

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби України
20 вересня 2021 року №1460

*Зареєстровано в Міністерстві юстиції України
від 16 листопада 2021 року за № 1503/37125*

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ
«ПРАВИЛА ТА ПОРЯДОК АЕРОНАВІГАЦІЙНОГО
ОБСЛУГОВУВАННЯ.
УПРАВЛІННЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ»

I. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила регулюють питання встановлення процедур у сфері обслуговування та управління аеронавігаційною інформацією.

2. Ці Авіаційні правила розроблені з метою визначення обсягів надання єдиних послуг в сфері аеронавігаційного обслуговування у системі управління аеронавігаційною інформацією, а також закладають основи технічних вимог до управління аеронавігаційною інформацією.

3. Дія цих Авіаційних правил поширюється на суб'єктів авіаційної діяльності, які задіяні у процесі підготовки до управління аеронавігаційною інформацією та суб'єктів державної авіації (в частині, що їх стосується).

4. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:
аеронавігаційне фіксоване обслуговування (aeronautical fixed service) – телекомунікаційне обслуговування між певними фіксованими пунктами, призначене переважно для забезпечення безпеки аеронавігації, а також регулярності, ефективності та економічності повітряних сполучень;
аеронавігаційна інформація (aeronautical information) – інформація,

отримана в результаті добірки, аналізу й форматування аеронавігаційних даних;

аеронавігаційні дані (aeronautical data) – викладення аеронавігаційних фактичних даних, концепції або інструкції в формалізованому порядку, придатному для зв'язку, інтерпретації або обробки;

взаємозв'язок елементів (feature relationship) – зв'язок між елементами одного типу та елементами такого ж або іншого типу;

висота відносно еліпсоїда/геодезична висота (ellipsoid height/geodetic height) – висота відносно поверхні базового еліпсоїда, виміряна уздовж нормалі до еліпсоїда, проведеної через розглянуту точку;

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

дія елемента (feature operation) – дія, яка може виконуватись кожним екземпляром елемента певного типу;

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

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

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

застосовуваність – управління та обробка даних для підтримки вимог користувача;

зона маневрування (manoeuvring area) – частина аеродрому, крім перонів, призначена для зльоту, посадки та руління повітряних суден;

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

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

картографічна база даних аеродрому (aerodrome mapping database) – збір картографічних даних аеродрому, систематизованих і наданих у вигляді сукупності структурованих даних;

картографічні дані аеродрому (aerodrome mapping data) – дані, що збираються з метою складання аеродромної картографічної інформації;

класифікаційний параметр покриття (PCR) – число яке виражає несучу спроможність покриття;

маршрут звичайної навігації – маршрут ОПР, встановлений з прив'язкою до наземних навігаційних засобів;

маршрут зональної навігації – маршрут ОПР, встановлений для використання повітряними суднами, які застосовують зональну навігацію;

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

офіс міжнародних NOTAM (international NOTAM office) – структурний підрозділ служби аеронавігаційної інформації, функцією якого є міжнародний обмін повідомленнями для пілотів;

покрив (сапору) – порожня Земля, доповнена висотою рослинності;

порожня Земля (bare Earth) – поверхня Землі, включаючи скупчення води, вічного льоду і снігу та виключаючи рослинність і штучні споруди;

провайдер аеронавігаційного обслуговування – суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден;

простежуваність (traceability) – можливість простежити історію, застосування або місце розташування того, що розглядається.

При розгляді продукції простежуваність може відноситися до:

походження матеріалів або комплектуючих;

історії обробки;

розподілу і місце розташування продукції після поставки;

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

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

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

управління аеронавігаційною інформацією (aeronautical information management) – динамічне, комплексне управління аеронавігаційною інформацією шляхом надання цифрових даних гарантованої якості й обміну ними у співпраці з усіма сторонами;

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

Інші терміни, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 грудня 2017 року № 954, Авіаційних правилах України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 13 травня 2019 року № 582, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 09 липня 2019 року за № 760/33731 (у редакції наказу Державної авіаційної служби України від 26 жовтня 2020 року № 1681), інших нормативно-правових актах у галузі цивільної авіації та сфері використання повітряного простору.

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

АНО – аеронавігаційне обслуговування;

АНД – аеронавігаційні дані;

АІІ – аеронавігаційна інформація;

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

КАД – каталог аеронавігаційних даних;

ОПР – обслуговування повітряного руху;

ОрПР – організація повітряного руху;

ППО – протиповітряна оборона;

ППП – правила польотів за приладами;

ПВП – правила візуальних польотів;

ПС – повітряне судно;

САІ – служба аеронавігаційної інформації Украероруху;

Украерорух – Державне підприємство обслуговування повітряного руху України;

Украероцентр – Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху;

AD – аеродром;

AFS (Aeronautical Fixed Service) – авіаційне фіксоване обслуговування;

AIC (Aeronautical information circular) – циркуляр АІІ;

AIS (Aeronautical information services) – обслуговування АІІ;

AIM (Aeronautical information management) – управління АІІ;

AIP (Aeronautical information publication) – збірник АІІ;

AIRAC (Aeronautical information regulation and control) – регламентація та контроль АІІ, яка означає систему, призначену для завчасного повідомлення про обставини, що викликають необхідність внесення значних змін в експлуатаційну практику;

ALT (Altitude) – абсолютна висота;

AMD (aerodrome mapping data) – масив картографічних даних;

AMDB (Aerodrome mapping database) – картографічна база даних AD;

AMDT (AIP Amendment) – поправка до AIP;

APN (apron) – перон;

ARO (Air traffic services reporting office) – пункт збору донесень щодо ОПР;

ARP (Aerodrome reference point) – умовна точка, яка визначає географічне розташування аеродрому;

ASHTAM – NOTAM спеціальної серії, що містить представлену в особливому форматі інформацію про зміни вулканічної діяльності, вулканічне виверження та/або надходження вулканічного попелу, що має важливе значення для виконання польотів повітряних суден;

ASDA (Accelerate-stop distance available) – наявна дистанція перерваного зльоту;

ATFM (Air traffic flow management) – організація потоків повітряного руху;

ATS (Air traffic services) – обслуговування повітряного руху;

CNS (Communications, navigation and surveillance) – зв'язок, навігація, спостереження;

CTA (Control area) – диспетчерський район;

CTR (Control zone) – диспетчерська зона;

DIGITAL DATA – цифрові дані;

eAIP – електронний AIP;

ELEV (Elevation) – перевищення;

ENR (En route) – на маршруті польоту;

FATO (Final approach and take-off area) – зона кінцевого етапу заходження на посадку та зона зльоту;

FIR (Flight information region) – район польотної інформації;

GEN (General) – загальні відомості;

ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації;

ISO – міжнародна організація зі стандартизації;

LDA (Landing distance available) – наявна посадкова дистанція;

MEA (Minimum en-route altitude) – мінімальна абсолютна висота польоту за маршрутом;

MET – метеорологічне обслуговування;

MOCA (Minimum obstacle clearance altitude) – мінімальна абсолютна висота прольоту перешкод;

MSAW (Minimum safe altitude warning) – попередження про мінімальну безпечну абсолютну висоту;

MSL (Mean sea level) – середній рівень моря;

NIL (None) – повідомлення/дані відсутні;

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

NOTAMC – NOTAM, що скасовує дію іншого NOTAM;

NOTAMN – NOTAM, що містить нову інформацію;

NOTAMR – NOTAM, що замінює попередній NOTAM;

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

NOTAM PERM (Permanent) – NOTAM з інформацією постійного характеру;

OCA/ОСН – абсолютна/відносна висота прольоту перешкод;

PIB (Pre-flight information bulletin) – бюлетень передпольотної інформації;

QMS (quality management system) – система управління якістю;

RWY (Runway) – злітно-посадкова смуга;

SNOWTAM – NOTAM спеціальної серії, що передається в стандартному форматі, який включає донесення про стан поверхні RWY, який повідомляє про існування або припинення небезпечних умов, викликаних наявністю снігу, льоду, сльоти, інію, стоячої води або води, що утворилася в результаті танення снігу, сльоти, льоду або інію на робочій площі AD;

SUP (AIP Supplement) – доповнення до AIP;

TORA (Take-off run available) – наявна дистанція розбігу;

TODA (Take-off distance available) – наявна дистанція зльоту;

TLOF (Touchdown and lift-off area) – зона приземлення та відриву ПС;

TMA (Terminal control area) – термінальний диспетчерський район;

TRIGGER NOTAM – NOTAM, який містить стислу інформацію про зміст,

номер і дату набрання чинності поправки чи SUP, що публікуються відповідно до процедур AIRAC;

TWY (Taxiway) – руліжна доріжка;

UTC (Coordinated Universal Time) – всесвітній координований час;

UIR (Upper flight information region) – верхній район польотної інформації;

VAR (Magnetic variation) – магнітне схилення;

WGS-84 (World Geodetic System) – Світова геодезична система координат;

II. Управління аеронавігаційною інформацією

1. Вимоги до AIM

AIM характеризується наступними процесами: збір, обробка, контроль якості, розповсюдження АНД і АНІ.

1. Збір АНД і АНІ полягає у наступному:

1) ідентифікація укладачів даних документально оформлюється на основі обсягу зібраних АНД і АНІ;

2) ведення САІ реєстрації ідентифікованих укладачів даних;

3) кожний елемент АНД, що підлягає збору, пов'язують з ідентифікованим укладачем даних відповідно до офіційних домовленостей (угод) між укладачем та Украерорухом;

4) перелік суб'єктів АНІ та їх атрибути, що містяться у каталозі аеронавігаційних даних, форма якого наведена у додатку 1 до цих Авіаційних правил, використовується при укладанні офіційних домовленостей (угод) між укладачем та Украерорухом.

Додаток 1 до цих Авіаційних правил встановлює сферу дій даних і інформації, що складаються та зберігаються в САІ та розглядається як довідковий матеріал при укладанні і публікації АНД і АНІ;

5) в офіційних домовленостях (угодах) між укладачем та Украерорухом визначаються дійсні коди для переліку кодів атрибутів і субатрибутів АНД, що наведені у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

2. Обробка АНД і АНІ передбачає наступне:

1) проведення верифікації та валідації зібраних АНД на предмет дотримання вимог до їх якості;

2) дії щодо верифікації можуть включати:

процеси порівняння АНД і АНІ з незалежним джерелом;

процеси, зворотного зв'язку при яких АНД і АНІ порівнюються на вході і виході;

обробку за допомогою декількох незалежних і різних систем та порівняння даних на виході кожної системи, це включає виконання альтернативних розрахунків;

процеси, при яких АНД і АНІ порівнюються з запитом укладача;

3) дії щодо валідації можуть включати:

прикладні процеси проведення перевірки даних і інформації;

процеси порівняння даних і інформації на виході двох різних систем;

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

4) застосування автоматизованих систем, що використовуються для обробки АНД і АНІ, повинні забезпечувати простежуваність дій, що виконуються.

3. Контроль якості АНД і АНІ передбачає, що наслідки збоїв у загальному процесі, які призводять до помилок, пом'якшуються, якщо використовувати (за необхідністю) додаткові методи гарантії якості даних, які складаються із:

- 1) прикладних випробувань для критичних даних (наприклад, які отримані за результатами льотних перевірок);
- 2) перевірки захисту, логіки, семантики, порівняльного аналізу, контролю надмірності виявлення цифрових помилок;
- 3) перевірки кваліфікації персоналу та технічних засобів таких, як обладнання та програмне забезпечення;
- 4) перевірки якості, для забезпечення відповідності із специфікаціями продуктів АНІ;
- 5) проведення перевірок узгодженості, якщо деякі дані дублюються у різних продуктах АНІ.

2. Контроль і забезпечення цілісності даних

1. Цілісність даних забезпечується шляхом використання криптографічних технологій (наприклад, функції хешування, кодів автентифікації повідомлень, асиметричного і симетричного шифрування і удосконалених електронних підписів або електронних печаток).

2. Використання технічних засобів для виявлення помилок у даних базуються на застосуванні системних циклічних кодів. Засоби для застосування системних циклічних кодів включають використання функцій хешування і перевірки з використанням циклічного надлишкового коду.

3. Цілісність даних може розглядатися як ступінь впевненості у тому, що розглянутий будь-який елемент даних, вилучений з системи зберігання інформації, жодним чином не спотворений і не змінений з моменту первинного введення даних або останнього санкціонованого внесення поправки.

4. Цілісність даних повинна підтримуватися протягом всього процесу оперування з даними від моменту визначення даних до їх використання. У САІ цілісність даних визначається як така, що зберігається від моменту отримання даних САІ до їх передачі наступним імовірним користувачам.

5. Цілісність виражається ступенем ймовірності того, що елемент даних, вилучений з системи зберігання інформації без ознак його спотворення, не збігається з тією величиною, яку він повинен представляти.

6. Втрата цілісності необов'язково означає втрату точності. Однак це означає неможливість доказу точності даних без подальшої їх перевірки, починаючи з того етапу процесу обробки, де їх цілісність може бути підтверджена.

7. Вимоги до цілісності даних не є абсолютними.

8. Ризик, пов'язаний з точкою, яка має похибки в координатах, залежить від мети використання даних місця розташування цієї точки. (наприклад, рівень цілісності даних про точку порога, що використовується при посадці, повинен бути вище, ніж у точки, що використовується для аеронавігаційного наведення на маршруті). Більш низький рівень точності необов'язково передбачає зниження вимог до цілісності.

9. Класифікація цілісності АНД заснована на потенційному ризику використання викривлених даних.

10. Підготовка до АІМ характеризується взаємопов'язаними між собою діями щодо збору, постачання, передачі даних з наступним управлінням даними, публікацією та передачі даних користувачам повітряного простору, які залучені до АІМ.

11. Послідовність підготовки до АІМ у вигляді ланцюга даних аеронавігаційної інформації наведена у додатку 2 до цих Авіаційних правил.

12. Для управління ланцюгом даних АНІ використовуються офіційні домовленості (угоди) про якість даних між виробником даних і укладачем даних, між укладачем даних і Украерорухом, між Украерорухом і наступним імовірним користувачем.

III. Управління якістю

1. Загальними вимогами до QMS є:

1) розробка керівництва з питань якості, яке включає положення про сфери застосування системи управління якістю відносно АІМ;

2) ідентифікація процесів, що необхідні до QMS;

3) визначення послідовності і взаємозв'язків цих процесів;

4) визначення критеріїв та методів, які потрібні для забезпечення ефективного здійснення і контролю цих процесів;

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

6) вимірювання, контролювання та аналізування цих процесів і виконання дій, що необхідні для досягнення запланованих результатів і подальшого вдосконалення QMS;

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

2. В рамках QMS визначається і впроваджується система зворотного зв'язку з користувачем.

IV. Вимоги до аеронавігаційних даних

1. Вимоги до складання АНД

1. Збір та передача даних до САІ здійснюється згідно з вимогами до точності і класифікації цілісності даних.

2. Класифікація позиційних даних:

1) знімальні точки (позиції навігаційних засобів, пороги RWY тощо);

2) розрахункові точки (математичні розрахунки на основі відомих точок зйомки, точок в просторі, контрольних точок тощо);

3) оголошені точки (точки на межі FIR тощо).

3. Географічні координати із зазначенням широти та довготи визначаються і надаються до САІ в одиницях WGS-84.

4. Вказуються географічні координати, перетворені в координати WGS-84 математичними методами, та точність польової зйомки яких не відповідає вимогам, що наведені у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

5. У доповнення до значень перевищення відносно MSL конкретних зйомочних наземних позицій для цих же позицій публікується інформація про хвилю геоїду (відносно поверхні еліпсоїду WGS-84).

2. Вимоги до метаданих

Мінімальний набір метаданих, що включає кожний масив даних має:

найменування виробника даних, що виконує будь-які дії щодо складання, передачі або обробки та оновлення даних;

опис виконаних дій;

дату і час виконання дій.

V. Продукти і послуги в сфері АНІ

1. Загальні положення

1. АНД надаються відповідно до вимог до роздільної здатності даних.

2. Зазначаються географічні координати, точність яких не відповідає вимогам, визначеним у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

3. Надання географічних координат, точність яких не відповідає вимогам міжнародних документів, може визначатися як примітка або шляхом прямого надання фактичного значення точності.

2. Стандартизований формат надання аеронавігаційної інформації

1. AIP:

1) зміст:

AIP містить викладену в скороченому вигляді останню інформацію по розділах, які вказані в змісті збірника аеронавігаційної інформації (AIP), що наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил, що дозволяє знаходити інформацію за допомогою конкретних заголовків та здійснювати її зберігання/пошук автоматизованими засобами обробки.

Якщо будь-які засоби або види обслуговування не забезпечуються, або відсутня інформація для публікації однієї із категорій, що наведені у додатку 3 до цих Авіаційних правил, вказується «NIL» або «Not AVBL»;

у разі надання масиву даних AIP як зазначено у пункті 4 глави 3 цього розділу, за умови надання посилань на наявність масиву даних, допускається залишати незаповненими наступні розділи AIP:

GEN2.5 Перелік засобів радіонавігації;

ENR2.1 Район польотної інформації, верхній район польотної інформації, термінальний диспетчерський район, диспетчерський район;

ENR 3.1 Маршрути звичайної навігації;

ENR 3.2 Маршрути зональної навігації;

ENR 3.3 Інші маршрути;

ENR 3.4 Очікування на маршруті;

ENR 4.1 Радіонавігаційні засоби на маршруті;

ENR 4.4 Позначення кодових назв для основних точок;

ENR 4.5 Наземні аеронавігаційні вогні – на маршруті;

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

ENR 5.2 Військові навчальні і тренувальні зони та зона ідентифікації протиповітряної оборони (ADIZ);

ENR 5.3.1 Інші види діяльності, що становлять небезпеку;

ENR 5.3.2 Інші потенційні небезпеки;

ENR 5.5 Авіаційні спортивні й розважальні види діяльності;

^{xxx}AD 2.16 Повітряний простір ATS;

^{xxx}AD 2.19 Радіонавігаційні засоби і засоби посадки;

^{xxx} AD 3.16 Повітряний простір ATS;

^{xxx}AD 3.18 Радіонавігаційні засоби та засоби посадки;

у разі надання масиву даних про перешкоди, перелічені далі розділи AIP можна залишати незаповненими, за умови надання посилань на наявність масиву даних:

ENR 5.4 Аеронавігаційні перешкоди;

^{xxx} AD 2.10 Аеродромні перешкоди;

^{xxx} AD 3.10 Вертодромні перешкоди.

Зміст AIP, наведений у додатку 3 до цих Авіаційних правил;

2) загальні специфікації для AIP:

чітко вказується назва держави і найменування повноважного органу, що здійснює видання AIP. Якщо дві або декілька держав спільно видають AIP, про це чітко вказується в AIP;

AIP повинен бути окремим документом та мати зміст.

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

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

дата містить число, місяць (назва), рік і є датою опублікування або датою набрання чинності (за системою AIRAC) інформації;

схеми, карти, діаграми використовуються як додатки або замість таблиць, або тексту AIP;

перелік місць розтушування назв міст і населених пунктів надається великими літерами в абетковому порядку, якщо мова йде про AD/вертодроми або служби на них. Назва AD/вертодрому надається через косу лінію прописними літерами меншого розміру або строковими літерами;

назви пунктів пишуться відповідно до їх вимови українською мовою і за необхідності транслітеруються літерами базового латинського алфавіту згідно з класифікацією ISO - Basic;

при зазначенні географічних координат будь-якого місця:

спочатку вказується широта місця;

символи градусів, хвилин, секунд не використовуються;

зазначаються дві цифри у всіх випадках, якщо наводиться значення широти менше 10°;

завжди використовуються три цифри при значеннях довготи менше 100°;

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

Для опису періодів активності роботи і функціонування конкретно зазначати відповідні день і час.

Одиниці виміру даних про розміри AD, дистанції, ELEV або ALT використовуються послідовно і відповідають положенням додатку 5 «Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі – Конвенція).

Збірні аркуші карт і діаграми, що включені до AIP, повинні відповідати таким вимогам:

карта-основа – в якості цієї карти використовується контурна карта району, яка складена з урахуванням існуючого матеріалу і деталей загального характеру. Координатна сітка, топографічні та інші елементи мають бути прості. Карта видається в одному кольорі. Обов'язково наводиться кордон держави;

розмір аркушу та масштаб – загальні розміри повинні бути 210 × 297 міліметрів. Якщо потрібна карта більшого розміру, її слід скласти так, щоб вона відповідала цьому необхідному розміру.

Якщо це практично можливо, на всіх картах однієї серії та інших картах слід використовувати єдиний масштаб;

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

колір – використовується мінімальна кількість кольорів. Якщо використовується декілька кольорів, забезпечується достатня контрастність;

символи – повинні відповідати символам, наведеним в додатку 4 «Aeronautical Charts» до Конвенції. Основними символами загального призначення для індексних карт AIP є заштриховане (•) і незаштриховане (o)

коло. За виключенням випадків, коли символи, що використовуються, не потребують пояснень, на карті слід давати легенду. При позначенні елементів, для яких не передбачено символ ІСАО, обирається будь-який відповідний символ за умови, що він не суперечить будь-якому символу ІСАО;

3) специфікація AMDT:

важливі зміни експлуатаційного характеру в АІР публікуються відповідно до системи AIRAC і чітко позначаються скороченням AIRAC;

якщо встановлено регулярний інтервал часу або дати випуску AMDT, поправки публікуються в АІР у частині 1 «Загальні положення (GEN)»;

нова або переглянута інформація, що знаходиться в АІР, позначається;

для кожної AMDT надається порядковий номер послідовної нумерації;

на кожній AMDT вказується дата публікації;

згідно із системою AIRAC на кожній AMDT вказується дата набрання чинності. Якщо AMDT набирає чинності у час, відмінний від 00.00 годин UTC, він має бути вказаний у AMDT;

у разі включення до AMDT інформації з діючих SUP та/або NOTAM мають бути вказані їх порядкові номери;

на титульному аркуші AMDT вказуються питання, які вона регулює;

кожна AMDT включає контрольний перелік змін з зазначенням поточної дати кожної вкладної сторінки АІР, а також перелік виправлень до тексту;

на контрольному переліку сторінок АІР вказується номер сторінки і дата;

4) специфікація SUP:

SUP – АНІ про тимчасові зміни, яка має довгостроковий характер (три місяці або більше), та/або АНІ короткострокового характеру, що містить великий текстовий та/або графічний матеріал;

кожному SUP надається порядковий номер, який послідовно зростає протягом календарного року;

кожне SUP видається на спеціальних сторінках, що дозволяє відрізнити їх

від основного матеріалу тексту AIP;

якщо SUP видається замість NOTAM, таке доповнення включає посилання на серію та номер NOTAM;

контрольний перелік діючих SUP видається кожного місяця як частина контрольного переліку NOTAM і розповсюджується в порядку, встановленому для SUP;

на кожному аркуші SUP вказується дата публікації;

згідно із системою AIRAC на кожному аркуші до SUP вказується дата набрання ним чинності.

2. AIC :

1) AIC видається, коли необхідно розповсюдити:

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

прогнози, що стосуються введення нових навігаційних систем;

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

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

поради щодо медичних питань, які становлять інтерес для пілотів;

попередження пілотам, що направлені на уникнення фізичної загрози;

АНІ про вплив певних метеорологічних умов на виконання польотів;

АНІ про нові види небезпеки, що впливають на техніку пілотування ПС;

правила перевезення в повітрі предметів, до перевезення яких встановлені обмеження;

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

порядок отримання свідоцтва члена льотного екіпажу;

інформацію про підготовку авіаційного персоналу;

інформацію про виконання або про звільнення від виконання вимог, які передбачені національним законодавством;

поради щодо застосування і технічного обслуговування конкретних типів обладнання;

інформацію про видання чи перевидання аеронавігаційних карт;

інформацію про засоби радіотехнічного забезпечення, що підлягають встановленню на ПС;

пояснювальну інформацію щодо зниження шуму;

окремі вказівки щодо льотної придатності;

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

попередню інформацію про план на випадок випадання снігу;

іншу інформацію аналогічного характеру;

2) план на випадок випадіння снігу, що видається відповідно до положення пункту AD 1.2.2 додатка 3 до цих Авіаційних правил, доповнюється інформацією сезонного характеру і розповсюджується заздалегідь до початку зими не менше ніж за місяць до звичайного настання зимових умов та повинен містити інформацію щодо переліку AD/вертодромів, на яких під час наступної зими очікується проведення робіт з видалення снігу, сльоти, льоду або інію з урахуванням:

систем RWY і TWY або; запланованого видалення снігу без урахування системи RWY (довжина, ширина та кількість RWY, TWY і APN або їх ділянки);

відомостей про будь-який центр, призначений для координації поточної інформації про хід робіт з видалення снігу та про стан RWY, TWY, APN;

розподілу AD/вертодромів за переліком розсилки SNOWTAM з метою уникнення зайвої розсилки NOTAM;

вказівки щодо внесення незначних змін до діючого плану на випадок випадіння снігу (за необхідністю);

переліку снігоочищувального обладнання;

вказівок для кожного AD/вертодрому про визначення мінімальної

критичної висоти замету і яка підлягає повідомленню;

3) уповноважений орган з питань цивільної авіації обирає АІС, що підлягає міжнародній розсилці;

4) АІС розповсюджується аналогічно розповсюдженню АІР;

5) кожному АІС присвоюється порядковий номер, номери послідовно зростають протягом календарного року;

6) інформація, що наводиться в АІС, майже не піддається змінам і залишається дійсною протягом тривалого часу;

7) при випуску більше однієї серії АІС кожна серія окремо позначається літерою (А2/02, В4/02);

8) контрольний перелік діючих АІС видається щонайменше один раз на рік і розповсюджується аналогічно АІС;

9) контрольний перелік АІС, призначений для міжнародної розсилки, додається до контрольного переліку NOTAM;

10) інформація або будь-яка її частина може включатися до АІР за необхідністю.

3. Погодження та затвердження AMDT, SUP, АІС:

1) AMDT, SUP, АІС надаються на розгляд та погодження за встановленими формами, зразок яких наведений у додатку 4 до цих Авіаційних правил разом із супровідним листом та матеріалами, які є підставою для видання AMDT, SUP, АІС.

2) ініціатор AMDT, SUP, AIC погоджує їх з підрозділами суб'єктів авіаційної діяльності (в межах їх компетенції за встановленим внутрішніми процедурами);

3) AMDT, SUP, AIC надаються ініціатором на розгляд та погодження до CAI;

4) після розгляду та погодження інформації за встановленим внутрішнім порядком, CAI надсилає AMDT, SUP, AIC до уповноваженого органу з питань цивільної авіації на затвердження;

5) у разі наявності зауважень до AMDT, SUP, AIC уповноважений орган з питань цивільної авіації направляє їх до CAI для взаємодії з ініціатором щодо їх усунення;

6) CAI взаємодіє з ініціатором AMDT, SUP, AIC щодо усунення зауважень та надає виправлені AMDT, SUP, AIC до уповноваженого органу з питань цивільної авіації;

7) при відсутності зауважень або після їх усунення AMDT, SUP, AIC затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

8) затверджені AMDT, SUP, AIC публікуються та розповсюджуються CAI, яка визначає їх номер та дату набрання чинності.

4. eAIP:

1) eAIP включає файли, що дають можливість друкування на папері;

2) нова або змінена інформація позначається або міткою на полях, або за допомогою механізму, який дозволяє порівнювати нову/змінену інформацію з попереднім текстом;

3) наявність eAIP необхідно забезпечити на фізичному носії, який призначається для розповсюдження (CD, DVD тощо), та/або доступ до нього в online режимі на офіційному сайті CAI через мережу Інтернет.

5. NOTAM:

1) загальні вимоги:

кожний NOTAM містить інформацію, зразок якої наведений у додатку 5 до цих Авіаційних правил, за виключенням випадків, що передбачені в абзацах третьому, четвертому та шостому цього підпункту;

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

інформація про сніг, сльоту, лід, іній, стоячу воду або воду утворену внаслідок танення снігу, сльоту, льоду або інію на покритті AD/вертодрому розповсюджується за допомогою SNOWTAM та передається експлуатантом AD до CAI в порядку, що зазначений у форматі SNOWTAM, зразок якого наведений у додатку 6 до цих Авіаційних правил. Експлуатант AD/вертодрому відповідає за точність даних, що надає за допомогою SNOWTAM до CAI;

передача 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, зразок якого наведений у додатку 7 до цих Авіаційних правил;

при допущенні в NOTAM помилки на його заміну видається NOTAM з новим номером, який замінює NOTAM з помилкою, або NOTAM з помилкою анулюється і видається новий NOTAM;

при виданні NOTAM, що скасовує або замінює попередній NOTAM, вказується серія і номер попереднього NOTAM.

Серія, індекс місцезнаходження і зміст обох NOTAM повинні бути однаковими;

тільки один NOTAM може бути скасовано або замінено іншим NOTAM;

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

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

кожен NOTAM передається як одне повідомлення електрозв'язку;

NOTAM, що містить PERM або EST, повинен мати відповідні посилання на AIP чи SUP;

показчик розташування ICAO, що вводиться до тексту NOTAM, повинен відповідати офіційному переліку DOC 7910 ICAO «Location indices». Скорочена форма таких показників не використовується;

2) присвоєння номеру та серії NOTAM:

CAI присвоює кожному NOTAM серію у вигляді літери та номеру, який складається із чотирьох цифр, після яких зазначається знак дробу та дві цифри року (наприклад, C2207/18).

Номер, який складається із чотирьох цифр, послідовно зростає протягом календарного року;

для позначення серії NOTAM літери S і T не використовуються;

для NOTAM, які видаються англійською та українською мовами, встановлюються різні серії NOTAM. Зміст та географічне охоплення кожної серії NOTAM надається в AIP, частина GEN 3;

CAI контролює присвоєння серій NOTAM;

3) контрольний перелік NOTAM (Checklist):

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

не включення NOTAM в контрольний перелік не є підставою для його скасування;

для кожної серії видається один контрольний перелік діючих NOTAM;

контрольний перелік NOTAM включає посилання на останні AMDT та SUP, масиви даних, AIC міжнародної розсилки, а також в разі необхідності, контрольний перелік SUP до AIP;

контрольний перелік діючих NOTAM має таку ж саму розсилку як серії фактичних повідомлень до яких вони відносяться і чітко позначається, як контрольний перелік;

після контрольного переліку діючих NOTAM видається перелік чинних NOTAM (List of valid NOTAM), що містить посилання на публікації AMDT, SUP та видання AIC.

3. Цифрові дані

1. Загальні положення:

1) для спрощення та полегшення обміну масивів DIGITAL DATA між постачальниками і користувачами даних в якості концептуальних рамок слід використовувати стандарти ISO стосовно географічної інформації;

2) опис масивів DIGITAL DATA складається у вигляді специфікацій інформаційних продуктів, на основі яких користувачі можуть оцінити ці продукти та визначити, чи відповідають вони вимогам до їх планового використання;

3) специфікація може включати огляд, сфери застосування, ідентифікацію інформаційних продуктів, зміст і структуру даних, системи посилань, якість, отримання, введення, відображення даних, доставку інформаційних продуктів, додаткову інформацію та метадані;

4) зміст та структура масиву DIGITAL DATA визначаються за допомогою схеми застосування і каталогу елементів;

5) модель АНІ, яка застосовується, має охоплювати АНД і АНІ, що підлягають обміну;

б) модель АНІ, яка застосовується, має:

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

містити обмеження щодо значень даних і правил верифікації даних;

включати положення про метадані, що наведені в пункті 2 цієї глави;

містити часову модель, що дозволяє фіксувати еволюцію атрибутів елементів АНІ протягом її життєвого циклу;

7) модель обміну АНД, яка застосовується, повинна:

використовувати загальноповсюдний формат кодування даних;

охоплювати всі класи, атрибути, типи даних і зв'язки моделі АНІ, що вказані у підпункті 6 цього пункту;

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

загальноприйнятий формат кодування даних використовується з метою забезпечення функціональної сумісності при обміні АНД між експлуатантами повітряного простору і організаціями, що є учасниками ланцюга обробки АНД;

загальноприйняті формати кодування даних наступні:

розширена мова розмітки (далі – XML);

географічна мова розмітки (далі - GML);

об'єктна нотація Java Script Object Notation (далі - JSON);

8) для доповнення масивів DIGITAL DATA можна використовувати графіки, карти або діаграми.

2. Метадані

Мінімальний набір метаданих має містити:

- 1) найменування виробника, що надав масив даних;
- 2) дату і час представлення масиву даних;
- 3) строк дій масиву даних;
- 4) будь-які обмеження використання масиву даних.

3. Масиви даних

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

- 1) масив даних AIP;
- 2) масиви даних про місцевість та перешкоди;
- 3) масиви картографічних даних AD;
- 4) масив даних процедур польотів за приладами.

4. Масив даних AIP:

1) сфера застосування масиву даних AIP повинна передбачати вірогідність використання його даних в цифровому форматі постачальниками послуг, органами ATS і користувачами повітряного простору, що виконують польоти за ППП/ПВП;

2) призначений для підтримання початкового етапу переходу до використання масивів DIGITAL DATA замість друкованої продукції у сфері ОрПР;

3) повинен містити такі дані:

повітряний простір в якому здійснюється ATS (тип, назва, бічні межі,

вертикальні межі, клас повітряного простору);

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

маршрут ATS та інші маршрути (ідентифікатор, правила польотів);

ділянка маршруту (навігаційна специфікація, початкова точка, кінцева точка, лінія шляху, протяжність, верхня, нижня межа, MEA, MOCA, напрям крейсерського ешелону, потрібні навігаційні характеристики);

основні точки на маршруті (позначення, місце розташування, встановлення);

AD/вертодром (показчик розташування ICAO, назва, кодове позначення IATA, місто, яке обслуговується, сертифікація ICAO, дата видачі сертифікату, дата закінчення строку дії сертифікації, тип управління, перевищення AD, розрахункова температура, VAR, контрольна точка AD);

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

напрямок RWY (позначення, істинний пеленг, поріг, TORA, TODA, ASDA, LDA);

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

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

радіонавігаційні засоби (тип, позначення, назва, AD, який обслуговується, години роботи, VAR, частота/канал, місце розташування, перевищення, пеленг магнітний, пеленг істинний, напрям нульового пеленгу тощо);

4) містить відповідну інформацію про AMDT та SUP;

5) якщо для конкретних суб'єктів, що вказані у цьому пункті цього розділу, атрибути не визначені, в підмасиві даних AIP вказується «не застосовується».

5. Масиви даних про місцевість та перешкоди, призначені для

використання у рамках наступних видів застосування, що пов'язані з аеронавігацією:

1) система попередження про близькість землі з функцією оцінки рельєфу місцевості в напрямку польоту та системи попередження про MSAW;

2) визначення процедур у випадку аварійної ситуації при невдалому заходженні на посадку або здійсненні зльоту;

3) аналіз експлуатаційних обмежень ПС;

4) дизайн процедур польоту за приладами (включаючи процедуру польоту по колу);

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

6) удосконаленні системи управління наземним рухом та контролю за ним;

7) складання аеронавігаційних карт і бортових баз даних;

8) інші види застосування, що пов'язані із навчанням на авіаційних тренажерах, системами штучного бачення, що можуть надавати допомогу у визначенні обмежень по висоті чи видалення перешкод, що створюють ризики для аеронавігації.

6. Масиви даних про місцевість:

1) сітка місцевості має бути кутовою або лінійною і мати правильну або неправильну форму;

2) мають включати просторові (перевищення і місце розташування), предметні та тимчасові аспекти поверхні Землі з такими елементами, як гори, пагорби, хребти, долини, скупчення води, вічного льоду та снігу, виключаючи перешкоди.

Залежно від методу отримання даних масиви даних про місцевість мають відображати неперервну поверхню, поверхню порожньої землі, крону покриву (або проміжне, що також називається «першою відбивною поверхнею»);

3) мають забезпечувати тільки один тип елемента – місцевість.

Вимоги до надання атрибутів об'єкту, що описують місцевість та перешкоди, відповідають вимогам до надання атрибутів місцевості і перешкод, що надані в таблиці А7-1 додатка 8 до цих Авіаційних правил.

Атрибути елементів місцевості, що надані в цій таблиці, являють собою мінімальний перелік атрибутів місцевості і ті з них, які вказані в якості обов'язкових, включаються в масив даних про місцевість.

Характеристика мінімального набору атрибутів місцевості і перешкод наведена у Керівництві щодо місцевості та перешкод «Terrain and Obstacle Data Manual» Євроконтроля;

4) дані про місцевість для кожного району мають відповідати кількісним вимогам, що вказані у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

7. Масиви даних про перешкоди:

1) містять елементи окремих даних про перешкоди, що мають бути представлені в масивах даних точками, лініями або полігонами;

2) мають містити всі типи елементів, що визначені в якості перешкод, і кожний із них описаний відповідно до переліку обов'язкових атрибутів, наведених у таблиці А7-2 додатка 8 до цих Авіаційних правил. За визначенням

перешкоди можуть бути нерухомі (постійні і тимчасові) або рухомі.

Спеціальні атрибути, що пов'язані з рухомими (дії елементів) і тимчасовими типами перешкод, наведені в таблиці А7-2 додатка 8 до цих Авіаційних правил в якості необов'язкових атрибутів.

Якщо перешкоди цих типів включаються до бази даних, необхідні відповідні атрибути, що описують такі перешкоди;

3) дані про перешкоди для кожного району мають відповідати кількісним вимогам, наведеним у Авіаційних правилах України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією», затверджених наказом Державної авіаційної служби України від 13 травня 2019 року № 582, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 09 липня 2019 року за № 760/33731 (у редакції наказу Державної авіаційної служби України від 26 жовтня 2020 року № 1681);

4) містять специфікацію інформаційного продукту з даними про перешкоди, що доповнюються географічними координатами для кожного АД, який включений в цей масив даних та мають опис районів щодо даних про місцевість і перешкоди, що наведені у додатку 9 до цих Авіаційних правил:

районів 2a, 2b, 2c, 2d;

зон траєкторії зльоту;

поверхонь обмеження перешкод.

Дані про місцевість району 4 та перешкоди району 2 є достатніми для підготовки карти місцевості для точного заходу на посадку.

Якщо для району 4 необхідні більш докладні дані про перешкоди, вони надаються відповідно до вимог надання атрибутів місцевості і перешкод форма яких для району 4 наведена в таблиці А7-2 додатка 8 до цих Авіаційних правил. Експлуатант АД повідомляє САІ дані про перешкоди та місцевість в районі 3 та в районі 2 (частина району, не більш ніж 10 кілометрів від меж району 2a).

Формування, подання та супроводження інформації щодо масивів даних про місцевість і перешкоди по району 2d має бути предметом договору (угоди).

8. Масиви AMD:

1) мають включати географічну інформацію про AD для підвищення ситуаційної поінформованості користувача або доповнення наземної навігації з метою підвищення рівня безпеки польотів та експлуатаційної ефективності;

2) з відповідним рівнем точності призначені серед іншого для використання у додатках, що пов'язані з аеронавігацією:

надання інформації про місце розташування і маршрути, зокрема карти із зазначенням місцезнаходження ПС для допомоги в наземній навігації та контролю за наземним рухом (наприклад, за допомогою систем спостереження за наземним рухом);

інформування щодо наземного руху, зокрема, спостереження, виявлення та попередження про несанкціоновані виїзди на RWY;

складання, пов'язаною з AD АНІ, включно NOTAM;

управління ресурсами і аеродромними засобами;

випуск аеронавігаційних карт;

інші види застосування, пов'язані із навчанням на авіаційних тренажерах та системами штучного бачення;

3) AMD систематизуються і надаються у вигляді AMDB для зручного зберігання і супроводжуються за допомогою відповідних прикладних програм;

4) AMD підкріплюються електронними даними про місцевість та перешкоди для району 3 з метою забезпечення послідовності і якості всіх географічних даних, що відносяться до AD.

9. Масив даних процедур польотів за приладами:

1) сфера застосування масиву даних процедур польотів за приладами визначена з урахуванням вірогідності того, що дані, які містяться в цьому

масиви, фактично використовуються в цифровому форматі постачальниками обслуговування, органами ATS і користувачами повітряного простору, що виконують польоти за ППП/ПВП;

2) масиви даних для створення процедур польотів за приладами, призначені для підтримання начального етапу переходу до використання масивів DIGITAL DATA замість друкованої продукції виключно у сфері ОрПР;

3) масив даних процедур польотів за приладами включає такі дані:

процедура (всі атрибути);

сегмент процедури (всі атрибути);

кінцевий етап заходження на посадку (всі атрибути);

контрольна точка процедури (всі атрибути);

процедури польотів в зоні очікування (всі атрибути);

процедури польотів для вертольотів (всі атрибути).

4. Послуги щодо розповсюдження

1. Загальні положення:

1) розповсюдження інформації наступному імовірному користувачу здійснюється такими методами:

фізичне розповсюдження – засоби, що забезпечують розповсюдження АНД і АНІ за допомогою її доставки в упаковці, наприклад, службою пошти;

електронне розповсюдження – засоби, що забезпечують автоматичне розповсюдження АНД і АНІ за допомогою використання прямого електронного зв'язку між САІ і наступним імовірним користувачем;

2) для забезпечення необхідної якості даних при використанні різних методів доставки і носіїв даних використовуються різні процедури;

3) видається контрольний перелік існуючих масивів даних із зазначенням дати набрання ними чинності та публікації для переконання користувачів повітряного простору в використанні актуальних даних;

4) контрольний перелік масивів даних надається того ж (або аналогічного) механізму розсилки, що і масивів даних.

2. Розповсюдження NOTAM:

1) CAI організовує видання та отримання NOTAM шляхом розповсюдження за допомогою електрозв'язку;

2) для розповсюдження на території України може бути організований прямий обмін SNOTAM між AD/вертодромами з урахуванням виконання регулярних та чартерних рейсів за допомогою електрозв'язку;

3) у міжнародному обміні ASHTAM і NOTAM в тих випадках, коли продовжується використання NOTAM для розповсюдження інформації про вулканічну діяльність, у розсилку мають включатись консультативні центри з вулканічного попелу, а також центри, відповідальні згідно з регіональними аеронавігаційними угодами функціонування захищеної інформаційної служби Авіаційних даних (SADIS) AFS та враховуватись вимоги щодо маршрутів значної тривалості;

4) обмін NOTAM між органами міжнародних NOTAM та між органами міжнародних NOTAM і міжнародними підрозділами з обробки NOTAM має здійснюватися, за можливістю із урахуванням потреб операційного персоналу, зокрема членів льотного екіпажу;

5) за необхідності використовується система заздалегідь визначеної розсилки NOTAM, яка наведена у додатку 10 до цих Авіаційних правил.

б) при наявності запиту, орган, що видав NOTAM, повинен розповсюджувати його навіть, якщо серія цього NOTAM не підлягає міжнародній розсилці.

5. Передпольотне-інформаційне обслуговування

1. Передпольотне-інформаційне обслуговування надається усім заінтересованим користувачам повітряного простору.

2. На AD, 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 AD/вертодрому. Інформація про орган, призначений для надання такої інформації (ARO, AIS тощо), публікується у відповідному розділі AIP.

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

4. Елементи продуктів АНІ можуть бути обмежені національними публікаціями.

5. 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. Зона географічного охоплення передпольотно - інформаційного

обслуговування повинна бути визначеною та періодично переглядатися.

7. Зона географічного охоплення обмежується FIR, в якому знаходиться AD, сусідніми FIR та всіма маршрутами або ділянками, що починаються від AD і виходять за межі вищезазначених FIR, політ в яких виконується без проміжної посадки.

8. Всі NOTAM відповідно до загальних правил готуються для проведення інструктажу, а їхній зміст може скорочуватися на вимогу користувача.

9. Автоматизовані системи передпольотної інформації використовуються для надання АНД і АНІ операційному персоналу, включно з членами льотного екіпажу для самостійного інструктажу, службам планування польотів та з метою надання польотно-інформаційного обслуговування.

10. Засоби самоінструктажу автоматизованих систем передпольотної інформації забезпечують доступ операційному персоналу, у тому числі членам льотного екіпажу та іншому відповідному авіаційному персоналу, до САІ для отримання необхідної консультації за допомогою телефону або інших зручних засобів електрозв'язку.

Інтерфейси таких засобів повинні забезпечувати легкий доступ до усіх відповідних даних/інформації та зручність користування ними.

11. Автоматизовані системи передпольотної інформації, які призначені для надання АНД і АНІ для самоінструктажу та планування польотів і польотно-інформаційного обслуговування, мають:

1) забезпечувати регулярне і своєчасне оновлення бази даних системи, а також контроль строку дії та якість АНД, що зберігаються;

2) передбачати можливість доступу до системи операційному персоналу, включно льотному екіпажу, іншому заінтересованому авіаційному персоналу та користувачам повітряного простору за допомогою зручних засобів зв'язку;

3) забезпечувати за потреби надання в друкованому вигляді необхідних АНД і АНІ;

4) використовувати процедури доступу і запиту, що засновані на:
застосуванні відкритого тексту зі скороченням у відповідних випадках показників розташування ІСАО;

інтерфейсі користувача, що керуються за допомогою меню;

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

5) забезпечувати швидке надання користувачу відповіді на запит інформації.

12. Автоматизовані системи передпольотної інформації надають операційному персоналу, у тому числі членам льотного екіпажу, уніфікований загальний термінал доступу до аеронавігаційної і метеорологічної інформації.

VI. Оновлення аеронавігаційної інформації

1. Оновлення продукту АНІ

1. При узгодженні елементів даних, що існують в декількох продуктах АНІ, для АІР і масивів DIGITAL DATA діє один і той же цикл оновлення. АНІ оновлюється для підтримання її точності, повноти та своєчасності. Оновленню підлягають всі продукти АНІ, що розповсюджуються.

2. Строк розгляду змін АНІ в продуктах АНІ, не має перевищувати 15 робочих днів для уповноваженого органу з питань цивільної авіації з дня їх надходження.

3. Оновленню підлягає інформація щодо стану робочих площ цивільних АД, а будь-які зміни умов, що спостерігаються, повинні повідомлятися негайно за допомогою продуктів АНІ.

4. Порядок надання інформації щодо стану робочих площ цивільних АД узгоджується експлуатантами АД з відповідними органами АТС та здійснюється відповідно до технології взаємодії служб обслуговування польотів при проведенні робіт на робочій площі АД.

5. Інформацію щодо стану робочої площі АД експлуатант АД надає САІ для публікації у продуктах АНІ.

Якщо інформація щодо стану робочої площі АД має експлуатаційне значення, експлуатант АД надає цю інформацію органам АТС для забезпечення нею екіпажів ПС.

6. Експлуатант АД відповідає за достовірність та своєчасність надання АНІ щодо стану робочої площі АД.

2. Специфікація AMDT

1. Регулярний інтервал часу для внесення AMDT повинен вказуватися в АІР, частина I «Загальні положення» (GEN).

2. Якщо AMDT не публікується відповідно до встановленого інтервалу часу або дати публікації, видається та розсилається повідомлення NIL за допомогою контрольного переліку NOTAM.

3. Якщо AIP видається в декількох томах, кожний том має містити окрему таблицю поправок.

4. Якщо AMDT стосується розроблення процедур прибуття, заходження на посадку, розрахунки вильоту або змін до них, додатково до AMDT надаються абсолютних/відносних висот прольоту перешкод (OCA/OCH).

3. Специфікація SUP

1. При виявленні в SUP помилки або зміни періоду його дії, видається новий SUP.

2. Вимоги відносно NOTAM застосовуються, коли через тимчасові обмеження на розсилку SUP недостатньо часу.

4. Специфікація для NOTAM

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

2. У NOTAM, який інформує про непридатність аеронавігаційних засобів, споруд або засобів зв'язку, вказується передбачуваний період часу непридатності цих засобів або передбачуваний час відновлення їх експлуатації.

3. Запит на видання NOTAM з плановою інформацією про активацію встановлених R-зон та D-зон, а також про діяльність, що потребує встановлення обмежень використання повітряного простору на тимчасовій основі, відмінних від обмежень при пошуково-рятувальних заходах, надається Украероцентром до САІ не менше ніж за 7 діб до активації цих зон або встановлення таких обмежень у використанні повітряного простору, з урахуванням вимог наказу Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 11

травня 2018 року № 430/210 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 вересня 2018 року за № 1056/32508.

За можливості, повідомлення повинно надаватися завчасно, принаймні за 24 години, для забезпечення своєчасного завершення процесу оповіщення та полегшення планування використання повітряного простору.

4. Текст NOTAM складається з використанням термінології ICAO.

5. Керівник служби, що ініціює запит на видання NOTAM відповідає за достовірність АНІ, що надається.

6. Порядок розгляду та проходження АНІ, що потребує видання NOTAM, визначає керівник суб'єкта авіаційної діяльності.

7. Перелік осіб, які мають право підпису запитів на видання NOTAM, щороку визначає керівник суб'єкту авіаційної діяльності, про що повідомляє САІ не пізніше останнього місяця року.

8. Запит на видання NOTAM надається до САІ а допомогою мережі AFS, системи електронного документообігу, e-mail.

9. Надходження запиту на видання NOTAM до адресату контролюється за допомогою телефонного зв'язку або інших засобів підтвердження.

10. Запити на видання NOTAM, надані з порушенням вимог цих Авіаційних правил, до опрацювання не приймаються, про що обов'язково повідомляється суб'єкту, що надав запит.

11 Протягом трьох місяців з дати випуску NOTAM з інформацією постійного характеру, що міститься в цьому NOTAM, інформація включається

до відповідних продуктів аеронавігаційної інформації.

12. Протягом трьох місяців з дати випуску тимчасового NOTAM з інформацією довгострокового характеру, що міститься в цьому NOTAM АНІ включається до SUP.

Якщо дії NOTAM перевищує передбачуваний тримісячний період, то випускається замінюючий його NOTAM, за винятком випадків, коли очікувана тривалість умови перевищує три місяці, в такому випадку випускається SUP.

13. Коли AMDT або SUP публікується відповідно до системи AIRAC, видається TRIGGER NOTAM, в якому вказується стислий зміст, дата і час набрання чинності та порядковий номер даної AMDT або SUP.

14. TRIGGER NOTAM набирає чинності у той же день, у той же час, що і AMDT або SUP, та залишається чинним в РІВ протягом 14 днів.

15. У разі видання SUP, що діє менше 14 діб, TRIGGER NOTAM залишається чинним протягом всього строку дії SUP.

16. У разі видання SUP, що діє менше 14 діб або більше, TRIGGER NOTAM залишається чинним протягом, принаймні 14 діб.

17. Контроль за інформацією, що опублікована за допомогою NOTAM, здійснюють структурні підрозділи уповноваженого органу з питань цивільної авіації через офіційний вебсайт CAI.

18. При виявленні помилки NOTAM перевидається/скасовується.

Фахівці структурних підрозділів уповноваженого органу з питань цивільної авіації, які здійснюють контроль за інформацією, що опублікована за допомогою NOTAM, надсилають до CAI запит щодо перевидання/скасування NOTAM, в якому зазначається причина перевидання/скасування.

Якщо протягом доби запит щодо перевидання/скасування NOTAM не надійшов, вважається, що NOTAM виданий вірно.

19. При отриманні від уповноваженого органу з питань цивільної авіації запиту щодо перевидання/скасування NOTAM CAI повідомляє керівнику суб'єкта авіаційної діяльності про перевидання або скасування NOTAM. Керівник суб'єкта авіаційної діяльності після цього попередження, має надати новий запит на видання NOTAM.

5. Специфікації оновлення цифрових даних

1. Інтервал оновлення для масивів DIGITAL DATA встановлюється в специфікації інформаційного продукту.

2. Масиви DIGITAL DATA, що надаються завчасно (згідно з циклом AIRAC), оновлюються поза системою AIRAC шляхом внесення змін у період між датою публікації і датою набрання чинності інформації.

6. Строки збереження АНІ, яка знаходиться в продуктах АНІ

1. Продовження строку збереження АНІ допускається у випадках, якщо ця потреба спричинена специфічними особливостями роботи конкретного суб'єкта авіаційної діяльності.

2. Перелік документів та продуктів АНІ, строки їх збереження використовується під час формування справ, при підготовці різних видів номенклатури справ, розробленні схем класифікації документів з строками їх збереження.

3. При оновленні АНІ враховуються строки її збереження (за необхідності).

4. Перелік документів і продуктів АНІ та строки їх збереження наводяться

у додатку 11 до цих Авіаційних правил.

VII. Каталог аеронавігаційних даних

1. КАД розробляється укладачем АНД в електронному вигляді і зберігається в САІ Украероруху.

2. АНД та АНІ, що включаються до КАД розробляються провайдерами АНО, експлуатантами АД/вертодромів відповідно до додатку 1 до цих Авіаційних правил в частині, що їх стосується.

3. Розробники за напрямом діяльності надають інформацію або зміни до неї в частині, що їх стосується, до САІ з метою включення її до загального КАД. САІ контролює повноту поданої розробником інформації для наповнення КАД.

4. Інформація, наведена в КАД, може використовуватися САІ для опублікування АНД та АНІ.

5. САІ укладає та зберігає загальний КАД щодо кожного АД/вертодрому.

6. Суб'єкти авіаційної діяльності, що відповідають за наповнення та своєчасне оновлення КАД, наведені у додатку 12 до цих Авіаційних правил.

7. Структура КАД передбачає можливість включення в майбутньому вимог до якості інших атрибутів і субатрибутів АНД та наводиться у DOC10066 ICAO «Aeronautical Information Management».

Заступник начальника
управління аеронавігації



Віталій СИМАК