

## अध्याय 10 समन्वय

### 10.1 सामान्य

ऐसी परिस्थितियों में जहां एक विमान आपात स्थिति का सामना कर रहा है या उसने न्यूनतम ईंधन घोषित किया है, या किसी अन्य स्थिति में जहां विमान की सुरक्षा सुनिश्चित नहीं है, आपात स्थिति का प्रकार और विमान द्वारा अनुभव की जाने वाली परिस्थितियों को समन्वय संदेश में शामिल किया जाएगा।

### 10.2 वायु यातायात नियंत्रण सेवा के प्रावधान के संबंध में समन्वय

#### 10.2.1 सामान्य

10.2.1 लगातार एटीसी इकाइयों और नियंत्रण क्षेत्रों के बीच एक उड़ान के नियंत्रण का समन्वय और हस्तांतरण निम्नलिखित चरणों वाली प्रक्रिया से प्रभावित होगा:

- क) उड़ान की घोषणा और नियंत्रण शर्तों के प्रस्तावित हस्तांतरण;
- ख) नियंत्रण स्थितियों के हस्तांतरण पर समन्वय और समझौता; और
- ग) एटीसी इकाई या नियंत्रण क्षेत्र को स्वीकार करने के लिए नियंत्रण का हस्तांतरण।

10.2.1.2 एटीसी इकाइयों को, अन्य बातों के साथ-साथ, मौखिक समन्वय की आवश्यकता को कम करने के लिए, जहां तक संभव हो, समन्वय और उड़ानों के नियंत्रण के हस्तांतरण के लिए मानकीकृत प्रक्रियाओं को स्थापित और लागू करना चाहिए। इस तरह की समन्वय प्रक्रियाएं निम्नलिखित प्रावधानों में निहित प्रक्रियाओं के अनुरूप होंगी और संबंधित हवाई अड्डे के एमएटीएस 2 में निहित समझौते और निर्देशों के पत्रों में निर्दिष्ट होंगी, जैसा लागू हो।

10.2.1.3 इस तरह के समझौते और निर्देश निम्नलिखित को कवर करेंगे:

- क) जिम्मेदारी के क्षेत्रों की परिभाषा और सामान्य हित, हवाई क्षेत्र की संरचना और हवाई क्षेत्र का वर्गीकरण;
- ख) एटीएस के प्रावधान के लिए जिम्मेदारी का कोई प्रतिनिधिमंडल;
- ग) स्वचालित और/या मौखिक समन्वय संदेशों के उपयोग सहित उड़ान योजना और नियंत्रण डेटा के आदान-प्रदान के लिए प्रक्रियाएं;
- घ) संचार के साधन;
- ङ) अनुमोदन अनुरोधों के लिए आवश्यकताएं और प्रक्रियाएं;
- च) नियंत्रण के हस्तांतरण के लिए महत्वपूर्ण बिंदु, स्तर या समय;
- छ) संचार के हस्तांतरण के लिए महत्वपूर्ण बिंदु, स्तर या समय;
- ज) नियंत्रण के हस्तांतरण और स्वीकृति के लिए लागू शर्तें, जैसे निर्दिष्ट ऊंचाई/उड़ान स्तर, विशिष्ट पृथक्करण न्यूनतम या स्थानान्तरण के समय स्थापित की जाने वाली दूरी, और स्वचालित रडार हैंडओवर का उपयोग;
- झ) रडार समन्वय प्रक्रियाएं और एसएसआर कोड असाइनमेंट प्रक्रियाएं;
- ञ) यातायात छोड़ने की प्रक्रिया;
- ट) आने वाले यातायात के लिए नामित होल्डिंग पॉइंट और प्रक्रियाएं;
- ठ) लागू आकस्मिक प्रक्रियाएं; और
- ड) उड़ानों के नियंत्रण और समन्वय के लिए प्रासंगिक कोई अन्य प्रावधान या जानकारी।

#### 10.2.2 सन्निहित नियंत्रण क्षेत्रों के भीतर हवाई यातायात सेवा प्रदान करने वाली एटीसी इकाइयों के बीच समन्वय

10.2.2.1 एटीसी इकाइयां एक इकाई से दूसरी इकाई तक, जैसे-जैसे उड़ान आगे बढ़ती है, आवश्यक उड़ान योजना और नियंत्रण सूचना अग्रेषित करेगी।

10.2.2.2 उड़ान योजना और नियंत्रण जानकारी पर्याप्त समय में प्रेषित की जाएगी ताकि प्राप्तकर्ता इकाई द्वारा डेटा के स्वागत और विश्लेषण की अनुमति दी जा सके और संबंधित दो इकाइयों के बीच आवश्यक समन्वय हो सके।

### 10.2.2.2 स्वीकृति अनुरोध

10.2.2.2.1 यदि किसी विमान के प्रस्थान हवाई अड्डे से निकटवर्ती नियंत्रण क्षेत्र की सीमा तक उड़ान का समय आवश्यक उड़ान योजना के प्रसारण की अनुमति देने के लिए आवश्यक निर्दिष्ट न्यूनतम से कम है और टेक-ऑफ के बाद स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई को जानकारी नियंत्रित करें और स्वागत, विश्लेषण और समन्वय के लिए पर्याप्त समय की अनुमति दें, एटीसी स्थानांतरित करने वाली इकाई, विमान को मंजूरी देने से पहले, स्वीकृति के लिए अनुरोध के साथ उस सूचना को स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई को अग्रेषित करेगी। आवश्यक समय अवधि समझौते के पत्रों या स्थानीय निर्देशों में निर्दिष्ट की जाएगी, जैसा उपयुक्त हो।

10.2.2.2.2 उड़ान में एक विमान के मामले में प्रारंभिक मंजूरी की आवश्यकता होती है जब निकटवर्ती नियंत्रण क्षेत्र की सीमा तक उड़ान का समय 30 मिनट से कम हो, विमान एटीसी इकाई के नियंत्रण क्षेत्र को स्थानांतरित करने के भीतर आयोजित किया जाएगा जब तक कि उड़ान योजना और नियंत्रण जानकारी को अनुमोदन के अनुरोध के साथ अग्रेषित नहीं किया गया हो, और आसन्न एटीसी इकाई के साथ समन्वय प्रभावी हो।

10.2.2.2.3 एक विमान के मामले में अपनी वर्तमान उड़ान योजना में बदलाव का अनुरोध करने पर, या एटीसी इकाई को स्थानांतरित करने के लिए एक विमान की वर्तमान उड़ान योजना को बदलने का प्रस्ताव देने के मामले में, और नियंत्रण क्षेत्र की सीमा के लिए विमान का उड़ान समय 30 मिनट से कम है, संशोधित निकासी को आसन्न एटीसी इकाई द्वारा प्रस्ताव के लंबित अनुमोदन को रोक दिया जाएगा। अन्य परिस्थितियों में, पहले प्रेषित वर्तमान उड़ान योजना और नियंत्रण डेटा में संशोधन जितनी जल्दी हो सके प्रेषित किया जाएगा, और स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई से कोई अनुमोदन आवश्यक नहीं होगा।

10.2.2.2.4 जब सीमा अनुमान डेटा को स्वीकृति इकाई द्वारा अनुमोदन के लिए प्रेषित किया जाना है, अभी तक प्रस्थान नहीं किए गए विमान के संबंध में समय एटीसी इकाई द्वारा निर्धारित प्रस्थान के अनुमानित समय पर आधारित होगा, जिसके उत्तरदायित्व के क्षेत्र में प्रस्थान हवाई अड्डा स्थित है। प्रारंभिक निकासी की आवश्यकता वाले उड़ान में एक विमान के संबंध में, समय होल्लिंग बिंदु से सीमा तक अनुमानित बीता हुआ समय और समन्वय के लिए अपेक्षित समय पर आधारित होगा।

10.2.2.2.5 निर्दिष्ट उड़ान समय सहित प्रक्रिया और शर्तें, जिसके तहत अनुमोदन अनुरोधों को अनुमोदन के लिए अग्रेषित किया जाना है, समझौते के पत्र / एमएटीएस 2 में निर्दिष्ट किया जाएगा।

### 10.2.2.3 नियंत्रण का हस्तांतरण

10.2.2.3.1 प्रासंगिक होने पर, स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई एटीसी इकाई को स्थानांतरित करने के लिए सूचित करेगी जो वर्तमान उड़ान योजना में परिवर्तन की आवश्यकता है ताकि विमान को स्वीकार किया जा सके। जहां संबंधित एटीसी इकाइयों के बीच समझौते के पत्रों में निर्दिष्ट किया गया है, एटीसी स्वीकार करने वाली इकाई को भी निर्दिष्ट शर्तों के तहत संबंधित विमान को स्वीकार करने में सक्षम होने पर स्थानांतरित करने वाली इकाई को सूचित करना आवश्यक होगा।

10.2.2.3.2 हवाई यातायात के नियंत्रण की जिम्मेदारी एटीसी इकाई के पास रहती है जिसके नियंत्रण क्षेत्र में विमान तब तक परिचालन कर रहा है जब तक कि विमान के उस नियंत्रण क्षेत्र की सीमा पार करने का अनुमान नहीं लगाया जाता है, यहां तक कि जब अन्य एटीसी इकाइयों द्वारा प्रतिनिधिमंडल के तहत एक या अधिक विमानों का नियंत्रण किया जाता है। स्वीकार करने वाली इकाई जो एक विमान के साथ संचार में है जो अभी तक नियंत्रण बिंदु के आने वाले हस्तांतरण तक नहीं पहुंची है, ऐसे विमान की निकासी को स्थानांतरित करने वाली इकाई की पूर्व स्वीकृति के बिना नहीं बदलेगी।

टिप्पण.—जब संबंधित एटीसी इकाइयों के बीच सहमति हो जाती है, तो नियंत्रण बिंदु का स्थानांतरण नियंत्रण क्षेत्र की सीमा के अलावा एक बिंदु हो सकता है।

10.2.2.3.3 जहां संबंधित एटीसी इकाइयों के बीच एलओए (समझौते के पत्र) में निर्दिष्ट है, स्थानांतरित करने वाली इकाई स्वीकार करने वाली इकाई को सूचित करेगी कि विमान स्थानांतरित होने की स्थिति में है और नियंत्रण की जिम्मेदारी स्वीकार करने वाली इकाई द्वारा ग्रहण की जानी चाहिए, या तो तत्काल या, यदि नियंत्रण बिंदु का एक निर्दिष्ट हस्तांतरण स्थापित किया गया है, उस समय जब विमान उस बिंदु से गुजरता है। जब एक एसएसआर मोड और कोड विमान को सौंपा जाता है या अन्यथा ज्ञात होता है, और स्वीकार करने वाली इकाई इन डेटा का उपयोग करने में सक्षम होती है, तो उन्हें ऐसी अधिसूचना में शामिल किया जाएगा।

10.2.2.3.4 इस घटना में कि नियंत्रण के हस्तांतरण को नियंत्रण बिंदु के निर्दिष्ट हस्तांतरण से गुजरने वाले विमान से पहले प्रभावी किया जाएगा, एटीसी स्थानांतरित करने वाली इकाई तदनुसार स्वीकार करने वाली इकाई को सूचित करेगी। लागू होने वाले किसी भी रिलीज प्रतिबंध को एटीसी इकाई स्थानांतरित करने के द्वारा निर्दिष्ट किया जाएगा।

#### 10.2.2.4 संचार का स्थानांतरण

10.2.2.4.1 जहां गैर-रडार पृथक्करण मिनिमा लागू किया जा रहा है, विमान के एयरग्राउंड संचार का स्थानांतरण स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई को स्थानांतरित करने से पांच मिनट पहले किया जाएगा, जिस समय विमान के सामान्य नियंत्रण क्षेत्र की सीमा तक पहुंचने का अनुमान लगाया जाता है, जब तक कि अन्यथा दो इकाइयों के बीच या एलओए में निर्दिष्ट के रूप में सहमत न हो।

10.2.2.4.2 जब नियंत्रण के हस्तांतरण के समय रडार या एडीएस पृथक्करण न्यूनतम लागू किया जा रहा हो, विमान के एयर-ग्राउंड वॉयस और/या डेटा संचार का स्थानांतरण स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई को स्थानांतरित करने के तुरंत बाद एटीसी इकाई को स्वीकार करने के लिए नियंत्रण ग्रहण करने के लिए सहमत होने के तुरंत बाद किया जाएगा।

10.2.2.4.3 स्थानांतरण एटीसी इकाई से एक अधिसूचना कि विमान को निर्देश दिया जाएगा या पहले से ही रेडियो स्थापित करने का निर्देश दिया गया है और/या स्वीकार करने वाली इकाई के साथ डेटा संचार उन मामलों में आवश्यक है जहां यह संबंधित दो एटीसी इकाइयों के बीच सहमत हो गया है।

10.2.2.4.4 स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई को सामान्य रूप से स्थानांतरित करने वाली इकाई को सूचित करने की आवश्यकता नहीं होगी कि स्थानांतरित किए जा रहे विमान के साथ रेडियो और/या डेटा संचार स्थापित किया गया है और विमान का नियंत्रण मान लिया गया है, जब तक कि एलओए में अन्यथा निर्दिष्ट न किया गया हो। स्वीकार करने वाली एटीसी इकाई स्थानांतरण करने वाली इकाई को इस घटना में सूचित करेगी कि विमान के साथ संचार अपेक्षित रूप से स्थापित नहीं हुआ है।

10.2.2.4.5 ऐसे मामलों में जहां नियंत्रण क्षेत्र का एक हिस्सा इतना स्थित है कि विमान द्वारा इसे पार करने में लगने वाला समय सीमित अवधि का है, आसन्न नियंत्रण क्षेत्रों के लिए जिम्मेदार इकाइयों के बीच संचार के सीधे हस्तांतरण के लिए समझौता किया जाना चाहिए, बशर्ते कि मध्यवर्ती इकाई को ऐसे यातायात की पूरी जानकारी हो। मध्यवर्ती इकाई समन्वय के लिए जिम्मेदारी बनाए रखेगी और यह सुनिश्चित करेगी कि जिम्मेदारी के अपने क्षेत्र के भीतर सभी यातायात के बीच अलगाव बनाए रखा जाए।

#### 10.2.2.4 नियंत्रित उड़ान की समाप्ति

ऐसे मामले में जहां एक उड़ान को नियंत्रित उड़ान के रूप में प्रचालित किया जाना बंद हो जाता है, यानी नियंत्रित हवाई क्षेत्र को छोड़कर या अपनी आईएफ़आर उड़ान को रद्द करके और वीएफ़आर पर हवाई क्षेत्र में आगे बढ़ना जहां वीएफ़आर उड़ानें नियंत्रित नहीं होती हैं, संबंधित एटीसी इकाई यह सुनिश्चित करेगी कि उड़ान के बारे में

उचित जानकारी एटीएस इकाई (यों) को भेजी जाए जो उड़ान सूचना के प्रावधान और उड़ान के शेष भाग के लिए सेवाओं को सतर्क करने के लिए जिम्मेदार है, यह सुनिश्चित करने के लिए कि विमान को ऐसी सेवाएं प्रदान की जाएंगी।

### 10.2.3 क्षेत्र नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई और एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई के बीच समन्वय

#### 10.2.3.1 नियंत्रण का विभाजन

10.2.3.1.1 समझौते के पत्रों या स्थानीय निर्देशों में या अलग-अलग मामलों में संबंधित एसीसी द्वारा अन्यथा निर्दिष्ट किए जाने को छोड़कर, एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई एसीसी के संदर्भ के बिना एसीसी द्वारा जारी किए गए किसी भी विमान को मंजूरी जारी कर सकती है। हालांकि, जब कोई एप्रोच छूट जाती है, तो एसीसी को, यदि मिस्ट्र अप्रोच से प्रभावित होता है, तो तुरंत सलाह दी जाएगी और बाद में एसीसी और एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई के बीच आवश्यक रूप से समन्वित कार्रवाई की जाएगी।

10.2.3.1.2 एक एसीसी, एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई के साथ समन्वय के बाद, विमान को सीधे एयरोड्रोम नियंत्रण टावरों पर छोड़ सकता है, यदि संपूर्ण एप्रोच दृश्य मौसम संबंधी स्थितियों के तहत बनाया जाएगा।

#### 10.2.3.2 टेक-ऑफ और क्लीयरेंस एक्सपायरी टाइम्स

10.2.3.2.1 टेक-ऑफ का समय एसीसी द्वारा निर्दिष्ट किया जाएगा जब यह आवश्यक हो:

क) पहुंच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को जारी न किए गए यातायात के साथ प्रस्थान का समन्वय करना; और

ख) एक ही मार्ग का अनुसरण करने वाले प्रस्थान करने वाले विमानों के बीच मार्ग में अलगाव प्रदान करें।

10.2.3.2.2 यदि टेक-ऑफ का समय निर्दिष्ट नहीं है, तो एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई टेक-ऑफ समय का निर्धारण करेगी जब आवश्यक हो तो उसे जारी किए गए टैफ़िक के साथ प्रस्थान का समन्वय करना होगा।

10.2.3.2.3 निकासी की समाप्ति का समय एसीसी द्वारा निर्दिष्ट किया जाएगा यदि विलंबित प्रस्थान से यातायात के साथ टकराव होता है जो पहुंच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को जारी नहीं किया जाता है। यदि, अपने स्वयं के यातायात कारणों के लिए, एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली एक इकाई को अपनी स्वयं की निकासी समाप्ति समय के अतिरिक्त निर्दिष्ट करना पड़ता है, तो यह एसीसी द्वारा निर्दिष्ट समय से बाद में नहीं होगा।

#### 10.2.4 प्रचलन और नियंत्रण डेटा का आदान-प्रदान

10.2.4.1 एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई एसीसी को नियंत्रित यातायात पर प्रासंगिक डेटा की तुरंत सलाह देगी जैसे:

क) रनवे (ओं) - उपयोग में और अपेक्षित प्रकार के उपकरण एप्रोच प्रक्रिया;

ख) एसीसी द्वारा उपयोग के लिए उपलब्ध होल्लिंग पॉइंट पर सबसे कम खाली स्तर;

ग) पहुंच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई द्वारा निर्धारित क्रमिक आगमन के बीच औसत समय अंतराल या दूरी;

घ) एसीसी द्वारा जारी अपेक्षित अप्रोच टाइम में संशोधन जब अप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली यूनिट द्वारा अपेक्षित अप्रोच टाइम की गणना पांच मिनट या ऐसे अन्य समय की भिन्नता दर्शाती है, जैसा कि संबंधित दो एटीसी यूनिटों के बीच सहमति हुई है;

ङ) होल्लिंग प्वाइंट पर पहुंचने का समय जब ये तीन मिनट से भिन्न हो, या ऐसा अन्य समय जैसा संबंधित दो एटीसी इकाइयों के बीच पहले से अनुमानित अनुमान से सहमत हो;

च) आईएफ़आर उड़ान के विमान द्वारा रद्दीकरण, अगर ये होल्लिंग पॉइंट या अन्य विमानों के अपेक्षित एप्रोच समय पर स्तरों को प्रभावित करेगा;

- छ) विमान प्रस्थान समय;  
 ज) अतिदेय या अप्रतिबंधित विमान से संबंधित सभी उपलब्ध जानकारी;  
 झ) चूक गए एप्रोच जो एसीसी को प्रभावित कर सकते हैं।

#### 10.2.4.2 एसीसी एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को नियंत्रित यातायात पर प्रासंगिक डेटा की तुरंत सलाह देगी जैसे:

- क) पहुंचने वाले विमान की पहचान, प्रकार और प्रस्थान बिंदु;  
 ख) होल्लिंग पॉइंट पर आने वाले विमान का अनुमानित समय और प्रस्तावित स्तर या वास्तविक समय अगर विमान होल्लिंग पॉइंट पर पहुंचने के बाद एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को जारी किया जाता है;  
 ग) आईएफआर एप्रोच प्रक्रिया का अनुरोधित प्रकार यदि एप्रोच नियंत्रण इकाई द्वारा निर्दिष्ट से अलग है;  
 घ) अपेक्षित एप्रोच समय जारी किया गया;  
 ङ) जब आवश्यक हो, यह कथन कि विमान को एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई से संपर्क करने का निर्देश दिया गया है;  
 च) जब आवश्यक हो, बयान कि एक विमान इकाई को जारी किया गया है जो पहुंच नियंत्रण सेवा प्रदान करता है, जिसमें यदि आवश्यक हो, रिलीज का समय और शर्तें शामिल हैं;  
 छ) भीड़भाड़ के कारण यातायात को छोड़ने में प्रत्याशित विलंब।

10.2.4.3 आगमन के अनुमानित समय से कम से कम पंद्रह मिनट पहले आने वाले विमान की जानकारी अग्रेषित की जाएगी और ऐसी जानकारी को आवश्यकतानुसार संशोधित किया जाएगा।

#### 10.2.5 एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली यूनिट और एयरोड्रोम नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली यूनिट के बीच समन्वय

##### 10.2.5.1 नियंत्रण का विभाजन

10.2.5.1.1 एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली एक इकाई आने वाले विमान का नियंत्रण तब तक बनाए रखेगी जब तक कि ऐसे विमान को एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर में स्थानांतरित नहीं किया जाता है और एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर के साथ संचार में हैं। समझौते के पत्रों या स्थानीय निर्देशों में अन्यथा निर्धारित किए जाने के अलावा, आईएमसी के दौरान हवाई अड्डा नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को एक से अधिक आगमन स्थानांतरित नहीं किया जाएगा।

10.2.5.1.2 एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई आने वाले विमान के संबंध में एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर के विवेक के अधीन एक एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर को टेक-ऑफ के लिए एक विमान जारी करने के लिए अधिकृत कर सकती है।

10.2.5.1.3 एयरोड्रोम नियंत्रण टावर, जब समझौते या स्थानीय निर्देशों के पत्रों में निर्धारित किया जाता है, विशेष वीएफआर उड़ानों के प्रचालन को अधिकृत करने से पहले एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई से अनुमोदन प्राप्त करेगा।

##### 10.2.5.2 संचलन और नियंत्रण डेटा का आदान-प्रदान

10.2.5.2.1 एक एयरोड्रोम नियंत्रण टॉवर, एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को प्रासंगिक नियंत्रित ट्रैफ़िक पर प्रासंगिक डेटा की तुरंत सलाह देता रहेगा जैसे:

- क) आगमन और प्रस्थान के समय;  
 ख) जब आवश्यक हो, बयान कि एक एप्रोच अनुक्रम में पहला विमान हवाई अड्डे के नियंत्रण टावर के साथ संचार में है और इसे देखा गया है, और यह उचित आश्वासन मौजूद है कि लैंडिंग पूरी की जा सकती है;  
 ग) अतिदेय या अप्रतिबंधित विमान से संबंधित सभी उपलब्ध जानकारी;

घ) मिस्ट एप्रोच से संबंधित जानकारी;

ड) वायुयान से संबंधित सूचना जो कि एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई के नियंत्रणाधीन वायुयान के लिए आवश्यक स्थानीय यातायात है।

10.2.5.2.2 एप्रोच नियंत्रण सेवा प्रदान करने वाली इकाई को नियंत्रित टैफिक पर प्रासंगिक डेटा के बारे में हवाई अड्डे के नियंत्रण टॉवर को तुरंत सूचित करना होगा जैसे:

क) अनुमानित आगमन से कम से कम पंद्रह मिनट पहले हवाई अड्डे पर आने वाले विमान का अनुमानित समय और प्रस्तावित स्तर;

ख) जब आवश्यक हो, एक बयान कि एक विमान को हवाई अड्डे के नियंत्रण टॉवर से संपर्क करने का निर्देश दिया गया है और उस इकाई द्वारा नियंत्रण ग्रहण किया जाएगा;

ग) भीड़भाड़ के कारण यातायात छोड़ने में प्रत्याशित विलंब।

### 10.2.6 एक ही इकाई के भीतर नियंत्रण पदों के बीच समन्वय

10.2.6.1 एक ही हवाई यातायात नियंत्रण इकाई के भीतर नियंत्रण स्थितियों के बीच उपयुक्त उड़ान योजना और नियंत्रण सूचना का आदान-प्रदान किया जाएगा:

क) सभी विमान जिनके लिए नियंत्रण की जिम्मेदारी एक नियंत्रण स्थिति से दूसरे में स्थानांतरित की जाएगी;

ख) नियंत्रण क्षेत्रों के बीच की सीमा के इतने करीब से प्रचालन करने वाले विमान कि आसन्न क्षेत्र के भीतर यातायात का नियंत्रण प्रभावित हो सकता है;

ग) सभी विमान जिनके लिए नियंत्रण की जिम्मेदारी एक प्रक्रियात्मक नियंत्रक द्वारा एक रडार नियंत्रक को सौंपी गई है, साथ ही अन्य प्रभावित विमान भी।

10.2.6.2 एक ही एटीसी इकाई के भीतर नियंत्रण क्षेत्रों के बीच समन्वय और नियंत्रण के हस्तांतरण की प्रक्रियाएं एटीसी इकाइयों पर लागू प्रक्रियाओं के अनुरूप होंगी।

### 10.3 उड़ान सूचना सेवा और चेतावनी सेवा के प्रावधान के संबंध में समन्वय

10.3.1 निर्दिष्ट क्षेत्रों में या निर्दिष्ट मार्गों के साथ ऐसे विमानों के लिए निरंतर उड़ान सूचना सेवा सुनिश्चित करने के लिए आईएफ़आर और वीएफ़आर उड़ानों के संबंध में आसन्न एफआईआर में उड़ान सूचना सेवा प्रदान करने वाली एटीएस इकाइयों के बीच समन्वय प्रभावी होगा। ऐसा समन्वय संबंधित एटीएस इकाइयों के बीच एक समझौते के अनुसार प्रभावी होगा।

10.3.2 जहां उड़ानों का समन्वय 10.3.1 के अनुसार प्रभावी होता है, इसमें संबंधित उड़ान पर निम्नलिखित जानकारी का प्रसारण शामिल होगा:

क) वर्तमान उड़ान योजना के उपयुक्त आइटम; और

ख) जिस समय संबंधित विमान के साथ अंतिम संपर्क किया गया था।

10.3.3 यह जानकारी हवाई यातायात सेवा इकाई को अगली प्राथमिकी के प्रभारी को अग्रेषित की जाएगी जिसमें विमान ऐसी प्राथमिकी दर्ज करने से पहले विमान प्रचालित करेगा।

10.3.4 भटके हुए या अज्ञात विमान की पहचान में सहायता करने के लिए उपयुक्त एटीएस अधिकारियों के बीच समझौते द्वारा आवश्यक होने पर और इस तरह अवरोधन की आवश्यकता को समाप्त या कम करने के लिए, उड़ान योजना और उड़ान प्रगति की जानकारी निर्दिष्ट मार्गों या एफआईआर सीमाओं के करीब मार्गों के हिस्सों के लिए उड़ान की जानकारी भी ऐसे मार्गों या मार्गों के हिस्सों से सटे एफआईआर के प्रभारी हवाई यातायात सेवा इकाइयों को प्रदान की जाएगी।

### 10.4 वायु यातायात सलाहकार सेवा के प्रावधान के संबंध में समन्वय

हवाई यातायात सलाहकार सेवा प्रदान करने वाली एटीएस इकाइयां इस प्रकार की सेवा का उपयोग करने के लिए चुने गए ऐसे विमानों के संबंध में धारा 10.2 में निर्दिष्ट समन्वय प्रक्रियाओं को लागू करेंगी।

**10.5 ऑपरेटर और वायु यातायात सेवाओं के बीच समन्वय**

10.5.1 हवाई यातायात सेवा इकाइयां, अपने उद्देश्यों को पूरा करने में, ऑपरेटरों की आवश्यकताओं के लिए उचित सम्मान रखेगी और यदि ऑपरेटरों द्वारा ऐसा आवश्यक हो, उन्हें या उनके नामित प्रतिनिधियों को ऐसी जानकारी उपलब्ध कराएंगे जो उन्हें या उनके नामित प्रतिनिधियों को उनकी जिम्मेदारियों को पूरा करने में सक्षम बनाने के लिए उपलब्ध हो सकती है।

10.5.2 जब एक ऑपरेटर द्वारा ऐसा अनुरोध किया जाता है, तो हवाई यातायात सेवा इकाइयों द्वारा प्राप्त संदेश और विमान के प्रचालन से संबंधित जिसके लिए उस ऑपरेटर द्वारा परिचालन नियंत्रण सेवा प्रदान की जाती है, जहाँ तक संभव हो, एमएटीएस 2 में निहित स्थानीय रूप से सहमत प्रक्रियाओं के अनुसार ऑपरेटर या नामित प्रतिनिधि को तुरंत उपलब्ध कराया जाएगा।

**10.6 सैन्य प्राधिकरणों और वायु यातायात सेवाओं के बीच समन्वय**

10.6.1 हवाई यातायात सेवा इकाइयां नागरिक विमानों की उड़ानों को प्रभावित करने वाली गतिविधियों के लिए जिम्मेदार सैन्य अधिकारियों के साथ घनिष्ठ सहयोग स्थापित और बनाए रखेंगी।

10.6.2 नागरिक विमानों के लिए संभावित खतरनाक गतिविधियों का समन्वय 10.8 के अनुसार प्रभावी होगा।

10.6.3 हवाई यातायात सेवा इकाइयों और उपयुक्त सैन्य इकाइयों के बीच नागरिक विमानों की उड़ानों के सुरक्षित और शीघ्र प्रचालन के लिए प्रासंगिक जानकारी को तुरंत आदान-प्रदान करने की अनुमति देने की व्यवस्था की जाएगी।

10.6.3 हवाई यातायात सेवा इकाइयां, या तो नियमित रूप से या अनुरोध पर, स्थानीय रूप से सहमत प्रक्रियाओं के अनुसार, उपयुक्त सैन्य इकाइयों को उचित उड़ान योजना और नागरिक विमानों की उड़ानों से संबंधित अन्य डेटा प्रदान करेंगी।

10.6.4 यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष प्रक्रियाएँ स्थापित की जाएँगी कि:

क) हवाई यातायात सेवा इकाइयों को सूचित किया जाता है यदि एक सैन्य इकाई देखती है कि एक विमान जो एक नागरिक विमान है, या हो सकता है, आ रहा है, या किसी भी क्षेत्र में प्रवेश कर चुका है, जिसमें अवरोधन आवश्यक हो सकता है;

ख) विमान की पहचान की पुष्टि करने और अवरोधन की आवश्यकता से बचने के लिए आवश्यक नेविगेशनल मार्गदर्शन प्रदान करने के लिए सभी संभव प्रयास किए जाते हैं।

**10.7 सिविल विमान के लिए संभावित रूप से खतरनाक गतिविधियों का समन्वय**

10.7.1 नागरिक विमानों के लिए संभावित रूप से खतरनाक गतिविधियों की व्यवस्था एएआई सीएचक्यू और/या स्थानीय हवाई यातायात सेवा इकाई (यों) के साथ ऐसी गतिविधियों का प्रचालन करने वाले संगठन द्वारा समन्वयित की जाएगी। गतिविधियों के संबंध में सूचना के समय पर प्रचार की अनुमति देने के लिए समन्वय को पर्याप्त रूप से जल्दी प्रभावी किया जाएगा।

10.8.2 समन्वय का उद्देश्य सर्वोत्तम व्यवस्था प्राप्त करना होगा जो नागरिक विमानों के लिए खतरों से बचेंगे और ऐसे विमानों के सामान्य प्रचालन में हस्तक्षेप को कम करेंगे।

10.9.3 व्यवस्था निर्धारित करने में निम्नलिखित लागू किया जाना चाहिए:

क) गतिविधियों के लिए स्थानों या क्षेत्रों, समय और अवधि का चयन किया जाना चाहिए ताकि स्थापित एटीएस मार्गों को बंद करने या पुनः संरक्षित करने, सबसे किफायती उड़ान स्तरों को अवरुद्ध करने, या अनुसूचित विमान प्रचालन में देरी से बचने के लिए, जब तक कि कोई अन्य विकल्प मौजूद न हो;

ख) गतिविधियों के प्रचालन के लिए नामित हवाई क्षेत्र का आकार जितना संभव हो उतना छोटा रखा जाना चाहिए;

ग) नागरिक विमान आपात स्थिति या अन्य अप्रत्याशित परिस्थितियों में गतिविधियों को बंद करने की आवश्यकता होने पर उपयुक्त हवाई यातायात सेवा इकाई और गतिविधियों को संचालित करने वाले संगठन या इकाई के बीच सीधा संचार प्रदान किया जाना चाहिए।

10.7.4 भाविप्रा, निगमित मुख्यालय और/या स्थानीय हवाई यातायात सेवा इकाई, जैसा भी उपयुक्त हो, इस तरह की गतिविधियों के बारे में सूचना के प्रचार को शुरू करने के लिए जिम्मेदार होंगे।

10.7.5 नियमित या निरंतर आधार पर होने वाले नागरिक विमानों के लिए संभावित खतरनाक गतिविधियों के बारे में जानकारी एआईपी ईएनआर 5 में प्रकाशित की जाती है। यदि आवश्यक हो, तो यह सुनिश्चित करने के लिए विशेष समितियों की स्थापना की जानी चाहिए कि संबंधित सभी पक्षों की आवश्यकताओं को पर्याप्त रूप से समन्वित किया गया है।

10.7.6 सैन्य या अन्य विशेष गतिविधियों के लिए आरक्षित कुछ एटीएस मार्गों के साथ हवाई क्षेत्र के लचीले उपयोग के बारे में जानकारी एआईपी ईएनआर में प्रकाशित की गई है। उपयुक्त एटीएस इकाई सैन्य/अन्य संबंधित अधिकारियों के साथ आवश्यक समन्वय को प्रभावित करेगी और सभी हवाई क्षेत्र उपयोगकर्ताओं को ऐसे आरक्षित हवाई क्षेत्र तक सुरक्षित पहुंच की अनुमति देगी।

### 10.8 मौसम विज्ञान और एटीएस प्राधिकारियों के बीच समन्वय

10.8.1 यह सुनिश्चित करने के लिए कि विमान को विमान प्रचालन के लिए सबसे अद्यतित मौसम संबंधी जानकारी प्राप्त होती है, हवाई यातायात सेवा कर्मियों को संबंधित मौसम विज्ञान कार्यालय को जितनी जल्दी हो सके रिपोर्ट करने के लिए:

क) परिचालन संबंधी महत्व की मौसम संबंधी घटनाएं, यदि उनके द्वारा देखी गई या विमान द्वारा संप्रेषित की गई, जिन्हें हवाई अड्डे की मौसम संबंधी रिपोर्ट में शामिल नहीं किया गया है;

ख) पूर्व-विस्फोट ज्वालामुखी गतिविधि, ज्वालामुखी विस्फोट और ज्वालामुखीय राख बादल से संबंधित जानकारी से संबंधित प्रासंगिक जानकारी। इसके अलावा, क्षेत्र नियंत्रण केंद्र और उड़ान सूचना केंद्र संबंधित मौसम विज्ञानियों को सूचना देंगे।

10.8.2 क्षेत्र नियंत्रण केंद्रों, उड़ान सूचना केंद्रों और संबंधित मौसम संबंधी निगरानी कार्यालयों के बीच घनिष्ठ समन्वय बनाए रखा जाएगा ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि नोटैम और सिगमेट संदेशों में शामिल ज्वालामुखीय राख की जानकारी सुसंगत है।

### 10.9 वैमानिकी सूचना सेवा (एआईएस) और वायु यातायात सेवा (एटीएस) इकाइयों के बीच समन्वय

10.9.1 यह सुनिश्चित करने के लिए कि वैमानिकी सूचना सेवा इकाइयां जानकारी प्राप्त करती हैं ताकि वे अद्यतित पूर्व-उड़ान जानकारी प्रदान कर सकें और इन-फ्लाइट जानकारी की आवश्यकता को पूरा कर सकें, एआईएस के लिए जिम्मेदार वैमानिकी सूचना सेवाओं और एटीएस इकाइयों के बीच स्थानीय रूप से व्यवस्था की जाएगी, ताकि न्यूनतम देरी के साथ जिम्मेदार एआईएस इकाई को रिपोर्ट किया जा सके:

क) हवाई अड्डे की स्थिति के बारे में जानकारी;

ख) उनके उत्तरदायित्व के क्षेत्र के भीतर संबंधित सुविधाओं, सेवाओं और नेविगेशन सहायता की परिचालन स्थिति;

ग) हवाई यातायात सेवा कर्मियों द्वारा देखी गई या विमान द्वारा रिपोर्ट की गई ज्वालामुखीय गतिविधि की घटना; और

घ) कोई अन्य जानकारी जो परिचालन महत्व की मानी जाती है।

10.9.2 हवाई दिक्चालन प्रणाली में परिवर्तन शुरू करने से पहले, वैमानिकी सूचना सेवा द्वारा आवश्यक सामग्री की तैयारी, उत्पादन और जारी करने के लिए प्रासंगिक सामग्री जारी करने के लिए आवश्यक समय के ऐसे परिवर्तनों के लिए जिम्मेदार सेवाओं द्वारा उचित खाता लिया जाएगा। वैमानिकी सूचना सेवा को सूचना का समय पर प्रावधान सुनिश्चित करने के लिए संबंधित सेवाओं के बीच घनिष्ठ समन्वय की आवश्यकता है।

10.9.3 वैमानिकी सूचना में परिवर्तन विशेष महत्व के हैं जो चार्ट और/या कंप्यूटर-आधारित नेविगेशन सिस्टम को प्रभावित करते हैं जो वैमानिकी सूचना विनियमन और नियंत्रण (एआईआरएसी) प्रणाली द्वारा अधिसूचित होने के योग्य हैं। वैमानिक सूचना सेवाओं को कच्ची जानकारी/डेटा सबमिट करते समय जिम्मेदार हवाई यातायात सेवाओं द्वारा 14 दिनों के डाक समय के अलावा पूर्व निर्धारित, अंतरराष्ट्रीय स्तर पर सहमत एआईआरएसी प्रभावी तिथियां देखी जाएंगी।