

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ
БЕЛАРУСЬ**
3 октября 2024 г. N 91

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ
АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь
Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Авиационные правила по организации предоставления
аэронавигационной информации в гражданской авиации (прилагаются).

2. Признать утратившими силу:

постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 2
июня 2010 г. N 44 "Об утверждении авиационных правил "Организация обеспечения
аэронавигационной информацией в гражданской авиации Республики Беларусь";

пункт 5 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики
Беларусь от 4 марта 2015 г. N 6 "Об утверждении авиационных правил и внесении
изменений и дополнений в некоторые постановления Министерства транспорта и
коммуникаций Республики Беларусь";

пункт 5 постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики
Беларусь от 1 августа 2017 г. N 29 "Об утверждении авиационных правил "Построение
схем визуальных полетов и полетов по приборам" и внесении дополнений и изменений в
некоторые постановления Министерства транспорта и коммуникаций Республики
Беларусь".

3. Настоящее постановление вступает в силу после его официального
опубликования.

Заместитель Министра

С.С.Дубина

СОГЛАСОВАНО

Министерство иностранных дел
Республики Беларусь

Государственный комитет по имуществу
Республики Беларусь

Министерство обороны
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО
Постановление
Министерства транспорта
и коммуникаций

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА
ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ В
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**ГЛАВА 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие Авиационные правила определяют функции и задачи специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Республики Беларусь (далее - специально уполномоченный орган) по вопросам организации деятельности службы аэронавигационной информации по обеспечению потока аэронавигационных данных и аэронавигационной информации, контроля достоверности, качества и своевременности предоставления аэронавигационной информации и устанавливают требования к организации предоставления пользователям воздушного пространства Республики Беларусь аэронавигационной информации, определяют задачи и функции органов аэронавигационной информации гражданской авиации, требования к аэронавигационной информации и аэронавигационным картам, порядок создания и соответствующие требования к базам аэронавигационных данных, мероприятия, направленные на обеспечение целостности и качества аэронавигационных данных.

2. Настоящие Авиационные правила разработаны на основании Воздушного кодекса Республики Беларусь и применяются в соответствии с требованиями стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (далее - ИКАО), изложенными в:

приложении 4 "Аэронавигационные карты" к Конвенции о международной гражданской авиации, принятой 7 декабря 1944 года в г. Чикаго (далее - Чикагская конвенция);

приложении 15 "Службы аэронавигационной информации" к Чикагской конвенции;

Doc 4444 "Организация воздушного движения";

Doc 7192 "Руководство по обучению" (далее - Doc 7192);

Doc 7910 "Указатели (индексы) местоположения" (далее - Doc 7910);

Doc 8126 "Руководство по службам аэронавигационной информации" (далее - Doc 8126);

Doc 8168 Часть 2 "Руководство по построению схем визуальных полетов и по правилам полетов по приборам" (далее - Doc 8168);

Doc 8400 "Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО" (далее Doc - 8400);

Doc 8697 "Руководство по аэронавигационным картам" (далее - Doc 8697);

Doc 9368 "Руководство по построению схем полетов по приборам" (далее - Doc 9368);

Doc 9613 "Руководство по навигации, основанной на характеристиках" (далее - Doc 9613);

Doc 9691 "Руководство по облакам вулканического пепла, радиоактивных материалов и токсических химических веществ";

Doc 9839 "Руководство по СМК для служб аэронавигационной информации" (далее - Doc 9839);

Doc 10066 "Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией" (далее - Doc 10066).

3. Требования настоящих Авиационных правил распространяются на авиационный персонал, деятельность которого связана с организацией обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации.

4. Для целей настоящих Авиационных правил применяются термины и их определения в значениях, установленных в Воздушном кодексе Республики Беларусь, Правилах использования воздушного пространства Республики Беларусь, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 ноября 2006 г. N 1471, а также следующие термины и их определения:

асpekты человеческого фактора - принципы, применимые к процессам проектирования, сертификации, подготовки кадров, эксплуатационной деятельности и технического обслуживания в авиации и нацеленные на обеспечение безопасного взаимодействия между человеком и другими компонентами системы посредством надлежащего учета возможностей человека;

аэронавигационная информация - информация, полученная в результате сбора, анализа и форматирования аэронавигационных данных;

база - любая величина или ряд величин, которые могут служить в качестве начала или основы отсчета других величин;

база данных - один или несколько файлов данных, организованных таким образом, что соответствующие прикладные программы могут обращаться к файлам и обновлять их;

бюллетень предполетной информации - подготовленная перед полетом текущая информация по действующим извещениям, содержащим аэронавигационную информацию (далее - NOTAM), о состоянии средств и служб, имеющая важное эксплуатационное значение;

валидация (подтверждение) - подтверждение соблюдения установленных требований путем проведения экспертизы и представления объективных свидетельств (доказательств) того, что требования, предназначенные для конкретного предполагаемого использования или применения, выполнены;

верификация (проверка) - подтверждение посредством представления объективных свидетельств того, что установленные требования были выполнены;

волна геоида - расстояние (положительное значение или отрицательное значение) между поверхностью геоида и поверхностью математически определенного референц-эллипсоида, а также в отношении эллипсоида, определенного во Всемирной геодезической системе-1984 (WGS-84), разница между высотой относительно эллипсоида WGS-84 и ортометрической высотой геоида;

высота относительно эллипсоида (геодезическая высота) - высота относительно поверхности референц-эллипсоида, измеренная вдоль нормали к эллипсоиду, проведенной через рассматриваемую точку;

геоид - эквипотенциальная поверхность в гравитационном поле Земли, совпадающая с невозмущенным средним уровнем моря и его продолжением под материками;

голая земля - поверхность земли, включая скопления воды, вечного льда и снега, исключая растительность и искусственные сооружения;

доверительный уровень - вероятность того, что истинное значение параметра находится в пределах определенного интервала вокруг его оценочного значения;

дополнение к сборнику аэронавигационной информации Республики Беларусь - временные изменения информации, содержащейся в сборнике аэронавигационной информации Республики Беларусь, представляемые на отдельных страницах;

изображение - отображение аэронавигационных фактических данных, объектов, процедур и иной информации в виде, пригодном для визуального восприятия и идентификации;

информационный продукт - набор данных или серия наборов данных, которые отвечают спецификации информационного продукта;

календарь - система дискретного отсчета времени, обеспечивающая основу определения момента времени с разрешающей способностью в один день;

картографическая база данных аэродрома - подборка картографических данных аэродрома, систематизированных и представленных в виде совокупности структурированных данных;

картографические данные аэродрома - данные, собираемые с целью составления аэродромной картографической информации;

качество - степень, с которой совокупность собственных характеристик объекта удовлетворяет установленным и предполагаемым потребностям;

качество аeronавигационных данных - степень или уровень вероятности того, что предоставленные аeronавигационные данные отвечают требованиям пользователя аeronавигационных данных и аeronавигационной информации с точки зрения точности, разрешения, целостности (или эквивалентного уровня гарантий), прослеживаемости, своевременности, полноты и формата;

классификация целостности аeronавигационных данных - классификация, основанная на потенциальном риске использования искаженных аeronавигационных данных;

комплект массивов данных - набор массивов данных, соответствующих одинаковой спецификации продукта;

контроль качества - часть менеджмента качества, направленная на выполнение требований к качеству, методы и виды деятельности оперативного характера, используемые для выполнения требований к качеству;

массив данных - определенный набор данных;

менеджмент качества - скоординированная деятельность по руководству и управлению организацией применительно к качеству;

местность - поверхность Земли с такими естественными элементами, как горы, холмы, хребты, долины, скопления воды, вечного льда и снега, исключая препятствия;

местоположение - географические координаты (широта и долгота) с привязкой к математически определенному референц-эллипсоиду, которые определяют местонахождение точки на поверхности Земли;

минимальная абсолютная высота полета по маршруту - абсолютная высота полета на участке маршрута, которая обеспечивает адекватный прием сигналов соответствующих навигационных средств и средств связи обслуживания воздушного движения, соответствует структуре воздушного пространства Республики Беларусь и обеспечивает необходимый запас высоты над препятствиями;

минимальная абсолютная высота пролета препятствий - минимальная абсолютная высота полета на определенном участке, которая обеспечивает необходимый запас высоты над препятствиями;

наблюдение, основанное на характеристиках - наблюдение, основанное на требованиях и характеристиках, применяемых к предоставлению обслуживания воздушного движения;

навигационная спецификация - совокупность требований к воздушному судну и летному экипажу, необходимых для обеспечения полетов в условиях навигации, основанной на характеристиках в пределах установленного воздушного пространства;

обеспечение качества - часть менеджмента качества, направленная на создание уверенности, что требования к качеству будут выполнены;

оригинатор (составитель) - лицо, которое обеспечивает предоставление исходных аeronавигационных данных и аeronавигационной информации в орган

аэронавигационной информации;

ортометрическая высота - высота точки над поверхностью геоида, представляющая собой превышение над средним уровнем моря;

относительная высота - расстояние по вертикали от установленного исходного уровня до уровня, точки или объекта, принятого за точку;

площадь маневрирования - часть аэродрома, исключая перроны (стоянки, стоянки специального назначения), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов;

поверхность учета данных о препятствиях местности - определенная поверхность, используемая для цели составления аэронавигационных данных о препятствиях (местности);

покров - голая земля с учетом относительной высоты растительности;

полнота данных - степень вероятности того, что предоставлены все данные, необходимые для обеспечения предполагаемого использования;

пользователь аэронавигационных данных и аэронавигационной информации (далее, если не установлено иное, - пользователь) - эксплуатанты и производители воздушных судов, пункты сбора донесений службы воздушного движения, органы организации воздушного движения, диспетчерские и летные тренажеры;

поправка к сборнику аэронавигационной информации Республики Беларусь - постоянные изменения информации, содержащейся в сборнике аэронавигационной информации Республики Беларусь;

препятствие - неподвижные (временные или постоянные) или подвижные объекты или их части, подлежащие оценке;

продукт аэронавигационной информации - аэронавигационные данные и аэронавигационная информация, предоставляемые в виде наборов цифровых данных или в стандартном формате на бумажном или электронном носителе;

прослеживаемость - возможность проследить историю, применение или местонахождение объекта с помощью идентификации, которая регистрируется;

прослеживаемость аэронавигационных данных - степень вероятности того, что система или информационный продукт могут регистрировать изменения, вносимые в этот продукт, позволяя осуществлять аудиторскую сквозную проверку от конечного пользователя до составителя;

рабочая площадь - часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов);

радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение - вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и (или) принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и при необходимости дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных;

радионавигационная служба - служба, предоставляющая с помощью одного или нескольких радионавигационных средств информацию наведения или данные о местоположении в целях эффективного и безопасного производства полетов воздушными судами;

разрешение данных - число единиц или цифр, определяющее порядок используемого измеренного или рассчитанного значения;

сборник аэронавигационной информации Республики Беларусь - санкционированная государством публикация в бумажном либо электронном формате, которая содержит долгосрочную аэронавигационную информацию, имеющую важное значение для аэронавигации;

своевременность - степень вероятности того, что данные применимы к периоду их предполагаемого использования;

сеть фиксированной авиационной связи - это всемирная система авиационных фиксированных каналов связи, предоставляемых в рамках авиационной фиксированной связи для обмена сообщениями и (или) цифровыми данными между авиационными фиксированными станциями, имеющими одинаковые или совместимые характеристики связи;

следующий предполагаемый пользователь - аэронавигационная организация, которая получает аэронавигационные данные или аэронавигационную информацию от службы аэронавигационной информации;

служба автоматической передачи информации в районе аэродрома - автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов в районе аэродрома;

служба аэронавигационной информации гражданской авиации - служба, созданная в конкретно установленной зоне действия, которая обеспечивает предоставление аэронавигационных данных и аэронавигационной информации, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушной навигации;

составитель исходных аэронавигационных данных или аэронавигационной информации - должностное лицо, назначенное руководителем авиационной организации, обеспечивающее формирование актуальных аэронавигационных данных;

составление исходных аэронавигационных данных или аэронавигационной информации - формирование параметров, связанных с новыми данными или информацией, или изменение параметров, существующих данных или информации;

спецификация информационного продукта - подробное описание массива данных или комплекта массивов данных вместе с дополнительной информацией, которое позволит их сформировать, поставить другой стороне и обеспечить их использование другой стороной;

стандартизованный формат данных - формат данных, спецификация которого признана как международный, государственный стандарт и который может быть распознан и обработан автоматизированными системами, поддерживающими данный стандарт;

точность - степень соответствия расчетного или измеренного значения истинному значению;

требование - потребность или ожидание, которое установлено, обычно предполагается или является обязательным;

управление аэронавигационной информацией - динамичное, комплексное управление аэронавигационной информацией путем предоставления цифровых аэронавигационных данных гарантированного качества и обмена ими в сотрудничестве со всеми сторонами;

формат данных - структура элементов данных, учетных записей и файлов, организованная для соответствия стандартам, спецификациям или требованиям к качеству данных;

целостность (уровень гарантий) - определенная гарантия того, что аэронавигационные данные и их параметры не потеряны или не изменены с момента подготовки или санкционированного внесения поправки;

циркуляр аэронавигационной информации - уведомление, содержащее информацию, которая не требует выпуска NOTAM или включения ее в сборник аэронавигационной информации Республики Беларусь, но которая касается вопросов безопасности полетов или аэронавигационных, технических, административных и

юридических вопросов;

элемент данных - совокупность аэронавигационных объектов, обладающих одинаковыми свойствами (в том числе аэродромы, взлетно-посадочные полосы, радионавигационные системы), объединяющих значения характеристик каждого экземпляра элемента данных в таблицу базы данных;

этап маршрута - маршрут (или его часть), пролетаемый без промежуточной посадки;

AIRAC - система регламентации и контроля аэронавигационной информации, предназначенная для заблаговременного уведомления об обстоятельствах, которые вызывают необходимость внесения значительных изменений в эксплуатационную практику на основании общих дат вступления в силу;

ASHTAM - NOTAM специальной серии, содержащий представленную в особом формате информацию об изменении вулканической деятельности, вулканическом извержении и (или) облаке вулканического пепла, имеющую важное значение для производства полетов воздушных судов;

NOTAM - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

SNOWTAM - NOTAM специальной серии, передаваемый в стандартном формате, который включает донесение о состоянии поверхности взлетно-посадочной полосы, уведомляющий о существовании или прекращении опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти, инея, стоячей воды или воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти, льда или инея на рабочей площади аэродрома.

5. В настоящих Авиационных правилах используются следующие обозначения и сокращения:

АНИ - аэронавигационная информация;

АНД - аэронавигационные данные;

АФТН - сеть фиксированной авиационной связи;

АвЭС - авиационная электросвязь;

БАИ - бюро аэронавигационной информации;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВС - гражданское воздушное судно;

ИАТА - международная ассоциация воздушного транспорта;

ИВП - использование воздушного пространства;

ИПП - инструкция по производству полетов;

НПА - нормативные правовые акты;

ОВД - обслуживание воздушного движения;

ОрВД - организация воздушного движения;

РД - рулежная дорожка;

РПИ - район полетной информации;

РТОП - радиотехническое обеспечение полетов;

САИ - служба аэронавигационной информации гражданской авиации;

СМК - система менеджмента качества (управление качеством);

ССО - светосигнальное оборудование;

ТЗ - техническое задание;

ТНПА - технический нормативный правовой акт;

УАИ - управление аэронавигационной информацией;

УВД - управление воздушным движением;

ЦОАНИ - центральный орган аэронавигационной информации гражданской авиации;

Центр ЕС ОрВД - центр единой системы организации воздушного движения;
ЭРТОС - эксплуатация радиотехнического оборудования и связь;
ЭСТОП - электросветотехническое обеспечение полетов;
AIC - циркуляр аeronавигационной информации;
AIP - сборник аeronавигационной информации Республики Беларусь;
AMDB - картографическая база данных аэродрома;
AMDT - поправка в AIP;
ARO - пункт сбора донесений службы воздушного движения;
ARR - прибытие рейса;
ARP - контрольная точка аэродрома;
ASDA - располагаемая дистанция прерванного взлета;
ATC FPL - подписанный план полета;
EGM-96 - гравитационная модель Земли-1996;
eAIP - сборник аeronавигационной информации Республики Беларусь в электронном виде;
eTOD - электронные данные местности и препятствий;
CNL - отмена рейса;
CHG - изменение рейса;
DEP - вылет рейса;
DLA - задержка рейса;
FATO - зона конечного этапа захода на посадку и взлета;
LDA - располагаемая посадочная дистанция;
MEA - минимальная абсолютная высота полета по маршруту;
MOCA - минимальная абсолютная высота пролета препятствий;
MSL - средний уровень моря;
NOF - орган, учрежденный государством для международного обмена сообщениями NOTAM;
PBN - навигация, основанная на характеристиках;
PIB - бюллетень предполетной информации;
RNP - навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая включает требование к контролю за выдерживанием и выдачей предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNP;
RNAV - навигационная спецификация, основанная на зональной навигации, которая не включает требование к контролю за выдерживанием и выдачей предупреждений о несоблюдении характеристик, обозначаемых префиксом RNAV;
SARPS - стандарты и рекомендуемая практика ИКАО;
SID - стандартный маршрут вылета по приборам;
STAR - стандартный маршрут прибытия по приборам;
SUP - дополнение к AIP;
TLOF - зона приземления и отрыва;
TMA - зона диспетчерского контроля;
TODA - располагаемая взлетная дистанция;
TORA - располагаемая длина разбега;
UTC - всемирное координированное время.

6. Продукты АНИ для международной рассылки, составленные открытым текстом, представляются на английском и одном из государственных языков.

7. Названия пунктов передачи донесений, определенных (названных) географических ориентиров, относительно которых может быть сообщено местоположение ВС, пишутся в соответствии с их произношением на одном из государственных языков и транслитерируются буквами латинского алфавита.

ГЛАВА 2

НАЦИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИОННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ И САИ

§ 1. Функции национальной авиационной администрации

8. Специально уполномоченный орган обеспечивает организацию САИ гражданской авиации.

9. Специально уполномоченный орган отвечает за предоставление АНД и АНИ в гражданской авиации Республике Беларусь.

10. Специально уполномоченный орган назначает ЦОАНИ, на который возлагаются следующие функции:

предоставление САИ других государств, пользователям необходимых АНД и АНИ для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации;

получение, проверка, редактирование, форматирование АНД;

публикация продуктов АНИ.

11. Взаимодействие ЦОАНИ с заинтересованными структурами и должностными лицами осуществляется по схеме взаимодействия ЦОАНИ с заинтересованными структурами и должностными лицами согласно приложению 1.

12. АНД и АНИ, предоставляемые для Республики Беларусь и от ее имени, сопровождаются четкой ссылкой на то, что они предоставляются и публикуются с разрешения национальной авиационной администрации независимо от формата, в котором они предоставлены.

13. АНД и АНИ по возможности проверяются перед распространением. В случае, если такая проверка не производилась, это указывается при публикации АНД и АНИ.

14. Руководители структурных подразделений специально уполномоченного органа организуют контроль за АНД и АНИ и в случае изменений предоставляют в ЦОАНИ подготовленные представления AMDT, SUP, AIC, аэронавигационных карт (далее, если не установлено иное, - представление) по форме согласно приложению 2 для публикации в AIP.

15. Специально уполномоченный орган определяет оригиналаторов, обеспечивающих предоставление данных в ЦОАНИ.

16. Специально уполномоченный орган обеспечивает заключение соглашений о предоставлении АНД в ЦОАНИ с организациями, не относящимися к гражданской авиации.

17. Руководители структурных подразделений специально уполномоченного органа осуществляют мониторинг существующих в государстве различий с положениями приложений к Чикагской конвенции (далее - различия). В случае необходимости внесения изменений в действующие НПА представляют свои предложения на рассмотрение комиссии по делам ИКАО специально уполномоченного органа, которая рассматривает представленные предложения, анализирует и делает заключение о различиях.

18. Руководители структурных подразделений специально уполномоченного органа направляют в ЦОАНИ представление с указанием изменений в тексте главы GEN 1.7 "Различия со стандартами, рекомендуемой практикой и процедурами ИКАО" для опубликования в ближайшей AMDT.

§ 2. Функции САИ

19. Руководители авиационных организаций гражданской авиации обеспечивают организацию САИ.

20. САИ предоставляет АНД и АНИ, необходимые для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации.

21. Структурно САИ состоит из:

ЦОАНИ;

оригинаторов (составителей) АНИ и АНД;

САИ (БАИ) авиационных организаций;

ARO (подразделений брифинга).

22. Структуры САИ организуются решением руководителей авиационных организаций гражданской авиации.

23. Функции ЦОАНИ возлагаются на отдел АНИ республиканского унитарного предприятия по аэронавигационному обслуживанию воздушного движения "Белаэронавигация" (далее - РУП "Белаэронавигация").

24. ЦОАНИ получает, проверяет и компонует, редактирует, форматирует, издает, хранит и распространяет АНД и АНИ, касающиеся всей территории Республики Беларусь.

25. К задачам ЦОАНИ относятся:

25.1. предоставление АНД и АНИ в форме, отвечающей эксплуатационным требованиям, предъявляемым:

персоналом, связанным с производством полетов, включая летные экипажи, при планировании полетов и в пилотажных тренажерах;

органами ОВД, ответственными за полетно-информационное обслуживание и службами, отвечающими за предполетную информацию;

25.2. взаимодействие с органами САИ других государств для международного обмена АНД и АНИ;

25.3. разработка основных направлений развития и проведение мероприятий по совершенствованию организации обеспечения АНИ в гражданской авиации, в том числе за счет автоматизации процессов, а также участие в работе по вопросам совершенствования структуры и организации ИВП Республики Беларусь.

26. ЦОАНИ осуществляет:

обеспечение АНИ и АНД пользователей в формате, установленном настоящими Авиационными правилами;

участие в мероприятиях по совершенствованию структуры воздушного пространства Республики Беларусь;

внесение предложений по развитию и совершенствованию организации обеспечения АНИ в гражданской авиации Республики Беларусь;

развитие и совершенствование процессов автоматизации.

27. АНД и АНИ публикуются в виде продуктов АНИ.

§ 3. Предоставление аэронавигационных карт

28. В целях обеспечения пользователей воздушного пространства Республики Беларусь картографической и цифровой информацией в составе ЦОАНИ создается подразделение, предоставляющее аэронавигационные карты.

29. Создание или редактирование аэронавигационной карты выполняется специалистами группы дизайна и картографии ЦОАНИ на основании предоставленного оригинаром ТЗ.

30. В ТЗ указываются номер и дата AMDT, оригинал, направивший ТЗ, текстовая информация, описывающая изменения, наименование аэронавигационных карт, на которых меняется информация, и должностное лицо, представившее ТЗ.

31. ТЗ направляется в ЦОАНИ не позднее чем за 56 дней до планируемой публикации в АИР согласно AIRAC.

32. После изготовления проекта аeronавигационной карты специалист ЦОАНИ направляет ее для согласования лицу, представившему ТЗ.

33. Аeronавигационная карта, утвержденная специально уполномоченным органом, одновременно включается в AMDT и в поправку ИПП аэродрома.

34. В случае внесения изменения в подготовленный проект аeronавигационной карты для включения в АИР оригиналатору представляется новое ТЗ.

35. Подразделение ЦОАНИ, ответственное за предоставление аeronавигационных карт, обеспечивает:

- расчет и издание летных процедур в районе аэродромов;
- разработку и издание аэродромных карт;
- разработку и издание карт маршрутов ОВД;
- разработку и издание карт для полетов по правилам визуальных полетов;
- разработку элементов структуры воздушного пространства Республики Беларусь;
- генерацию массивов цифровых данных, связанных с аeronавигационными картами.

§ 4. Предоставление NOTAM

36. В целях обеспечения пользователей воздушного пространства Республики Беларусь краткосрочной (до трех месяцев) АНИ в составе ЦОАНИ создается подразделение, предоставляющее NOTAM.

37. NOTAM составляется и издается незамедлительно на основании представления, полученного от оригиналатора (составителя).

38. Подразделение ЦОАНИ, ответственное за предоставление NOTAM, обеспечивает:

- издание NOTAM по аэродромам, радионавигационным средствам и элементам структуры воздушного пространства Республики Беларусь;
- издание SNOWTAM по аэродромам;
- издание ASHTAM по вулканической деятельности и облакам вулканического пепла;
- издание ежемесячного перечня действующих NOTAM;
- предоставление связанных с NOTAM массивов цифровых данных.

§ 5. Предоставление публикаций

39. В целях обеспечения пользователей воздушного пространства Республики Беларусь долгосрочной (более трех месяцев) АНИ в составе ЦОАНИ создается подразделение, предоставляющее AMDT, AIC, SUP и массивы цифровых данных.

40. AMDT, AIC, SUP публикуются на основании представления, полученного от оригиналатора в соответствии с циклами AIRAC.

41. АНИ, изложенная в НПА и обязательных для соблюдения ТНПА, публикуется в ближайшей AMDT, о чем заинтересованные лица информируют ЦОАНИ.

§ 6. Требования к оригиналатору (составителю) АНД

42. Оригинатор (составитель) АНД обеспечивает создание параметров, связанных с новыми АНД или АНИ, или изменение (отмену) параметров существующих АНД или АНИ.

43. Каждый элемент подлежащих сбору данных идентифицируется с конкретным оригиналатором (составителем) АНД.

44. Оригинаторы (составители) АНД проходят идентификацию в ЦОАНИ, которая документально оформляется на основе сферы действия подлежащих сбору АНД и АНИ.

45. Идентифицированный и авторизованный оригиналатор (составитель) АНД

обеспечивает:

обработку, составление и предоставление данных, прошедших верификацию (проверку) и валидацию (подтверждение);

своевременность и достоверность предоставляемой информации;

подготовку данных для издания различных видов NOTAM.

46. Допускается выполнение функций оригинатора и составителя АНД одним лицом (одной организацией).

47. Оригинатор (составитель) АНД обеспечивает проверку и предоставление данных для включения в продукты АНИ.

48. Назначенный оригиналор (составитель) осуществляет сбор и предоставление данных, касающихся эксплуатационного состояния и режима работы аэродромов, средств РТОП и АвЭС, средств ССО, элементов структуры воздушного пространства Республики Беларусь, включая данные временного и краткосрочного характера, а также иных данных.

49. Оригинатор (составитель) АНД обеспечивает:

направление в ЦОАНИ представления;

ведение находящихся на учете документов АНИ;

хранение, прием и выдачу документов АНИ экипажам ВС;

ведение журнала регистрации изменений АНД на аэродроме по форме согласно приложению 3;

получение, обработку и хранение АНИ и АНД;

контроль за изданием и достоверностью АНИ и АНД, NOTAM и SNOWTAM, своевременное информирование ЦОАНИ об их отмене или замене.

§ 7. Обмен АНД и АНИ

50. ЦОАНИ осуществляет обмен АНД и АНИ с САИ других государств.

51. АНД и АНИ других государств предоставляется в ЦОАНИ на основе взаимного обмена продуктами АНИ или в соответствии с заключенными от имени государств двусторонними соглашениями.

52. Двусторонние соглашения между сторонами, предоставляющими АНД и АНИ, содержат информацию, относящуюся к предоставлению аeronавигационного обслуживания.

53. Соглашения с сопредельными государствами содержат процедуры обмена АНД и АНИ для обеспечения согласованности между повторяющейся информацией в случае, если АНД и АНИ дублируются в AIP этих государств. Дополнительные требования в отношении таких договоренностей содержатся в Doc 8126.

54. В целях упрощения международного обмена АНД и АНИ организуются прямые каналы взаимодействия с САИ других государств и международными авиационными организациями.

55. Один экземпляр каждого продукта АНИ, которые были запрошены САИ другого государства, предоставляется бесплатно выпускающим государством по взаимно согласованной форме.

56. Обмен несколькими экземплярами продуктов АНИ и другими документами АНИ, включая документы, содержащие законодательство и правила, касающиеся аeronавигации, осуществляется в соответствии с двусторонними соглашениями.

57. Для предоставления массивов данных используются модели обмена АНД и АНИ, обеспечивающие глобальную функциональную совместимость. Требования в отношении моделей обмена АНД и АНИ содержатся в Doc 10066 и Doc 8126.

58. Продукты АНИ, которые были запрошены эксплуатантами ВС и другими пользователями, ЦОАНИ предоставляет по договору.

ГЛАВА 3

УПРАВЛЕНИЕ АНИ

§ 8. Требования к управлению АНИ

59. Ресурсы и процессы управления АНИ, определенные САИ, обеспечивают своевременный сбор, обработку, хранение, интеграцию, обмен и доставку АНД и АНИ гарантированного качества в рамках системы ОрВД.

60. Регулирование и контроль АНИ применяются для эффективности и безопасности полетов, для обеспечения использования пользователями АНИ одновременно одной и той же АНИ.

61. Для передачи данных заключаются договоры между ЦОАНИ и составителем исходных АНД или АНИ об элементах данных, подлежащих сбору.

§ 9. Требования к качеству АНД

62. Качество АНД достигается при соответствии предоставленных данных следующим требованиям:

62.1. точность АНД, степень которой определяется их предполагаемым использованием. Технические требования, касающиеся порядка точности (включая уровень вероятности) для АНД, содержатся в добавлении 1 к Doc 10066;

62.2. разрешение АНД, степень разрешения которых соразмерна фактической точности данных. Технические требования, касающиеся разрешения АНД, содержатся в добавлении 1 к Doc 10066. Разрешение АНД, содержащихся в базе данных, может быть аналогичным или более высоким, чем разрешение публикуемых АНД;

62.3. целостность АНД, которая сохраняется на протяжении всей информационной цепочки с момента составления до направления следующему предполагаемому пользователю. Технические требования, касающиеся классификации целостности применительно к АНД, содержатся в добавлении 1 к Doc 10066;

62.4. прослеживаемость АНД, которая обеспечивается и поддерживается в течение всего периода использования этих АНД;

62.5. своевременность АНД, которая обеспечивается путем введения предельных сроков действия элементов данных. Такие предельные сроки допускается относить к отдельным элементам данных или к массивам данных. Если срок действия определен для массива данных, то он учитывает сроки действия всех индивидуальных элементов данных;

62.6. полнота АНД, которая обеспечивается в целях поддержки их предполагаемого использования;

62.7. формат предоставляемых АНД, который является приемлемым для их интерпретации таким образом, который соответствует их предполагаемому использованию.

63. В зависимости от применимой классификации целостности вводятся процедуры верификации (проверки) и валидации (подтверждения), которые:

в отношении обычных данных предотвращают искажение на этапе обработки данных;

в отношении важных данных гарантируют, что искажение не произойдет на любом этапе процесса, и могут при необходимости предусматривать дополнительные процессы для устранения потенциальных рисков в общей архитектуре системы с целью получения дополнительных гарантий целостности данных на этом уровне;

в отношении критических данных гарантируют, что искажение не произойдет на любом этапе процесса, и предусматривают дополнительные процедуры гарантии целостности для полного устранения последствий недостатков, выявленных в результате тщательного анализа общей архитектуры системы в качестве потенциальных рисков целостности данных.

64. ЦОАНИ устанавливает процедуры верификации (проверки) и валидации (подтверждения) с целью обеспечения соблюдения требований к качеству получаемых АНД и АНИ. Дополнительные требования к качеству АНД содержатся в Doc 9839.

65. При передаче и хранении АНД и массивов цифровых данных используются методы обнаружения ошибок. Методы обнаружения ошибок в цифровых данных применяются на всех уровнях целостности данных. Подробные технические требования в отношении методов обнаружения ошибок в цифровых данных содержатся в Doc 10066.

§ 10. Использование средств автоматизации

66. В целях обеспечения оперативности, качества, эффективности и рентабельности деятельности САИ используются средства автоматизации.

67. При внедрении средств автоматизации уделяется должное внимание целостности АНД и АНИ, принимаются меры по устранению факторов риска в случае их выявления.

68. Для соблюдения требований к качеству АНД средства автоматизации позволяют:
осуществлять обмен АНД между сторонами, участвующими в цепи обработки данных;

обеспечивать целостность АНД и АНИ и устранение факторов риска в случаях их выявления;

использовать модели обмена АНД и АНИ, рассчитанными на глобальную интероперабельность;

обеспечивать прослеживаемость выполняемых действий.

69. Требования относительно разработки баз данных и создания служб обмена данными содержатся в Doc 8126.

§ 11. СМК

70. В целях реализации функций САИ обеспечивается создание и поддержание функционирования СМК, охватывающих все функции САИ.

71. СМК применяется ко всей цепи АНД с момента подготовки данных до их рассылки следующему предполагаемому пользователю с учетом планируемого использования данных.

72. В целях поддержания гарантированного качества продуктов и услуг в области АНИ их предоставление осуществляется в соответствии со стандартизованным форматом данных в соответствии с Doc 9368.

73. В рамках созданной СМК руководство авиационной организации:

обеспечивает поддержание персоналом САИ уровня квалификации, который необходим для выполнения конкретных функций;

организует контроль уровня квалификации персонала САИ;

организует периодические проверки, в ходе которых от персонала требуется демонстрация владения необходимыми компетенциями;

определяет недостатки в знаниях, умениях, способностях персонала САИ и принимает меры по их устранению.

74. СМК охватывает необходимую политику, процессы и процедуры, в том числе

предназначенные для использования метаданных, с тем, чтобы можно было обеспечивать и проверять прослеживаемость АНД по всей цепи данных АНИ с целью идентификации по основным причинам любых аномалий или ошибок в данных, обнаруженных при использовании, их исправления и информирования о них соответствующих пользователей.

75. Подтверждение соответствия СМК требованиям Doc 9839 осуществляется посредством проверок. В случае установления несоответствия СМК предъявляемым требованиям определяется его причина и без необоснованной задержки предпринимаются соответствующие корректирующие действия для устранения такого несоответствия. Все выводы по итогам проверок и действия по устранению недостатков подтверждаются фактами и надлежащим образом документируются.

§ 12. Учет аспектов человеческого фактора

76. При организации и в процессе деятельности САИ учитываются аспекты человеческого фактора, способствующие их оптимальному использованию.

77. Надлежащим образом учитывается целостность информации в тех случаях, когда требуется взаимодействие между людьми, а при выявлении факторов риска предпринимаются меры по их устранению.

78. САИ гарантирует, что должностные инструкции, программы обучения, планы обучения и записи об обучении разрабатываются, поддерживаются и совершенствуются в соответствии с SARPS.

ГЛАВА 4 ГЕОДЕЗИЧЕСКАЯ СЪЕМКА еTOD

§ 13. Общие положения

79. Работы по геодезическим съемкам еTOD выполняются специализированной организацией с использованием геодезического оборудования и ориентированной на этот вид деятельности материально-технической базой и кадрами.

80. Работы по геодезическим съемкам еTOD выполняются в соответствии с НПА, обязательными для соблюдения ТНПА, определенными в соответствующем договоре и (или) ТЗ на выполнение таких работ.

81. Результат выполненных работ по геодезическим съемкам еTOD предоставляется заказчику в стандартизированном формате данных в соответствии с Doc 9368.

82. Геодезические съемки еTOD, полученные в результате выполненных работ, представляются оригиналатором в ЦОАНИ для создания и публикации продуктов АНИ.

ГЛАВА 5 ПРОДУКТЫ И УСЛУГИ В ОБЛАСТИ АНИ

§ 14. Общие положения

83. АНД и АНИ предоставляются в виде продуктов АНИ и связанных с ними следующих услуг:

АИР, включая AMDT и SUP;

АИС;

аэронавигационные карты;

NOTAM;

массивы цифровых данных.

84. Технические требования, касающиеся степени разрешения АНД, предоставляемых для каждого продукта АНИ, содержатся в добавлении 1 к Doc 10066.

85. АНД и АНИ представляются в ЦОАНИ в сроки, предусмотренные правилами AIRAC Doc 8126.

86. Достоверность, полнота и своевременность информации, содержащейся в продуктах АНИ, обеспечиваются руководителями авиационных организаций с целью их своевременной публикации.

87. Сопровождение продуктов АНИ осуществляется органом, назначенный в установленном порядке.

88. АНД и АНИ, опубликованные в НПА, публикуются без представления.

§ 15. Стандартизованный формат предоставления АНИ

89. Продукты АНИ (AIP, AMDT, SUP, AIC, NOTAM и аeronавигационные карты) в Республике Беларусь предоставляются в стандартизированном формате данных в соответствии с Doc 9368.

90. AIP, AMDT, SUP и AIC предоставляются в электронном виде или на бумажном носителе.

91. AIP, AMDT, SUP и AIC, предоставляемые в виде eAIP, обеспечивают как отображение информации на электронных устройствах, так и изготовление печатных копий.

§ 16. AIP

92. AIP является основным источником долгосрочной АНИ, носящей постоянный характер, а также содержит сведения о временных изменениях, носящих длительный характер.

93. AIP изменяется или переиздается с такими регулярными интервалами времени, которые требуются для обеспечения полноты и актуальности информации. Важные изменения эксплуатационного характера к AIP публикуются в соответствии с процедурами AIRAC и четко отражаются сокращением AIRAC.

94. AIP предназначен для обмена АНИ в международном масштабе, необходимой для производства полетов и аeronавигационного обслуживания гражданской авиации.

95. AIP содержит:

название компетентного органа, ответственного за аeronавигационные средства, обслуживание или процедуры, сведения о которых содержатся в AIP;

общие условия предоставления аeronавигационного обслуживания или средств для международного использования;

перечень существенных различий между законодательством Республики Беларусь и соответствующими SARPS в форме, позволяющей пользователю быстро устанавливать различия между требованиями законодательства Республики Беларусь и соответствующими требованиями SARPS;

указание на выбор, сделанный Республикой Беларусь в каждом важном случае, когда SARPS предусматривается альтернативный вариант действий.

96. Структура AIP включает разделы по структуре AIP согласно приложению 4.

97. AIP является самостоятельным документом и публикуется в виде страниц в электронном виде на английском и одном из государственных языков.

98. Каждая страница AIP датируется. Дата содержит число, месяц, год и является датой вступления в силу АНИ.

99. Контрольный перечень страниц AIP с обозначением действующих дат включается в каждую AMDT для оказания помощи пользователям воздушного пространства Республики Беларусь. Номер страницы, (название) карты и дата выпуска контрольного перечня указываются в самом контрольном перечне.

100. Каждая страница AIP имеет примечания, в которых указываются обозначение - номер AMDT, номера страниц (названия карт).

§ 17. AMDT

101. Постоянные изменения в AIP публикуются в виде AMDT.

102. AMDT оформляется в виде представления по форме согласно приложению 2.

103. AMDT присваивается порядковый номер, последовательно возрастающий в течение календарного года.

104. На каждой странице AMDT указывается дата вступления в силу в соответствии с датой AIRAC, а на титульном листе дополнительно указывается дата опубликования.

105. В том случае, когда публикуется AMDT, она содержит ссылку на обозначения структурных элементов AIP, в которые внесены изменения.

106. Представление AMDT составляется в электронном виде с использованием специализированного программного обеспечения или на бумажном носителе.

107. Информация о действующей AMDT распространяется ежемесячно путем публикации контрольного перечня действующих NOTAM в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил.

108. Когда AMDT публикуются в соответствии с правилами AIRAC, составляется триггерный NOTAM.

109. Сверка соответствия AIP требованиям законодательства в области ИВП Республики Беларусь и авиации проводится специально уполномоченным органом не реже одного раза в год по состоянию на 1 января каждого года.

§ 18. SUP

110. Временные изменения долгосрочного характера (3 месяца или более) и информация краткосрочного характера, содержащая обширный текст и (или) графический материал, публикуются в виде SUP.

111. SUP оформляется в виде представления по форме согласно приложению 2.

112. Каждому SUP присваивается порядковый номер, последовательно возрастающий на протяжении календарного года.

113. Страницы SUP располагаются с самого начала и сохраняются в AIP до тех пор, пока содержание остается действующим. Для того, чтобы страницы SUP были заметнее, допускается их печать на цветной, преимущественно желтой, бумаге.

114. Контрольный перечень действующих SUP публикуется в AIP.

115. Действие последнего SUP ежемесячно публикуется в контрольном перечне действующих NOTAM.

116. Требования по публикации SUP содержатся в Doc 8126.

117. Информация о последнем опубликованном SUP распространяется ежемесячно путем публикации контрольного перечня действующих NOTAM в соответствии с требованиями настоящих Авиационных правил.

118. Когда SUP публикуются в соответствии с правилами AIRAC, составляется триггерный NOTAM. Подробные технические требования относительно триггерных NOTAM содержатся в Doc 10066.

§ 19. AIC

119. AIC издаются в печатном виде и в электронном формате. AIC, подлежащие международной рассылке, определяются ЦОАНИ и рассылаются по той же схеме рассылки, что и AIP, AMDT и SUP.

120. AIC используется для предоставления следующей информации:

долгосрочный прогноз, касающийся любых значительных изменений законодательства в области ИВП Республики Беларусь и авиации, предписаний, правил или средств, или информация пояснительного или консультативного характера, которая может оказать влияние на безопасность полетов;

информация или уведомление пояснительного или консультативного характера, касающиеся технических, законодательных или чисто административных вопросов.

121. AIC присваивается порядковый номер, последовательно возрастающий на протяжении календарного года.

122. Предметная классификация и обозначение разделов AIC на основе цветовой кодировки используются в том случае, когда число действующих AIC обуславливает необходимость обозначения в такой форме.

123. AIC не используется для распространения информации, которая соответствует критериям включения в AIP или NOTAM.

124. Контрольный перечень действующих AIC публикуется и рассыпается один раз в год.

125. Контрольный перечень AIC, предназначенный для международной рассылки, включается в контрольный перечень NOTAM.

126. Подробные технические требования, касающиеся частоты предоставления контрольных перечней, действующих AIC, содержатся в Doc 10066.

§ 20. Аэронавигационные карты

127. Аэронавигационные карты служат для целей обеспечения безопасности полетов, УВД, планирования и аэронавигации, используются всеми заинтересованными пользователями воздушного пространства Республики Беларусь.

128. Особое внимание в технических требованиях к каждому типу аэронавигационных карт уделяется взаимосвязи этих карт между собой и быстрому переходу с одного типа аэронавигационных карт на другой на различных этапах полета.

129. Аэронавигационные карты аэрородомов (вертодромов), маршрутов ОВД соответствуют требованиям НПА Республики Беларусь, регулирующих деятельность в области аэронавигационных карт, и Doc 8697.

130. В целях безопасности полетов и рационального ИВП Республики Беларусь аэронавигационная карта является эффективным средством для получения информации в удобной, сжатой и скоординированной форме.

131. На соответствующих аэронавигационных картах изображаются схемы SID, STAR (в плане и профиле) для контроля ошибок расчета или местоположения препятствий.

132. На аэронавигационных картах указываются масштаб, дата нанесенной АНИ, граница государства, рельеф местности, запретные зоны, зоны ограничений, опасные зоны и соответствующие географические названия. При необходимости на аэронавигационных картах используются сокращения.

133. ЦОАНИ допускается предоставлять аэронавигационные карты в электронном виде, которые основаны на специализированных цифровых базах данных и использовании географических информационных систем.

134. Аэронавигационные карты SID, STAR, захода на посадку по приборам рассчитываются с использованием специализированного программного обеспечения в соответствии с требованиями НПА Республики Беларусь, регулирующих деятельность в области аэронавигационных карт, и Doc 8168.

135. Аэронавигационные карты публикуются в AIP.

136. Для международных аэроромов (вертодромов) предоставляются следующие аэронавигационные карты:

карта аэророма (вертодромов) (ИКАО);

карта наземного аэроромного движения (ИКАО);

карта аэроромных препятствий (ИКАО), тип А;

карта местности для точного захода на посадку (ИКАО), которая публикуется для ВПП категории II, III ИКАО;

карта стоянки (постановки) на стоянку ВС (ИКАО);

карта района (ИКАО);

карта захода на посадку по приборам (ИКАО);

карта стандартного прибытия по приборам (STAR) (ИКАО);

карта стандартного вылета по приборам (SID) (ИКАО);

карта визуального захода на посадку (ИКАО).

137. В целях визуализации структуры воздушного пространства Республики Беларусь, маршрутов ОВД применяется "Маршрутная карта (ИКАО)", публикуемая в главе AIP ENR 6 "Маршрутные карты".

138. Степень разрешения АНД на аэронавигационной карте соответствует предусмотренной степени разрешения для конкретной аэронавигационной карты. Технические требования, касающиеся степени разрешения АНД на аэронавигационной карте, содержатся в добавлении 1 к Doc 10066.

§ 21. Порядок публикации AMDT, SUP, AIC и аэронавигационной карты в AIP

139. Представления AMDT, SUP, AIC и аэронавигационной карты оформляются в виде титульного листа и листов со страницами AIP и аэронавигационных карт, в которые вносятся изменения. Измененный текст отмечается вертикальной линией с внешней стороны страницы.

140. На титульном листе указываются номер и дата AMDT, оригинал AMDT, номера страниц, наименование аэронавигационных карт, на которых меняется информация.

141. Представления AMDT, SUP, AIC, аэронавигационной карты утверждаются руководителем (заместителем руководителя) авиационной организации.

142. Авиационная организация направляет в ЦОАНИ представление не позднее чем за 28 дней до планируемой даты публикации.

143. ЦОАНИ на основании полученного представления публикует AMDT, доступность которой обеспечивается всем заинтересованным пользователям не позднее 28 дней до даты вступления AMDT в силу.

144. Публикация AMDT осуществляется один раз в три месяца в феврале, мае, августе и ноябре каждого года в соответствии с правилами, установленными для AIRAC.

145. Когда AMDT или SUP публикуются в соответствии с правилами AIRAC, составляется "триггерный" NOTAM. Технические требования относительно "триггерных" NOTAM содержатся в Doc 10066.

146. Если AMDT не публикуются в установленные календарем AIRAC сроки, то выпускаются и рассылаются NOTAM "NIL".

§ 22. NOTAM, SNOWTAM, ASHTAM

147. NOTAM составляется и издается незамедлительно в тех случаях, когда подлежащая распространению информация носит временный и непродолжительный характер или в случае введения в срочном порядке важных с эксплуатационной точки зрения постоянных изменений или временных изменений, носящих долгосрочный характер, исключая обширный текстовой и (или) графический материал.

148. Данные для публикации NOTAM направляются в ЦОАНИ по АФТН. В экстренных случаях допускается использование наиболее быстрых и доступных видов связи.

149. Порядок сбора, обработки и передачи информации в авиационной организации, которая подлежит опубликованию в NOTAM, и порядок предоставления авиационной организацией в ЦОАНИ данных на издание NOTAM определяются руководителем авиационной организации.

150. Срок действия NOTAM не превышает трех месяцев. Если обстоятельства, о которых сообщается в NOTAM, будут оставаться в силе более трех месяцев, то в этом случае публикуется SUP.

151. Если срок действия временного изменения, распространяемого с помощью NOTAM, превышает три месяца, выпускается новый или заменяющий NOTAM, при условии, что такое состояние продлится еще максимально один или два месяца.

152. Текст NOTAM составляется с использованием значений единообразной сокращенной фразеологии, предписанных для кода NOTAM ИКАО, дополненного за счет сокращений ИКАО, индексов, определителей, указателей, позывных, частот, цифр и открытого текста.

153. Код NOTAM ИКАО, включающий единообразную сокращенную фразеологию и сокращения ИКАО, содержится в Doc 8400.

154. Для публикации составляется и издается NOTAM по форме согласно приложению 5.

155. SNOWTAM по форме согласно приложению 6 составляется и издается незамедлительно в целях информирования экипажей ВС о снеге, слякоти, льде, инее, стоячей воде или воде, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти, льда или инея на аэродромном (вертодромном) покрытии.

156. Максимальный срок действия SNOWTAM составляет 8 часов с момента издания. Если получено новое сообщение о состоянии ВПП, то издается новый SNOWTAM. SNOWTAM аннулирует предыдущий SNOWTAM.

157. ASHTAM составляется и издается незамедлительно о важном с эксплуатационной точки зрения изменении вулканической деятельности, вулканическом извержении и (или) облаке вулканического пепла.

158. Для публикации составляется и издается ASHTAM по форме согласно приложению 7.

§ 23. Присвоение NOTAM номера и серии

159. Для обозначения серии NOTAM используются буквы А - Z, за исключением букв С и Т.

160. Издаваемые Республикой Беларусь международные NOTAM обозначаются серией "О".

161. Каждому NOTAM присваивается серия в виде буквы и номера, который состоит из четырех цифр, после которого ставится знак дроби и две цифры года. Четырехзначный номер последовательно растет в течение календарного года.

162. Нумерация NOTAM заканчивается в 23 часа 59 минут 31 декабря и с 00 часов 00 минут 1 января начинается заново.

§ 24. Массивы цифровых данных

163. Предоставляемые цифровые данные оформляются в виде следующих массивов цифровых данных:

- массив данных АИР;
- массивы данных о местности;
- массивы данных о препятствиях;
- массивы картографических данных аэродрома;
- массивы данных о схемах полетов по приборам.

164. Для обеспечения прослеживаемости каждый массив цифровых данных предоставляется следующему предполагаемому пользователю с минимальным массивом метаданных.

165. Подробные технические требования, касающиеся содержания массивов цифровых данных, содержатся в Doc 10066.

166. На регулярной основе предоставляется контрольный перечень действительных массивов цифровых данных.

§ 25. Массив данных АИР

167. Массив данных АИР содержит цифровое представление АНИ длительного характера (постоянная информация и временные изменения длительного характера), важной для целей аэронавигации.

168. Предоставляется массив данных АИР, охватывающий весь объем информации, содержащейся в АИР.

169. В тех случаях, когда предоставить полный массив данных АИР невозможно, предоставляется имеющийся подмассив данных.

170. Массив данных АИР включает следующие данные:

воздушное пространство Республики Беларусь, в котором осуществляется ОВД (тип, название, боковые границы, вертикальные границы, класс воздушного пространства Республики Беларусь);

воздушное пространство Республики Беларусь, в котором осуществляется специальная деятельность (тип, название, боковые границы, вертикальные границы, ограничение, объявление);

маршрут ОВД и другой маршрут (индекс, правила полетов);

участок маршрута (PBN, RNAV, RNP, начальная точка, конечная точка, линия пути, расстояние, верхняя граница, нижняя граница, МЕА, МОСА, направление на крейсерском эшелоне, требуемые навигационные характеристики в соответствии с Doc 9613);

основные точки на маршруте (обозначение, местонахождение, установление);

аэродром (вертодром) (индекс местоположения ИКАО, название, кодовое обозначение ИАТА, обслуживаемый город, сертификация ИКАО, дата сертификации, дата окончания срока действия);

сертификации, тип управления, превышение летного поля, исходная температура, магнитное склонение, контрольная точка аэропорта;

ВПП (обозначение, номинальная длина, номинальная ширина, тип покрытия, несущая способность покрытия);

направление ВПП (обозначение, истинный пеленг, порог), TORA, TODA, ASDA, LDA;

FATO (обозначение, длина, ширина, точка порога);

TLOF (обозначение, центральная точка, длина, ширина, тип покрытия);

радионавигационное средство (тип, обозначение, название, обслуживаемый

аэродром (вертодром), часы работы, магнитное склонение, частота (канал), местоположение, превышение, магнитный пеленг, истинный пеленг, направление нулевого пеленга).

171. Данные, указанные в пункте 170 настоящих Авиационных правил, включаются в качестве минимального требования (если применимо).

172. Описание субъектов данных вместе с их данными, типов данных и применимых требований к качеству АНД приводится в добавлении 1 к Doc 10066.

173. Массив данных АИР включает соответствующую информацию о AMDT и SUP.

§ 26. Массивы данных о местности

174. Массивы данных о местности содержат цифровое представление информации о поверхности местности в виде непрерывного ряда отсчитываемых от общей базы значений превышения во всех узлах (точках) определенной сетки.

175. В целях безопасности полетов и согласно Doc 8697 массивы данных о местности предоставляются в соответствии с количественными требованиями к данным по районам, указанным в каталоге АНД.

176. На аэродромах, регулярно используемых международной гражданской авиацией, предоставляются электронные данные о местности по районам 2, 3, 4. Район 1 - вся территория Республики Беларусь.

177. В районе 2 учитывается местность:

зоны, простирающейся радиусом 45 км от ARP аэродрома;

в пределах зоны между окружностью радиусом 10 км от ARP и границей ТМА или окружностью радиусом 45 км (в зависимости от того, что меньше), где местность выступает за пределы горизонтальной поверхности учета данных о местности, расположенной на 120 м выше наименьшего превышения порога ВПП;

в пределах зоны окружностью радиусом 10 км от ARP от MSL.

178. В районе 3 учитывается местность:

для ВПП в горизонтальной плоскости - примыкающая к боковой кромке ВПП от осевой линии ВПП на расстояние 90 м и от кромки порога ВПП на расстояние 50 м;

других частей аэродрома в горизонтальной плоскости - на расстояние 50 м от боковой кромки.

179. В районе 4 учитывается местность зоны, простирающейся на расстояние 900 м от порога ВПП и 60 м с каждой стороны продленной осевой линии ВПП в направлении захода на посадку на ВПП.

Данные о местности по району 4 предоставляются для всех ВПП, на которые выполняются точные заходы на посадку по категории II или III ИКАО и в отношении которых эксплуатантам ВС требуется детальная информация о местности, позволяющая им оценить влияние местности на определение высоты принятия решения при использовании радиовысотомеров.

180. В целях соблюдения требований по целостности и достоверности данных о местности соседних, близко расположенных аэродромов старшие авиационные начальники аэродромов заключают соглашение, регулирующее взаимодействие и координацию по съемке и обмену данными о местности и препятствиях.

181. Для аэродромов, расположенных вблизи территориальных границ, договоренности заключаются между соответствующими государствами в целях совместного использования данных о местности.

§ 27. Массивы данных о препятствиях

182. Массивы данных о препятствиях содержат цифровое представление вертикальных и горизонтальных размеров препятствий.

183. Данные о препятствиях не включаются в массивы данных о местности.

184. Препятствия классифицируются на точечные, линейные и полигональные.

185. Массивы данных о препятствиях представляются в соответствии с количественными требованиями к данным, указанным в каталоге АНД.

186. Данные о препятствиях предоставляются в отношении препятствий в районе 1 высотой 100 м или более над землей.

187. Для международных аэродромов гражданской авиации представляются данные о препятствиях в отношении всех препятствий, находящихся в пределах районов 2, 3, 4, которые согласно оценке представляют опасность для аэронавигации.

188. К району 2а относится прямоугольная зона вокруг ВПП, включающая в себя летную полосу и имеющая полосу, свободную от препятствий. Поверхность учета препятствий района 2а расположена на высоте 3 м над превышением ближайшей поверхности ВПП, измеренным вдоль осевой линии ВПП, а в зонах, относящихся к полосе, свободной от препятствий, если таковая имеется, на уровне, соответствующем превышению ближайшего конца ВПП.

189. К району 2б относится зона, простирающаяся в горизонтальной плоскости от концов района 2а в направлении вылета на расстояние 10 км с расхождением 15 процентов в каждую сторону. Поверхность учета препятствий в вертикальной плоскости имеет наклон 1,2 процента и простирается от концов района 2а на уровне превышения конца ВПП в направлении вылета на расстояние 10 км. Препятствия высотой менее 3 м над уровнем земли учитывать не требуется.

190. К району 2с относится зона, простирающаяся в горизонтальной плоскости с внешней стороны района 2а и района 2б на расстояние 10 км. Поверхность учета препятствий в вертикальной плоскости имеет наклон 1,2 процента. Первоначальное превышение района 2с соответствует превышению точки района 2а, в которой он начинается. Препятствия высотой менее 15 м над уровнем земли учитывать не требуется.

191. К району 2д относится зона с внешней стороны районов 2а, 2б и 2с, простирающаяся на расстояние до 45 км от контрольной точки аэродрома или до существующей границы ТМА в зависимости от того, что ближе. Поверхность учета препятствий района 2д расположена на высоте 100 м над поверхностью земли.

192. Поверхность учета данных о препятствиях района 3 возвышается на 0,5 м над горизонтальной плоскостью, проходящей через ближайшую точку на рабочей площади аэродрома:

для ВПП в горизонтальной плоскости - примыкающая к боковой кромке ВПП от осевой линии ВПП на расстояние 90 м и от боковой кромки порога ВПП на расстояние 50 м;

других частей аэродрома в горизонтальной плоскости - на расстояние 50 м от боковой кромки.

193. К району 4 относится зона, простирающаяся на расстояние 900 м от порога ВПП и 60 м с каждой стороны продленной осевой линии ВПП в направлении захода на посадку на ВПП. Данные о препятствиях по району 4 предоставляются для всех ВПП, на которые выполняются точные заходы на посадку по категории II или III ИКАО и в отношении которых эксплуатантам ВС требуется детальная информация о препятствиях, позволяющая им оценить влияние препятствий при выполнении заходов на посадку.

§ 28. Массивы картографических данных аэродрома

194. Картографические данные аэродрома включают географическую информацию

об аэродроме, которая повышает ситуационную осведомленность эксплуатантов ВС, дополняющую наземную навигацию, повышая уровень безопасности полетов и эксплуатационную эффективность.

195. Массивы картографических данных аэродрома применяются в целях:
- информирования о местоположении и маршруте руления, включая движущиеся карты с указанием местоположения ВС, управление наземным движением и контроль за ним в соответствии с Doc 9830;
 - информирования о движении, включая наблюдение, обнаружение и предупреждение о несанкционированных выездах на ВПП;
 - составления связанной с аэродромом АНИ, включая NOTAM;
 - управления ресурсами и аэродромными средствами;
 - выпуска аeronавигационных карт.
196. Картографические данные аэродрома систематизируются и предоставляются в виде AMDB.

§ 29. Картографические данные аэродрома

197. Требования к предоставлению картографических данных аэродрома подкрепляются eTOD для района 3.
198. Требования к точности и целостности картографических данных аэродрома содержатся в добавлении 1 к Doc 10066.
199. eTOD, относящиеся к району 3, и картографические данные аэродрома допускается составлять с использованием единой методики получения и сопровождать в рамках единой географической информационной системы.
200. Содержание массивов картографических данных аэродрома определено в Doc 10066.

§ 30. Каталог АНД

201. Каталог АНД содержит описание сферы применения данных УАИ и сводит воедино все данные, которые могут составляться и храниться САИ.
202. Каталог АНД позволяет упростить идентификацию авиационных организаций и полномочных органов, ответственных за составление АНД и АНИ.
203. Каталог АНД ведется в электронном виде.
204. Оригинаторы обеспечивают ведение таблиц каталога АНД в САИ Республики Беларусь в рамках своих компетенций.
205. Каталог АНД содержится в следующих таблицах Doc 10066:
- таблица А1-1 "Данные об аэродромах";
 - таблица А1-2 "Данные о воздушном пространстве";
 - таблица А1-3 "Данные о маршрутах ОВД и других маршрутах";
 - таблица А1-4 "Данные о схемах полетов по приборам";
 - таблица А1-5 "Данные о радионавигационных средствах (системах)";
 - таблица А1-6 "Данные о препятствиях";
 - таблица А1-7 "Географические данные";
 - таблица А1-8 "Данные о местности";
 - таблица А1-9 "Типы данных";
 - таблица А1-10 "Информация о национальных и местных правилах, службах и процедурах".
206. Каталог АНД содержит подробное описание всех субъектов, атрибутов и субатрибутов данных, требований к качеству АНД и типов данных.

207. Таблицы каталога АНД содержат следующие колонки:

- колонка 1 - субъекты данных, которые могут составляться;
- колонки 2 и 3 - атрибут как идентифицируемая характеристика субъекта, которая может быть дополнительно определена с помощью субатрибутов;
- колонка 4 - данные, которые классифицируются по различным типам. Более подробная информация о типах данных содержится в таблице А1-9 "Типы данных" Doc 10066;
- колонка 5 - описание элемента данных;
- колонка 6 - примечания, которые содержат дополнительную информацию или условия предоставления данных;
- колонка 7 - требования к точности АНД, которые основаны на 95-процентном доверительном уровне. Для контрольных точек и пунктов, имеющих двойное назначение, включающих пункт ожидания и точку ухода на второй круг, применяется более высокое значение точности. Требования к точности данных о препятствиях и местности основаны на 90-процентном доверительном уровне;
- колонка 8 - классификация целостности;
- колонка 9 - тип составления (позиционные данные определяются как данные съемки, расчетные или объявленные);
- колонка 10 - разрешение при опубликовании. Разрешения при опубликовании для географических данных о местоположении (широта и долгота) относятся к координатам, указанным в формате градусов, минут и секунд. При использовании другого формата (в градусах с десятичными знаками для массивов цифровых данных) или если местонахождение пункта значительно севернее (южнее), разрешение при опубликовании является соизмеримым с требованиями к точности;
- колонка 11 - разрешение карты.

ГЛАВА 6

ОБЩИЕ СИСТЕМЫ ОТСЧЕТА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

§ 31. Система отсчета в горизонтальной плоскости

208. Для целей гражданской авиации в качестве системы отсчета в горизонтальной плоскости используется геодезическая опорная система WGS-84.

209. Все опубликованные аэронавигационные географические координаты, обозначающие широту и долготу, выражаются относительно геодезической опорной системы WGS-84.

210. Определение координат в геодезической опорной системе WGS-84 производится с использованием геодезического оборудования специализированной организацией, имеющей право на осуществление геодезической и картографической деятельности на территории Республики Беларусь.

211. Область применения опубликованных географических координат распространяется на всю территорию Республики Беларусь.

212. Для учета влияния фактора времени в перечень абсолютных координат станции включается начало периода отсчета.

213. Началом периода отсчета геодезической опорной системы WGS-84 (G873) является 1997.0, а началом периода отсчета последней обновленной геодезической опорной системы WGS-84 (G1150), которая включает модель движения плато, является 2001.0.

§ 32. Система отсчета в вертикальной плоскости

214. Для целей аэронавигации в качестве системы отсчета в вертикальной плоскости используется принятый за базу MSL, который обеспечивает связь зависящих от гравитации относительных высот (превышений) с поверхностью, называемой геоидом.

215. В аэронавигации в качестве глобальной модели гравитации используется EGM-96.

216. В тех географических пунктах, где точность не соответствует требованиям к точности превышений и волны геоида, на основе данных GM-96 разрабатываются и используются региональные или местные модели геоида, содержащие данные о гравитационном поле с высокой разрешающей способностью (короткие волны).

§ 33. Система отсчета времени

217. Для аэронавигационного обслуживания и в публикациях, издаваемых САИ, используются UTC и григорианский календарь.

218. При определении момента времени применяется григорианский календарь, разделенный на 12 последовательных месяцев с разрешающей способностью в один день и в обычные годы насчитывающий 365 дней, а в високосный год - 366 дней.

219. UTC представляет собой шкалу времени, которая предоставляется Международным бюро времени, Международной службой вращения Земли и обеспечивает основу координированного распространения стандартных частот и сигналов времени. Значение времени представляет собой момент времени, измеренный относительно системы отсчета времени.

ГЛАВА 7

ПОДГОТОВКА, ДОПУСК К САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ САИ

§ 34. Организация подготовки и допуска специалистов САИ

220. Вновь принятый авиационный персонал для работы в качестве специалистов САИ проходит теоретическую и практическую подготовку на рабочем месте.

221. Теоретическая и практическая подготовка авиационного персонала САИ проводится по специальным программам подготовки в соответствии с требованиями Doc 7192 на планируемом рабочем месте специалистом САИ, имеющим опыт практической работы не менее двух лет.

222. Руководители САИ авиационных организаций обеспечивают организацию, качество и полноту подготовки авиационного персонала к выполнению самостоятельной работы.

§ 35. Поддержание и повышение уровня квалификации специалистов САИ

223. Поддержание и повышение профессионального уровня авиационного персонала САИ проводится в сертифицированных учреждениях образования, а также в авиационных учебных центрах других государств по специализированным программам.

224. Программа подготовки авиационного персонала САИ соответствуют национальному законодательству и SARPS.

225. Поддержание и повышение профессионального уровня авиационного персонала САИ проводится не реже одного раза в пять лет, а также при внедрении новых правил и процедур аэронавигационного обслуживания, освоении средств автоматизации

и программных продуктов, изменении авиационных правил и международных стандартов.

226. Техническая учеба авиационного персонала САИ проводится в порядке, определяемом авиационными организациями гражданской авиации.

227. В целях улучшения обеспечения полетов АНИ и обмена опытом руководители и специалисты САИ принимают участие в семинарах, проводимых специально уполномоченным органом, ИКАО, межгосударственным авиационным комитетом, Евроконтролем и другими авиационными организациями, осуществляющими аэронавигационное обслуживания.

228. В соответствии с требованиями СМК лица, руководящие подразделениями САИ, осуществляют сбор и хранение соответствующих данных о навыках, подтверждающих квалификацию авиационных специалистов САИ, и в случаях обнаружения пробелов в знаниях, навыках или компетентности авиационных специалистов САИ принимают меры по их устранению.

ГЛАВА 8

ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВС

§ 36. Предполетное информационное обслуживание (брифинг)

229. В любом международном аэропорту (вертодроме) авиационному персоналу, связанному с производством полетов, включая летные экипажи и службы, ответственные за предполетную АНИ, предоставляется АНИ, касающаяся этапов маршрутов, начинающихся от данного аэропорта (вертодрома).

230. АНИ, предоставляемая для предполетного планирования, содержит информацию, имеющую эксплуатационное значение и состоящую из элементов продуктов АНИ.

231. Элементы продуктов АНИ допускается ограничивать изданиями данного государства и в тех случаях, когда это практически осуществимо, изданиями соседних государств при условии, что имеется центральная библиотека, содержащая полную АНИ, и обеспечены средства прямой связи с этой библиотекой.

232. Предполетное информационно-консультативное обслуживание летных экипажей, включающее в себя предоставление предполетной АНИ, допускается организовывать по типу АРО брифинга.

233. Для предоставления АНИ в аэропортах, а при необходимости и в авиационных организациях, не имеющих аэропортов, создаются соответствующие подразделения АРО брифинга, структурно входящие в состав подразделения АНИ аэропорта (авиационной организации).

234. АРО брифинг предусматривает подготовку экипажа ВС к полету под руководством и контролем командира ВС в соответствии с требованиями руководящих документов.

235. АРО брифинг решает следующие основные задачи:

предоставление летному экипажу ВС АНИ по аэропорту вылета, назначения, запасным и районам полетной информации (районам ответственности органов ОВД), через которые пролегает маршрут полета;

взаимодействие с метеорологической службой (метеорологическими подразделениями), размещенной в аэропорту, или мировыми банками погоды;

прием у экипажа ВС или представителя эксплуатанта ВС АТС FPL и передача его по авиационным каналам связи в Евроконтроль и (или) в РПИ и аэропорты органы сбора донесений согласно установленным требованиям;

рассылка (при необходимости) специальных сообщений, связанных с выполнением

полета (в том числе CNL, DLA, CHG, DEP, ARR);

согласование переноса времени вылета, задержек рейсов и других оперативных вопросов и передача соответствующей информации в заинтересованные службы обеспечения полетов.

236. Дежурный подразделения ARO брифинг в период исполнения своих должностных обязанностей осуществляет предоставление экипажу ВС всей необходимой предполетной АНИ.

237. Дежурный подразделения ARO брифинг не осуществляет контроль готовности экипажа ВС к полету.

238. Дежурный подразделения ARO брифинг:

собирает и предоставляет экипажу ВС всю имеющуюся АНИ по предстоящему полету;

своевременно готовит наглядный материал об имеющихся запретах, ограничениях и изменениях в воздушном пространстве Республики Беларусь;

выдает экипажам ВС необходимый справочный материал для предполетной подготовки;

предоставляет руководителю полетов аэродрома необходимые штурманские расчеты (при необходимости);

по запросу экипажа ВС выдает устный инструктаж по вопросам, связанным с АНИ на предстоящий полет.

239. Членам летного экипажа допускается предоставление краткой аннотации действующих NOTAM, имеющих эксплуатационное значение, и другой информации срочного характера в форме составленных открытым текстом РИВ.

240. Взаимодействие подразделения ARO брифинг с другими службами организует руководитель подразделения или лицо, назначенное ответственным за аэронавигационное обслуживание полетов на данном аэродроме.

§ 37. Автоматизированная система предполетной АНИ

241. Автоматизированные системы предполетной информации, предоставляющие АНД и АНИ для самостоятельного инструктажа, планирования полетов и полетно-информационного обслуживания:

обеспечивают регулярное и своевременное обновление базы данных автоматизированной системы предполетной АНИ, а также контроль срока действия и качества хранимой АНИ;

обеспечивают доступ к системе персонала обеспечения полетов, включая членов летного экипажа, другого заинтересованного авиационного персонала и прочих авиационных пользователей, с помощью удобных средств электросвязи;

обеспечивают предоставление в отпечатанном на бумаге виде искомой АНИ и (или) АНД, когда это необходимо;

используют процедуры доступа и запроса, основанные на применении открытого текста с сокращениями и в соответствующих случаях указателей местоположения ИКАО;

быстро предоставляют пользователю ответ на запрос информации.

242. Автоматизированная система предполетной АНИ предоставляет конечным пользователям (пилотам, органам ОВД и другим пользователям) РИВ, подготовленные с учетом их конкретных потребностей.

243. Средства автоматизации используются в целях обеспечения качества, эффективности, оперативности и рентабельности деятельности служб АНИ.

244. Инструктивный материал относительно разработки баз данных и создания служб обмена данными содержится в Doc 8126.

§ 38. Сборник АНИ по маршрутам ОВД

245. При выполнении полетов на борту ВС имеются соответствующие комплекты действующих документов АНИ (сборники по маршрутам ОВД для экипажей ВС, полетные карты, РИВ и другие документы, необходимые для выполнения полета) или электронные полетные планшеты, сертифицированные для данного типа ВС и своевременно обновленной базой данных.

246. Сборник АНИ содержит данные о запретных, опасных зонах, зонах ограничений полетов, аэроузлах и аэроромах, схемах вылета, прибытия и захода на посадку, маршрутов ОВД для каждого региона.

247. Пользователь АНИ обеспечивает наличие у экипажей ВС документов АНИ, а также внесение поправок в экземпляры, которые являются собственностью эксплуатанта ВС.

248. Документы АНИ, в которые не внесена хотя бы одна из действующих поправок, для использования не допускаются.

249. При внесении поправок в документы АНИ не допускается:

привлекать к внесению изменений неподготовленных специалистов;

вносить изменения на основе АНИ, полученной неофициальным путем.

250. Члены летных экипажей, имеющие отношение к навигационным процедурам, обеспечивают знания:

содержания документов АНИ, находящихся на борту ВС;

порядка пользования документами АНИ в период предполетной подготовки и в полете, в том числе с использованием электронных полетных планшетов;

порядка получения АНИ на аэроромах;

порядка внесения изменений в документы АНИ;

порядка доведения зарегистрированной в журнале регистрации изменений АНД на аэророме информации о непредвиденных изменениях на аэророме и по маршрутам ОВД.

251. При подготовке к выполнению полетов и для оперативного использования в полете допускается использование пользователями АНИ полученных официальным путем АИР других государств или отдельных их частей.

§ 39. Послеполетное информационное обслуживание

252. Послеполетная информация предназначена для уведомления о недостатках в работе навигационных средств, служб и состоянии аэророма (вертодрома), влияющих на обеспечение безопасности полетов, а также о присутствии диких животных в аэропорту или вокруг него, замеченных летными экипажами ВС во время полета и представляющих потенциальную опасность для полетов ВС.

253. Летный экипаж ВС передает информацию на частоте соответствующего органа ОВД.

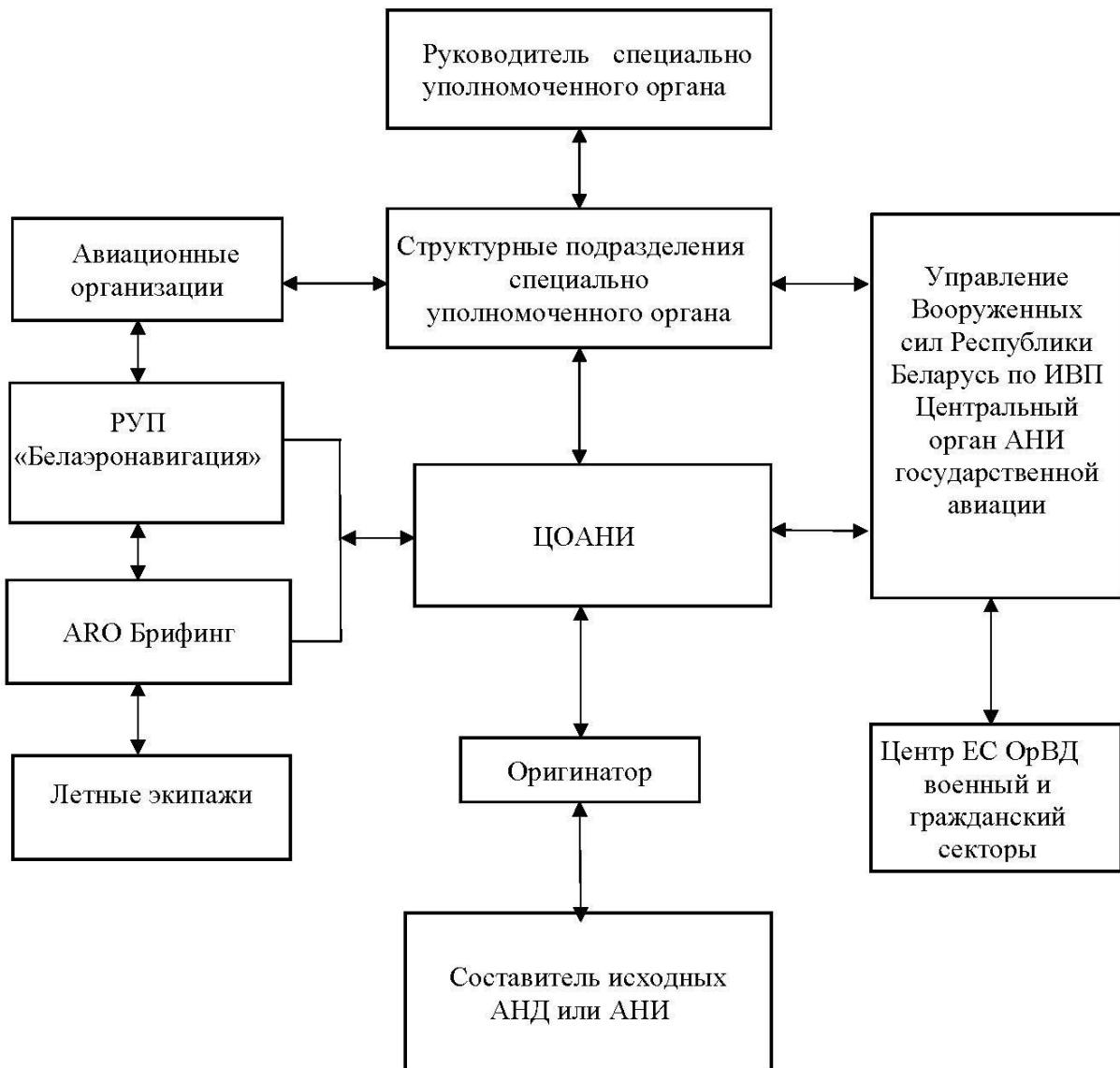
254. На аэроромах (вертодромах) организуется получение от членов летного экипажа ВС послеполетной информации.

255. После посадки экипаж ВС имеет право подтвердить свои замечания или представить первоначальный отчет в письменной форме представителю аэророма (вертодрома).

256. Орган ОВД осуществляет при необходимости передачу полученной информации в ЦОАНИ для ее последующей рассылки.

Приложение 1
к Авиационным правилам
по организации предоставления
аэронавигационной информации
в гражданской авиации

**СХЕМА
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЦОАНИ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТРУКТУРАМИ И
ДОЛЖНОСТНЫМИ ЛИЦАМИ**



Приложение 2
к Авиационным правилам
по организации предоставления
аэронавигационной информации
в гражданской авиации

Форма

УТВЕРЖДАЮ

Руководитель (заместитель руководителя)
авиационной организации

20 _____ года

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ
AMDT, SUP, AIC, АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КАРТЫ
N _____

Оригинатор _____

Подразделение авиационной организации _____

Телефон: _____

Дата: _____

Внести изменения согласно прилагаемым листам в следующие пункты АИР по
аэродрому _____:

Страница	Пункт

Приложение:

Приложение 3

к Авиационным правилам
по организации предоставления
аэронавигационной информации
в гражданской авиации

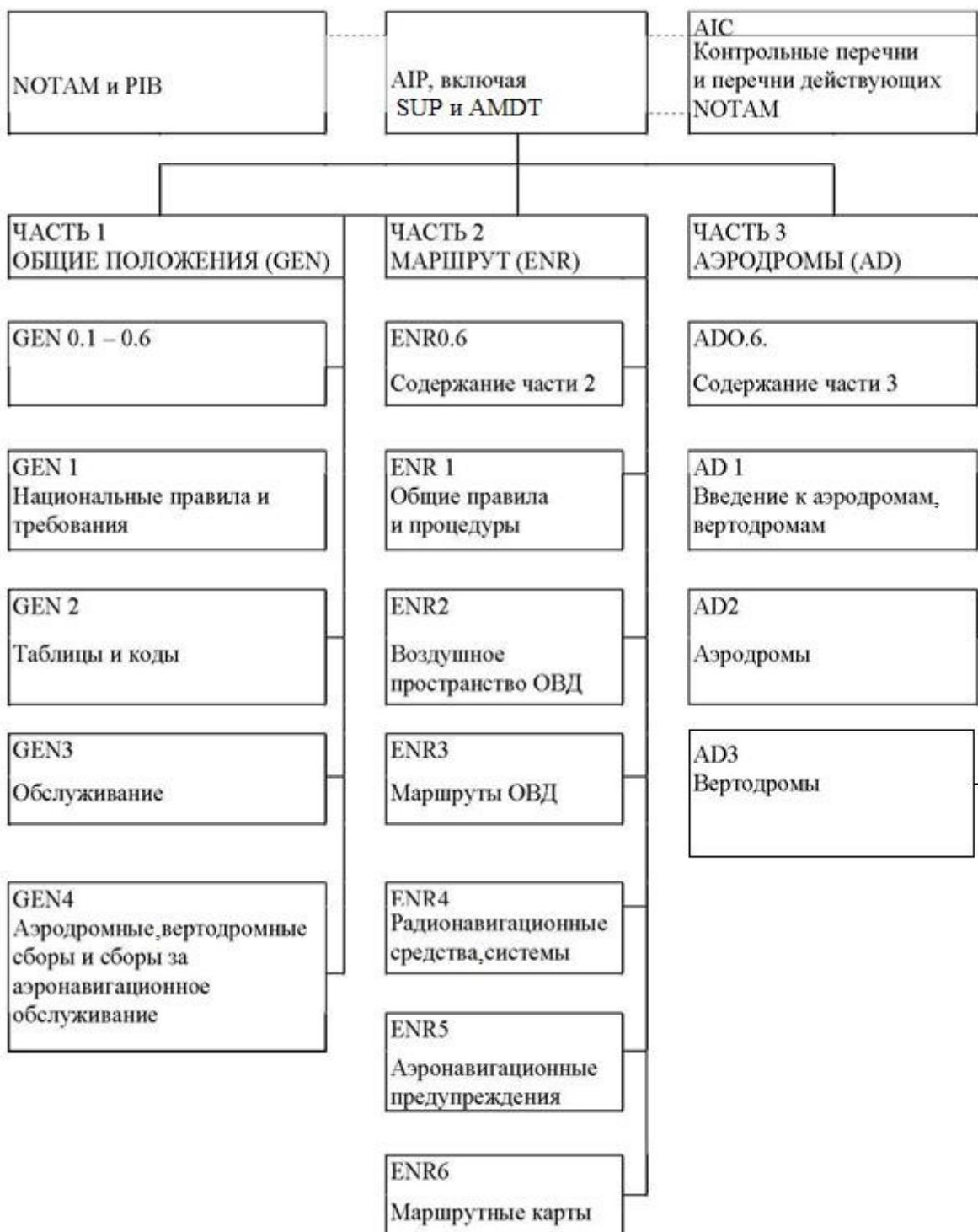
Форма

ЖУРНАЛ
регистрации изменений АНД на аэродроме

N п/п	Дата	Информация об изменениях структуры воздушного пространства Республики Беларусь, полетных схем, изменениях в работе служб ЭРТОС, ЭСТОП, средств РТОП и АвЭС, состояния летного поля, других изменениях аэронавигационной обстановки с указанием разделов ИПП аэродрома, в которых указаны представленные АНД	Дата начала действия изменения и срок действия	Фамилия и подпись должностного лица, сделавшего запись	Дата и время передачи уведомления в ЦОАНИ	Дата вступления в силу изменения, фамилия и подпись должностного лица
1	2	3	4	5	6	7

Приложение 4
к Авиационным правилам
по организации предоставления
аэронавигационной информации
в гражданской авиации

СТРУКТУРА АИР



Приложение 5

к Авиационным правилам по организации предоставления аэронавигационной информации в гражданской авиации

Форма

NOTAM

Подпись составителя

<*> EST - информация о сроках не определена, указывается приблизительная продолжительность.

<**> PERM - информация носит постоянный характер.

Приложение 6
к Авиационным правилам
по организации предоставления
аэронавигационной информации
в гражданской авиации

Форма

SNOWTAM

Подпись составителя

<*> Принятые в ИКАО буквы государственной принадлежности в соответствии с

частью 2 Doc 7910 или иной применимый опознавательный индекс аэродрома.

Приложение 7

к Авиационным правилам по организации предоставления аэронавигационной информации в гражданской авиации

Форма

ASHTAM

Заголовок сообщения	Индекс очередности	Индекс(ы) адресатов		
	Дата и время заполнения	Индекс составителя		
Сокращенный заголовок	Серийный номер VA* V A *2 *2	Указатель местоположения 	Дата, время выпуска 	Необязательная группа

ASHTAM	(СЕРИЙНЫЙ НОМЕР)
(РПИ, ПОДВЕРГАЮЩИЙСЯ ВОЗДЕЙСТВИЮ)	A)
(ДАТА, ВРЕМЯ (UTC) ИЗВЕРЖЕНИЯ)	B)
(НАЗВАНИЕ И НОМЕР ВУЛКАНА)	C)
(ШИРОТА, ДОЛГОТА ВУЛКАНА ИЛИ РАДИАЛ И УДАЛЕНИЕ ВУЛКАНА ОТ NAVAID**)	D)
(ЦВЕТОВОЙ КОД СТАДИИ ТРЕВОГИ, ОБОЗНАЧАЮЩИЙ ВУЛКАНИЧЕСКУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ВКЛЮЧАЯ ЛЮБОЙ ЦВЕТОВОЙ КОД ПРЕЖНЕЙ СТАДИИ ТРЕВОГИ)	E)
(НАЛИЧИЕ И ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ/ВЕРТИКАЛЬНЫЕ РАЗМЕРЫ ОБЛАКА ВУЛКАНИЧЕСКОГО ПЕПЛА)4	F)
(НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ОБЛАКА ПЕПЛА)4	G)
(МАРШРУТЫ ИЛИ УЧАСТКИ МАРШРУТОВ И ЭШЕЛОНЫ ПОЛЕТА, ПОДВЕРГАЮЩИЕСЯ ВОЗДЕЙСТВИЮ)	H)
(ЗАКРЫТИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА И (ИЛИ) МАРШРУТОВ ИЛИ УЧАСТКОВ МАРШРУТОВ И ИМЕЮЩИЕСЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ)	I)
(ИСТОЧНИК ИНФОРМАЦИИ)	J)
(ПРИМЕЧАНИЯ, ПЕРЕДАВАЕМЫЕ ОТКРЫТЫМ ТЕКСТОМ)	K)

Подпись составителя

<*> В соответствии с Doc 7910 относительно индексов адресатов, используемых в системах заранее определенной рассылки.

<**> NAVAID - навигационное средство.
