електрозв'язку робочих місць диспетчерів УПР, а також електрозв'язку між лініями передачі даних, даних спостереження, даних введення (виведення) за їх наявності на робочих місцях диспетчера УПР.</p>	<p>Рекомендація ІСАО прийнята Державіаслужбою як загальноновживана практика, зокрема в галузі державної авіації.</p>
<p>4. Відповідний АДВ, ДОП чи орган AFIS, за потреби, здійснює оповіщення та інші необхідні заходи щодо залучення визначених місцевих аварійно-рятувальних служб та організацій, які можуть надати потрібну невідкладну допомогу.</p>	<p>У пункті 4 глави 1 розділу V: 4. Однак, якщо цього вимагає терміновість ситуації, відповідний АДВ, ДОП чи орган AFIS повинні спочатку повідомити відповідний ЦПІ або РДЦ та вжити інших необхідних кроків, щоб задіяти всі відповідні місцеві організації з пошуку та рятування, які можуть</p>	<p>Зазначена норма включена до Авіаційних правил відповідно до пункту 5.1.3.1 Додатку 11 ІСАО.</p>

	надати невідкладну допомогу	потрібну	
Мінімальний перелік обладнання органів ОНР	У додатку 2: Рекомендований перелік обладнання органів ОНР		Зазначеним переліком встановлюється мінімальне обладнання, необхідне для роботи зазначених органів ОНР. Це не обмежує можливості органу ОНР встановлювати та використовувати додаткове обладнання, не зазначене у вказаному переліку. Разом з тим, не зрозуміло який вплив на безпеку польотів матиме відсутність обладнання, зазначеного у додатку 2 до Авіаційних правил.
	Додаток 4 вилучити. У зв'язку з цим додатки 5 – 9 вважати відповідно додатками 4 – 8.		Зазначений додаток включено до Авіаційних правил Державіаслужбою відповідно до примітки 2 до пункту 2.13.5 та Додатку 4 до Додатку 11 ІСАО.