



ДЕРЖАВНА АвіАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

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

E-mail: vdz@avia.gov.ua, сайт: avia.gov.ua код згідно з ЄДРПОУ 37536026

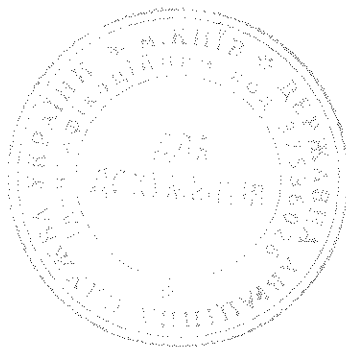
Державна регуляторна служба України

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

Зважаючи на стислі строки проведення Міністерством юстиції України державної реєстрації наказу, просимо у п'ятиденний термін перепогодити наказ та надати до Державіаслужби завіреним гербовою печаткою аркуш погодження наказу, проект якого було погоджено Державною регуляторною службою України (лист від 24.04.19 № 2767/0/20-19).

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

Голова

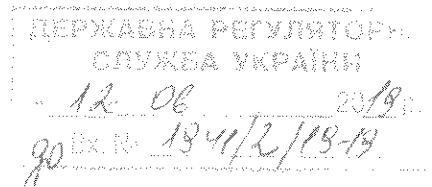


Олександр БІЛЬЧУК

ОЛЕКСАНДР КАМАШЕВ 3



UB
Державіаслужба України
D: Вихідний №91.19-3948-19 від
12.06.2019
Підписав: Більчук Олександр
Васильович 12.06.2019 12:19:42





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

13.05.2019

НАКАЗ

№ 582

Київ

Про затвердження Авіаційних правил України
«Обслуговування аеронавігаційною інформацією»

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

1. Затвердити Авіаційні правила України «Обслуговування аеронавігаційною інформацією», що додаються.

006239

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

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

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

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

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної служби України

13 травня 2019 року № 582

АВІАЦІЙНІ ПРАВИЛА УКРАЇНИ
«ОБСЛУГОВУВАННЯ АЕРОНАВІГАЦІЙНОЮ ІНФОРМАЦІЄЮ»

I. Загальні положення

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

даних для комунікації з метою диспетчерського обслуговування повітряного руху;

елемент – абстрактне поняття, що описує явища реального світу;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

масив даних – певний набір даних;

менеджмент якості – скоординована діяльність з контролю та управління організацією щодо якості;

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

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

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

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

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

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

навігаційна специфікація – сукупність вимог до обладнання повітряного судна, кваліфікації льотного екіпажу, необхідних для забезпечення польоту за принципами навігації, заснованої на характеристиках у межах визначеного повітряного простору;

навігація, заснована на характеристиках, – зональна навігація, заснована на вимогах до характеристик повітряного судна, що виконує політ за маршрутом обслуговування повітряного руху, процедуру заходження на посадку за приладами або політ у межах визначеного повітряного простору.

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

наступний імовірний користувач – організація, що отримує аеронавігаційні дані або інформацію від служби аеронавігаційної інформації;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Продукти аеронавігаційної інформації призначені для задоволення міжнародних вимог до обміну аеронавігаційної інформації і складаються із:

збірника аеронавігаційної інформації, включно зі змінами та доповненнями;

циркуляру аеронавігаційної інформації;

аеронавігаційних карт;

повідомлення для пілотів;

масивів цифрових даних;

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

Під час розгляду продукції простежуваність може належити до:

походження матеріалів або комплектуючих;

історії обробки;

розподілу і місцезнаходження продукції після постачання;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

тип елемента – клас явищ реального світу із загальними властивостями. У каталозі елементів основним рівнем класифікації є тип елементів;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. У цих Авіаційних правилах використовуються такі аббревіатури:

АНД – аеронавігаційні дані;

АНО – аеронавігаційне обслуговування;

АНІ – аеронавігаційна інформація;

ЗПМ – злітно – посадковий майданчик;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

- КТА – контрольна точка аеродрому;
- ОПР – обслуговування повітряного руху;
- ОрПР – організація повітряного руху;
- ППО – протиповітряна оборона;
- ППП – правила польотів за приладами;
- ПС – повітряне судно;
- РД – руліжна доріжка;
- САІ – служба аеронавігаційної інформації;
- УАІ – управління аеронавігаційною інформацією;
- ЦАНЗ – Центр аеронавігаційного забезпечення авіації Збройних Сил України;
- АІС – циркуляр аеронавігаційної інформації;
- АІР – збірник аеронавігаційної інформації України;
- АІS – обслуговування аеронавігаційною інформацією;
- AIRAC – регламентація та контроль аеронавігаційної інформації, які означають систему, призначену для завчасного повідомлення про обставини, що викликають необхідність внесення значних змін до експлуатаційної практики;
- AGA – аеродроми та наземні засоби;
- AGL – над рівнем землі;
- ASHTAM – спеціальна серія повідомлення для пілотів, яка повідомляє за допомогою конкретного формату зміни активності вулкана, вулканічного виверження та/або надходження хмар вулканічного попелу, що впливає на повітряні операції;
- CNS – зв'язок, навігація, спостереження;
- EAD – Європейська база даних САІ;
- eAIP – електронний АІР;
- EGM-96 – Гравітаційна Модель Землі – 1996;
- ENR – на маршруті польоту;
- EST – NOTAM з невизначеним продовженням часу дій (NOTAM розрахунковий);

GEN – загальна інформація;

MET – метеорологічне обслуговування;

MSL – середній рівень моря;

NIL – немає повідомлень/даних;

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

NOTAMC – NOTAM, що скасовує дію іншого NOTAM;

NOTAMN – NOTAM, що містить нову інформацію;

NOTAMR – NOTAM, що замінює попередній NOTAM;

PERM – NOTAM з інформацією постійного характеру;

PIB – бюлетень передпольотної інформації;

SAR – пошук та рятування;

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

TMA – термінальний диспетчерський район;

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

UTC – всесвітній координований час;

WGS-84 – Світова геодезична система координат.

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

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

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

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

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

7. Інші вимоги:

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

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

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

про міжнародну цивільну авіацію;

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

II. Повноваження та функції

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації

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

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

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

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

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації контролює укладання офіційних домовленостей (угод) між укладачами АНД і АНІ та провайдером

АНО (Служба аеронавігаційної інформації Украероруху) щодо своєчасного й повного надання АНД і АНІ.

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

2. Служба аеронавігаційної інформації

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Укладач аеронавігаційних даних і аеронавігаційної інформації

1. Укладач АНД і АНІ повинен мати достатні ресурси для забезпечення

процесу надання послуг з АНО в межах системи управління якістю підприємства та мати підготовлений персонал.

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

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

4. АНД і АНІ укладач надає своєчасно, повно, з відповідною якістю в стандартизованих форматах, що дозволяють забезпечити їх автоматизовану обробку, зберігання та пошук.

5. Укладач АНД і АНІ повинен стежити за своєчасними змінами АНД і АНІ.

4. Обмін аеронавігаційними даними та аеронавігаційною інформацією

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Авторські права

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

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

6. Відшкодування витрат

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

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

III. Управління аеронавігаційною інформацією

1. Вимоги до управління аеронавігаційною інформацією

1. Ресурси і процеси УАІ, визначені САІ Украероруху, мають бути

достатніми для забезпечення своєчасного збору, обробки, збереження, інтеграції, обміну та доставки АНД і АНІ гарантованої якості до системи організації повітряного руху.

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

Порядок розроблення та супроводження Каталогу встановлює уповноважений орган з питань цивільної авіації.

3. САІ Украероруху здійснює реєстрацію укладачів даних.

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

2. Вимоги до якості даних

1. Точність даних:

1) ступінь точності АНД визначається їх передбачуваним використанням;

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

2. Роздільна здатність даних:

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

2) технічні вимоги, що стосуються роздільної здатності АНД, містяться у

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

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

3. Цілісність даних:

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

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

3) залежно від застосованої класифікації цілісності вводяться процедури для:

звичайних даних – запобігання спотворенню даних на етапі їх обробки;

важливих даних – гарантування, що спотворення АНД не виникне на будь-якому етапі процесу і (за потреби) може бути передбачено додаткові процедури для усунення потенційних ризиків з метою отримання додаткових гарантій цілісності даних на цьому рівні;

критичних даних – гарантування, що спотворення АНД не виникне на будь-якому етапі процесу, і передбачення додаткових процедур гарантії цілісності для повного усунення наслідків недоліків, виявлених у результаті ретельного аналізу загальної архітектури системи як потенційні ризики цілісності даних.

4. Простежуваність АНД забезпечується та підтримується протягом усього періоду використання цих даних.