Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. N 138"Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации"

В соответствии со статьей 2 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. N 1084 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, N 40, ст. 4861);

пункт 11 изменений, которые вносятся в акты Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2006 г. N 767 "Об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации по вопросам лицензирования отдельных видов деятельности" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2006, N 52, ст. 5587).

3. Настоящее постановление вступает в силу с 1 ноября 2010 г.

Председатель Правительства Российской Федерации	В. Путин

Приложение
к **Постановлению** Правительства РФ
от 11 марта 2010 г. N 138

Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утв. постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. N 138)

I. Общие положения

1. Настоящие Федеральные правила, разработанные в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., устанавливают порядок использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах экономики и обороны страны, в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства, обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

2. В настоящих Федеральных правилах используются следующие определения:

"аварийное оповещение" - уведомление поисково-спасательных служб о воздушных судах, терпящих бедствие;

"аэроузел" - объединение близко расположенных районов аэродромов (вертодромов), которые имеют общие границы и организация выполнения полетов с которых требует согласования и координирования;

"аэронавигационные данные" - сведения об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов;

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

"аэростат" - летательный аппарат, подъемная сила которого основана на аэростатическом или одновременно аэростатическом и аэродинамическом принципах. Аэростаты подразделяются на пилотируемые, автоматические, привязные и свободные;

"безопасность использования воздушного пространства" - комплексная характеристика установленного порядка использования воздушного пространства, определяющая его способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровью людей, материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам;

"беспилотный летательный аппарат" - летательный аппарат, выполняющий полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов;

"боковое эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути;

"вертикальное эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы;

"воздушная трасса" - контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине;

"воздушное движение" - воздушные суда (летательные аппараты), находящиеся в полете или движущиеся по площади маневрирования аэродрома;

"воздушное судно-нарушитель" - воздушное судно (летательный аппарат), допустившее нарушение порядка использования воздушного пространства Российской Федерации или пересекшее государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил;

"воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации" - часть воздушного пространства над государственной границей Российской Федерации, определенная для пересечения ее воздушными судами, выполняющими международные полеты;

"временный режим" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства Российской Федерации в отдельных его районах;

"высота полета" - расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна;

"диспетчерское обслуживание" - обслуживание (управление), предоставляемое в целях предотвращения столкновений между воздушными судами и столкновений воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также в целях регулирования воздушного движения;

"диспетчерское разрешение" - разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, доведенными органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

"дирижабль" - летательный аппарат, перемещающийся в атмосфере при помощи силовой установки и управляемый по высоте, направлению, скорости;

"документ аэронавигационной информации" - публикация, содержащая аэронавигационную информацию;

"Единая система" - Единая система организации воздушного движения Российской Федерации;

"запретная зона" - воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены, за исключением случаев, предусмотренных настоящими Федеральными правилами;

"зона ограничения полетов" - воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

"зона (район) Единой системы" - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого оперативные органы Единой системы осуществляют свои функции;

"использование воздушного пространства" - деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения;

"контролируемый аэродром" - аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения вне зависимости от наличия диспетчерской зоны;

"контролируемое воздушное пространство" - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание;

"координирование использования воздушного пространства" - деятельность, осуществляемая в процессе планирования использования воздушного пространства и обслуживания (управления) воздушного движения, направленная на оптимизацию воздушного пространства в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства;

"кратковременное ограничение" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства для обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов;

"маршрут обслуживания воздушного движения" - установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения;

"маршрут полета" - проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными пунктами;

"маршрут зональной навигации" - маршрут обслуживания воздушного движения, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию;

"международная воздушная трасса" - воздушная трасса, открытая для международных полетов;

"местная воздушная линия" - контролируемое воздушное пространство (ниже эшелона перехода) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине;

"местный режим" - запрещение или ограничение использования воздушного пространства в отдельных районах воздушного пространства зоны Единой системы;

"извещение NOTAM" - извещение, передаваемое по каналам связи и содержащее информацию о состоянии аэронавигационного оборудования, элементов структуры воздушного пространства, своевременное предупреждение о котором имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов воздушных судов, а также иную аэронавигационную информацию;

"обслуживание воздушного движения" - полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание;

"опасная зона" - воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов;

"органы Единой системы" - руководящие органы (Федеральное агентство воздушного транспорта и его территориальные органы), а также оперативные органы Единой системы;

"органы обслуживания воздушного движения (управления полетами)" - оперативные органы Единой системы, а также органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства;

"органы противовоздушной обороны" - оперативные органы Вооруженных Сил Российской Федерации, на которые возложена задача несения боевого

дежурства по противовоздушной обороне;

"план использования воздушного пространства" - определенные сведения о планируемой деятельности, представляемые центрам Единой системы;

"планирование использования воздушного пространства" - деятельность, осуществляемая в целях обеспечения разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, организации воздушного движения, организации потоков воздушного движения путем распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте между его пользователями в соответствии с государственными приоритетами;

"полетно-информационное обслуживание воздушного движения" - обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов;

"пользователи воздушного пространства" - физические и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства;

"приаэродромная территория" - прилегающий к аэродрому участок земной или водной поверхности, в пределах которого (в целях обеспечения безопасности полетов и исключения вредного воздействия на здоровье людей и деятельность организаций) устанавливается зона с особыми условиями использования территории;

"продольное эшелонирование" - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути;

"разовый полет" - любой полет воздушного судна, не являющийся регулярным полетом;

"разрешение на использование воздушного пространства" - предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, доведенными центрами Единой системы;

"район аэродрома" - часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности;

"район аэроузла" - часть воздушного пространства, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов с 2 и более близко расположенных аэродромов;

"районный центр" - оперативный орган Единой системы, предназначенный для организации использования воздушного пространства в своем районе Единой системы;

"район полетной информации" - воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение;

"система наблюдения обслуживания воздушного движения" - любые технические средства, позволяющие опознать воздушное судно;

"старший авиационный начальник" - должностное лицо, наделенное правами и обязанностями, определенными воздушным законодательством Российской Федерации. Для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок гражданской авиации старшим авиационным начальником является должностное лицо, назначаемое главным оператором аэропорта, вертодрома или владельцем посадочной площадки, а для аэродромов государственной и экспериментальной авиации, аэродромов совместного базирования старшим авиационным начальником аэродрома является должностное лицо, назначенное уполномоченным органом, в ведении которого находится такой аэродром;

"структура воздушного пространства" - совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскости элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства;

"управление полетами" - действия группы руководства полетами организаций государственной и экспериментальной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов полетных заданий;

"эшелонирование" - вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы;

"эшелон перехода" - самый нижний эшелон полета, который может быть использован для полета выше высоты перехода;

"эшелон полета" - поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к установленной величине давления 760 мм ртутного столба (1013,2 гПа) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов давления.

3. Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию, производится в соответствии с требованиями, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации.

4. Воздушные суда, оборудованные государственной радиолокационной системой опознавания Российской Федерации, выполняют полеты в воздушном пространстве Российской Федерации с включенной аппаратурой государственной радиолокационной системы опознавания.

5. Настоящие Федеральные правила обязательны для исполнения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и пользователями воздушного пространства, а также органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

6. Использование воздушного пространства может быть запрещено или ограничено в соответствии с настоящими Федеральными правилами.

II. Структура и классификация воздушного пространства

Структура воздушного пространства

7. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство.

Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон полета 8100 м (эшелон полета 265), который относится к нижнему воздушному пространству.

8. Структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы:

а) зоны и районы (зоны и районы Единой системы, районы полетной информации, диспетчерские районы, диспетчерские зоны);

б) маршруты обслуживания воздушного движения;

в) районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов);

г) специальные зоны (зоны отработки техники пилотирования, пилотажные зоны, зоны испытательных полетов, зоны полетов воздушных судов на малых и предельно малых высотах, зоны полетов воздушных судов на скоростях, превышающих скорость звука, полетов воздушных судов на дозаправку топливом в воздухе, полетов воздушных судов с переменным профилем и т.д.);

д) маршруты полетов воздушных судов;

е) запретные зоны;

ж) опасные зоны;

з) зоны ограничения полетов;

и) другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

9. Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам. Границы и условия использования элементов структуры воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Классификация воздушного пространства

10. Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, классифицируется следующим образом:

а) класс A - разрешаются полеты, выполняемые только по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

б) класс C - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов, на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

в) класс G - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется.

Установление и использование структуры воздушного пространства

11. Границы зон (районов) Единой системы утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организация использования воздушного пространства в зонах (районах) Единой системы осуществляется органами Единой системы.

12. Районом полетной информации является воздушное пространство в границах зоны (района) Единой системы, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

13. Диспетчерским районом является контролируемое воздушное пространство выше 200 м от земной или водной поверхности в пределах района полетной информации.

В границах диспетчерского района может устанавливаться узловой диспетчерский район.

14. Диспетчерской зоной является контролируемое воздушное пространство в пределах района полетной информации, от земной или водной поверхности до высоты нижней границы диспетчерского района или высоты второго эшелона включительно, как правило, в радиусе не менее 10 км от контрольной точки аэродрома.

Диспетчерская зона может устанавливаться над 2 и более близко расположенными аэродромами.

В период, когда на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не предоставляется, воздушное пространство класса С диспетчерской зоны классифицируется как воздушное пространство класса G.

15. Маршрут обслуживания воздушного движения в соответствующих случаях обозначает воздушную трассу, маршрут зональной навигации, местную воздушную линию.

16. Ширина воздушной трассы устанавливается:

10 км (по 5 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения;

20 км (по 10 км в обе стороны от оси воздушной трассы) - без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения.

Расстояние между границами параллельных воздушных трасс в горизонтальной плоскости при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения должно быть не менее 20 км, а без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения - не менее 40 км.

Обеспечение оборудования воздушных трасс необходимыми средствами навигации осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

17. Маршрут зональной навигации устанавливается в соответствии с типом требуемых навигационных характеристик, который может быть обеспечен при полете по такому маршруту.

Типы требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Полеты по маршрутам зональной навигации осуществляют воздушные суда, оборудованные для выполнения полетов методом зональной навигации по любой желаемой траектории в пределах зоны действия навигационных средств, основанных на опорных станциях (в том числе спутниковых), или в пределах, определяемых возможностями автономных бортовых навигационных средств, либо посредством комбинации указанных средств.

18. Местные воздушные линии открываются для полетов на высоте ниже эшелона перехода. Ширина местной воздушной линии должна быть не более 4 км.

Воздушное пространство, выделенное для местной воздушной линии,

классифицируется как воздушное пространство класса C.

В период, когда на местных воздушных линиях обслуживание воздушного движения органом обслуживания воздушного движения (управление полетами) не предоставляется, воздушное пространство местной воздушной линии классифицируется как воздушное пространство класса G.

19. Маршруты обслуживания воздушного движения утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Организацию разработки и издания сборника маршрутов обслуживания воздушного движения Российской Федерации и поправок к нему осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта.

20. Использование воздушного пространства воздушными судами иностранных государств вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов, запрещается, за исключением случаев, предусмотренных международными договорами Российской Федерации, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

21. Для организации выполнения аэродромных полетов устанавливаются районы аэродромов (вертодромов).

22. При определении границ районов аэродромов (вертодромов) должны учитываться схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг, полета в зоне ожидания, а также стандартные маршруты вылета и прилета, маршруты входа (выхода) на воздушные трассы, местные воздушные линии и специальные зоны.

Схемы вылета и захода на посадку, ухода на второй круг должны исключать, а при невозможности исключения - максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами, опасными производственными объектами.

Границы районов аэродромов (аэроузлов, вертодромов) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

23. Абзац первый утратил силу с 17 ноября 2011 г.

Абзац второй утратил силу с 17 ноября 2011 г.

На аэродроме устанавливается полоса воздушных подходов (воздушное пространство в установленных границах), примыкающая к торцу взлетно-посадочной полосы и расположенная в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку. Границы полос воздушных подходов устанавливаются в порядке, определенном Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

24. Экипажи воздушных судов при выполнении полетов и диспетчеры управления воздушным движением при обслуживании воздушного движения руководствуются данными, опубликованными в аэронавигационной информации.

Аэронавигационная информация предоставляется пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Аэронавигационная информация о комплексе сооружений, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, наземном авиационном оборудовании аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, а также о препятствиях в районе аэродрома и вертодрома направляется в Федеральное агентство воздушного транспорта старшим авиационным начальником аэродрома, вертодрома или посадочной площадки.

Порядок разработки аэронавигационной информации, требования к ее точности, перечень данных аэронавигационной информации, включая процедуры маневрирования в районе аэродрома и вертодрома, данные о зонах акробатических полетов, зонах выброски парашютистов, зонах полетов планеров и аэростатов, а также правила предоставления аэронавигационной информации устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

25. Утратил силу с 17 ноября 2011 г.

26. Инструкции по производству полетов в районе аэродрома, вертодрома и посадочной площадки разрабатываются старшим авиационным начальником аэродрома, вертодрома или посадочной площадки и применяются:

а) для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок государственной авиации - в порядке, установленном Министерством обороны Российской Федерации;

б) для аэродромов, вертодромов и посадочных площадок экспериментальной авиации - в порядке, установленном Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

27. Типовые инструкции по производству полетов в районе аэродрома (аэроузла, вертодрома), а также типовая схема аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

28. В контролируемом воздушном пространстве для выполнения полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения полеты воздушных судов выполняются по маршрутам. Ширина маршрута соответствует:

а) ниже эшелона перехода:

при скорости полета не более 300 км/ч - 4 км;

при скорости полета более 300 км/ч - 10 км;

б) от эшелона перехода включительно и выше:

в районах, обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 10 км;

в районах, не обеспеченных системой наблюдения обслуживания воздушного движения, - 20 км.

29. Запретные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации для защиты важных государственных объектов, ключевых промышленных комплексов (атомных электростанций, ядерно-радиационных объектов, химически опасных объектов, а также других особо важных объектов с точки зрения национальной безопасности страны) от вредных воздействий и разрушений, возникающих в результате возможных происшествий в воздушном

пространстве.

30. Опасные зоны устанавливаются над открытым морем в интересах следующих видов деятельности:

а) обеспечение запуска и посадки космических объектов;

б) проведение поисково-спасательных работ;

в) выполнение ракетно-артиллерийских стрельб на полигонах боевой подготовки Военно-Морского Флота;

г) выполнение полетов на испытания, исследования авиационной и ракетной техники, на установление рекордов;

д) проведение учений, показов новой военно-морской техники;

е) обеспечение пусков и падения ракет, падения их отделяющихся частей.

31. Опасные зоны устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации в районах лесных пожаров и вулканической деятельности, промышленных районах с постоянной повышенной задымленностью.

32. Опасные зоны устанавливаются как для использования на определенный период времени (временные опасные зоны), так и для обеспечения деятельности, осуществляемой на постоянной основе (постоянные опасные зоны).

Временная опасная зона устанавливается главным центром Единой системы и доводится посредством извещения NOTAM. Для установления временной опасной зоны пользователи воздушного пространства, в интересах которых устанавливается временная опасная зона, не позднее чем за 5 суток до ввода в действие временной опасной зоны представляют в главный центр Единой системы запрос на установление временной опасной зоны с указанием ее границ и характера осуществляемой деятельности.

33. Зоны ограничения полетов устанавливаются в воздушном пространстве Российской Федерации над объектами (в районах), где полеты воздушных судов необходимо ограничивать по времени или по условиям их выполнения.

34. Зоны ограничения полетов устанавливаются в интересах следующих видов деятельности:

а) проведение на полигонах стрельб, пусков ракет, бомбометаний, десантирования;

б) проведение противоградовых стрельб;

в) проведение работ с боеприпасами на объектах их хранения;

г) осуществление научных исследований в атмосфере;

д) проведение взрывных работ;

е) выполнение полетов в специальных зонах вне районов аэродромов (вертодромов).

35. Зоны ограничения полетов могут устанавливаться над государственными

природными заповедниками, национальными парками, памятниками истории и культуры, а также над охраняемыми объектами.

36. Если деятельность, в интересах которой установлена зона ограничений полетов, не носит постоянного характера, действие зоны ограничения полетов ограничивается временным периодом.

На период, когда деятельность, в интересах которой установлена зона ограничений полетов, не производится, полеты воздушных судов в воздушном пространстве указанной зоны выполняются без ограничений.

Сведения о деятельности в зонах ограничения полетов, ограниченных временным периодом, доводятся посредством извещения NOTAM на основании планов использования воздушного пространства (графиков работы) или публикуются в документах аэронавигационной информации.

37. В случае возникновения опасности непреднамеренного влета воздушных судов в зону ограничения полетов, а также в случаях, предусмотренных подпунктами "б" - "г" пункта 39 настоящих Федеральных правил, деятельность по использованию воздушного пространства в указанных зонах должна быть ограничена или прекращена.

38. Запретные зоны, зоны ограничения полетов и постоянные опасные зоны устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации по представлению лиц, заинтересованных в установлении таких зон.

39. Использование воздушного пространства в запретных зонах, а также в зонах ограничения полетов, деятельность в которых осуществляется на постоянной основе, запрещается, за исключением:

а) использования воздушного пространства лицами, в интересах которых установлены такие зоны;

б) выполнения полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства;

в) выполнения полетов в целях проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях;

г) выполнения полетов воздушных судов, осуществляемых в соответствии со специальными международными договорами.

40. Для использования воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничения полетов в случаях, не предусмотренных пунктом 39 настоящих Федеральных правил, пользователи воздушного пространства обязаны получить разрешение лиц, в интересах которых установлены такие зоны. Почтовые адреса, телефоны, а также частоты радиосвязи авиационного диапазона лиц, наделенных полномочиями по выдаче разрешений на использование воздушного пространства запретных зон и зон ограничения полетов, предоставляются пользователям воздушного пространства Федеральным агентством воздушного транспорта.

Указанная информация публикуется на официальном сайте Федерального агентства воздушного транспорта в сети Интернет и включается в аэронавигационную информацию.

41. Специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и

захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ маршрутов обслуживания воздушного движения в горизонтальной плоскости при использовании систем наблюдения обслуживания воздушного движения на расстояние не менее 10 км, а без использования систем наблюдения - не менее 20 км.

В районах аэродромов (аэроузлов) с ограниченным воздушным пространством указанные значения могут быть сокращены в 2 раза. В этих случаях специальные зоны, установленные маршруты набора высоты, снижения и захода на посадку должны быть удалены друг от друга и от границ воздушных трасс, маршрутов зональной навигации и местных воздушных линий в вертикальной плоскости на расстояние не менее 300 м.

42. В случае отсутствия интервалов между границами районов аэродромов выполнение одновременных полетов при использовании системы наблюдения обслуживания воздушного движения возможно при условии удаления схем взлета и захода на посадку, маршрутов полета, специальных зон на расстояние не ближе 5 км от границы района аэродрома, а без использования системы наблюдения одновременные полеты в районах аэродромов запрещаются или устанавливаются интервалы между границами указанных элементов структуры воздушного пространства в вертикальной плоскости, составляющие 600 м.

43. Над территорией Российской Федерации вдоль ее государственной границы устанавливается приграничная полоса - воздушное пространство, примыкающее к государственной границе Российской Федерации, шириной 25 км с особым режимом его использования.

Приграничная полоса вдоль государственной границы Российской Федерации в Северном Ледовитом океане не устанавливается.

44. Запрещаются полеты в приграничной полосе без представления плана полета воздушного судна, разрешения на использование воздушного пространства и без радиосвязи экипажа воздушного судна с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

45. При использовании воздушного пространства приграничной полосы вынужденные отклонения от маршрута обслуживания воздушного движения и маршрута полета производятся, как правило, в сторону территории Российской Федерации от государственной границы Российской Федерации.

46. Использование воздушного пространства приграничной полосы при выполнении авиационных работ осуществляется при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения территориального органа Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

47. В целях предотвращения непреднамеренного нарушения государственной границы Российской Федерации аэродромы (вертодромы), пункты управления беспилотным летательным аппаратом, находящиеся в приграничной полосе, должны иметь систему наблюдения обслуживания воздушного движения, позволяющую осуществлять контроль за полетами воздушных судов.

48. Полеты воздушных судов над населенными пунктами в целях осуществления мероприятий по спасанию жизни и охране здоровья людей, пресечения и раскрытия преступлений могут выполняться на высоте, обеспечивающей реализацию указанных мероприятий, с возложением ответственности за обеспечение безопасности выполнения полетов на уполномоченное лицо,

организующее такие полеты.

49. Авиационные работы, парашютные прыжки, подъемы привязных аэростатов над населенными пунктами выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления, а в городах федерального значения Москва и Санкт-Петербург - разрешения соответствующих органов исполнительной власти указанных городов.

50. Использование воздушного пространства при полетах воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешается только в специальных зонах или на высоте более 11000 м.

51. Использование воздушного пространства при выполнении полетов с палубы военного корабля или невоенного судна в воздушном пространстве классов A и C над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

52. Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов A, C и G осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

Использование воздушного пространства беспилотным летательным аппаратом осуществляется посредством установления временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений в интересах пользователей воздушного пространства, организующих полеты беспилотным летательным аппаратом.

53. Использование воздушного пространства аэростатами и дирижаблями в воздушном пространстве классов A и C осуществляется на основании плана полета воздушного судна и разрешения на использование воздушного пространства.

54. Использование воздушного пространства при запусках ракет-зондов, радиозондов, шаров-пилотов и подобных материальных объектов (далее - шары-зонды), осуществляемых в единые международные сроки с целью получения метеорологических данных о состоянии атмосферы, производится в соответствии с расписаниями (выписками из годовых планов).

Расписания (выписки из годовых планов) представляются территориальными органами Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в зональные центры Единой системы и штабы командований Военно-воздушных сил и противовоздушной обороны ежегодно, до 15 декабря. Об изменении расписания запусков шаров-зондов сообщается не позднее чем за 15 суток.

Разовые запуски шаров-зондов производятся на основании планов использования воздушного пространства и разрешений на использование воздушного пространства.

Размещение стационарных пунктов запуска шаров-зондов, а также место запуска шаров-зондов с подвижных пунктов согласовываются с Федеральным агентством воздушного транспорта.

55. В воздушном пространстве Российской Федерации, в районах локальных

вооруженных конфликтов и контртеррористических операций устанавливается особый режим использования воздушного пространства.

Особый режим использования воздушного пространства устанавливается Федеральным агентством воздушного транспорта по представлению Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации.

56. Использование воздушного пространства при проведении салютов и фейерверков высотой более 50 м осуществляется с разрешения центров Единой системы. Производство салютов и фейерверков в границах проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность запрещается.

56.1. Применение лазеров и изделий на основе лазеров в направлении осуществляющих руление, взлет, посадку и полет воздушных судов запрещается.

57. Запуск и посадка космических объектов, в том числе иностранных, на территории Российской Федерации производятся в пределах границ полигонов, утвержденных Правительством Российской Федерации.

В случае аварийной ситуации и других непредвиденных обстоятельств при осуществлении космической деятельности посадка космических объектов может производиться вне границ полигонов.

Федеральное космическое агентство и Министерство обороны Российской Федерации уведомляют Федеральное агентство воздушного транспорта, заинтересованные органы государственной власти и органы местного самоуправления о районе и времени посадки космических объектов.

58. Для каждого аэродрома устанавливается приаэродромная территория. Границы приаэродромной территории определяются по внешней границе проекции полос воздушных подходов на земную или водную поверхность, а вне полос воздушных подходов - окружностью радиусом 30 км от контрольной точки аэродрома.

Приаэродромная территория является зоной с особыми условиями использования территории и отображается в схеме территориального планирования соответствующего субъекта Российской Федерации.

В пределах приаэродромной территории запрещается проектирование, строительство и развитие городских и сельских поселений, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных объектов, объектов капитального и индивидуального жилищного строительства и иных объектов без согласования со старшим авиационным начальником аэродрома.

59. Запрещается размещать в полосах воздушных подходов на удалении до 30 км, а вне полос воздушных подходов - до 15 км от контрольной точки аэродрома объекты выбросов (размещения) отходов, животноводческие фермы, скотобойни и другие объекты, способствующие привлечению и массовому скоплению птиц.

60. В пределах границ района аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) запрещается строительство без согласования старшего авиационного начальника аэродрома (вертодрома, посадочной площадки):

а) объектов высотой 50 м и более относительно уровня аэродрома (вертодрома);

б) линий связи и электропередачи, а также других источников радио- и электромагнитных излучений, которые могут создавать помехи для работы радиотехнических средств;

в) взрывоопасных объектов;

г) факельных устройств для аварийного сжигания сбрасываемых газов высотой 50 м и более (с учетом возможной высоты выброса пламени);

д) промышленных и иных предприятий и сооружений, деятельность которых может привести к ухудшению видимости в районе аэродрома (вертодрома).

61. Строительство и размещение объектов вне района аэродрома (вертодрома), если их истинная высота превышает 50 м, согласовываются с территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта.

62. Взаимодействие органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) при организации использования воздушного пространства осуществляется по каналам связи, которые организуются:

а) между органами Единой системы - Федеральным агентством воздушного транспорта;

б) между органами Единой системы и органами противовоздушной обороны - Министерством обороны Российской Федерации;

в) между органами Единой системы и пользователями воздушного пространства - соответствующими пользователями воздушного пространства.

63. Отключение каналов связи между органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещается.

Установление классификации воздушного пространства

64. В воздушном пространстве над территорией Российской Федерации устанавливаются:

а) класс A - в верхнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

б) класс C - в нижнем воздушном пространстве, где предоставляется диспетчерское обслуживание воздушного движения или осуществляется управление полетами воздушных судов;

в) класс G - в воздушном пространстве, где не устанавливаются классы A и C.

65. В воздушном пространстве за пределами территории Российской Федерации, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, устанавливаются:

а) класс A - в воздушном пространстве, выделенном для воздушных трасс и маршрутов зональной навигации;

б) класс G - в воздушном пространстве, где не устанавливается класс A и предоставляются полетно-информационное обслуживание воздушного движения и аварийное оповещение.

66. Утратил силу с 17 ноября 2011 г.

67. Границы классов A, C и G устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Сведения о классификации воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Эшелонирование

68. В воздушном пространстве Российской Федерации устанавливаются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам:

а) 300 м - до эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410);

б) 600 м - выше эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410).

68.1. В воздушном пространстве Российской Федерации с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM) от эшелона полета 8850 м (эшелона полета 290) до эшелона полета 12500 м (эшелона полета 410) включительно запрещаются полеты воздушных судов, не допущенных к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM), кроме государственных воздушных судов, воздушных судов, выполняющих полет в составе группы, воздушных судов, по любым причинам потерявших в полете способность выдерживать заданный эшелон полета, в том числе выполняющих полет с отказавшей радиосвязью. В этих случаях между указанными воздушными судами устанавливается минимальный интервал вертикального эшелонирования 600 м.

68.2. Порядок допуска воздушных судов и эксплуатантов к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM), а также контроля за характеристиками выдерживания высоты воздушными судами (мониторинг) определяется Министерством транспорта Российской Федерации.

68.3. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полеты по правилам визуальных полетов выше эшелона перехода до эшелона полета 8100 м (эшелона полета 265), устанавливается 300 м.

68.4. Минимальный интервал вертикального эшелонирования выше эшелона перехода между воздушными судами, выполняющими полет по правилам визуальных полетов, и воздушными судами, выполняющими полет по правилам полетов по приборам, должен быть не менее 300 м.

69. Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляется по полукруговой системе относительно истинного меридиана согласно приложению.

70. В районе контролируемого аэродрома, в зоне аэродромного диспетчерского обслуживания, в зоне диспетчерского обслуживания подхода и в зонах

ожидания вертикальное эшелонирование устанавливается независимо от направления полета воздушного судна.

71. Минимальный интервал вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой скорости, а также между воздушными судами, выполняющими полет на сверхзвуковой и дозвуковой скорости, должен быть 1000 м.

72. Утратил силу с 17 ноября 2011 г.

73. Минимальный интервал между эшелоном перехода и высотой перехода должен быть не менее 300 м.

74. В районе контролируемого аэродрома, ниже эшелона перехода, вертикальный интервал должен быть не менее 150 м при продольном интервале не менее 5 км - для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуального полета и правилам полета по приборам со скоростью полета 300 км/ч и менее.

75. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы продольного эшелонирования.

76. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полета по приборам с использованием системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими в попутном направлении на одном эшелоне (высоте):

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 20 км;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 5 км, а при следовании за воздушным судном массой 136 тонн и более - не менее 10 км;

б) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315° на одном эшелоне (высоте), а также при пересечении эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 40 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 25 км;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 20 км;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 20 км, а при

использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км;

в) между воздушными судами при пересечении эшелона (высоты), занятого встречным воздушным судном в момент пересечения:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 30 км с соблюдением бокового интервала не менее 10 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 30 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

на маршрутах полетов воздушных судов государственной авиации - не менее 30 км при вертикальной скорости набора высоты (снижении) 10 м/с и более;

на маршрутах полетов воздушных судов государственной авиации - не менее 60 км при вертикальной скорости набора высоты (снижении) до 10 м/с;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 20 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 15 км при условии обеспечения установленных интервалов вертикального эшелонирования к моменту расхождения воздушных судов;

г) между воздушными судами при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении, в момент пересечения - не менее 20 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км.

77. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) между воздушными судами, следующими на одном эшелоне (высоте) в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании и (или) диспетчерском обслуживании подхода - 10 мин.;

при аэродромном диспетчерском обслуживании при выполнении маневра захода на посадку - 3 мин.;

б) при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 10 мин. в момент пересечения;

в) при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, - 20 мин. в момент пересечения;

г) между воздушными судами, следующими по пересекающимся маршрутам (при углах пересечения от 45° до 135° и от 225° до 315°) на одном эшелоне (высоте), - 15 мин. в момент пересечения.

78. Утратил силу с 17 ноября 2011 г.

79. В воздушном пространстве устанавливаются минимальные интервалы бокового эшелонирования.

80. Минимальные интервалы бокового эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полетов по приборам с использованием системы наблюдения обслуживания воздушного движения устанавливаются:

а) при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим в попутном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км в момент пересечения;

при диспетчерском обслуживании подхода - не менее 10 км в момент пересечения, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 6 км в момент пересечения;

при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 5 км;

б) при пересечении эшелона (высоты), занятого воздушным судном, следующим во встречном направлении:

при районном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км с соблюдением продольного интервала не менее 30 км, а при использовании автоматизированных систем управления воздушным движением, или комплекса средств автоматизации, или радиовещательного автоматического зависимого наблюдения - не менее 10 км в момент пересечения;

при диспетчерском обслуживании подхода и (или) при аэродромном диспетчерском обслуживании - не менее 10 км в момент пересечения;

в) на этапах захода на посадку, взлета и набора высоты после взлета ниже эшелона перехода - федеральными авиационными правилами.

81. Боковое эшелонирование при выполнении полетов по правилам полетов по приборам без использования системы наблюдения обслуживания воздушного движения запрещается.

82. Утратил силу с 17 ноября 2011 г.

83. Дистанции и интервалы между воздушными судами при выполнении групповых полетов устанавливаются актами Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации,

Министерства промышленности и торговли Российской Федерации соответственно для гражданской, государственной и экспериментальной авиации.

84. Эшелонирование групп воздушных судов относительно одиночных воздушных судов (групп воздушных судов) осуществляется в соответствии с нормами вертикального, продольного и бокового эшелонирования.

Правила пересечения государственной границы Российской Федерации

85. Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы Российской Федерации.

Пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов вне воздушных коридоров, за исключением случаев, указанных в пункте 96 настоящих Федеральных правил, допускается только по разрешению Правительства Российской Федерации.

При выполнении международных полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения, открытым для международных полетов, воздушным коридором пролета государственной границы Российской Федерации является часть воздушного пространства в месте пересечения маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

86. Параметры воздушного коридора пролета государственной границы Российской Федерации по высоте и ширине соответствуют параметру маршрута обслуживания воздушного движения.

Воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации обозначается географическими координатами точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

87. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации, выдаваемое в порядке, установленном пунктом 120 настоящих Федеральных правил.

88. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации российскими пользователями воздушного пространства, выполняющими полеты в воздушном пространстве над открытым морем, является разрешение на использование воздушного пространства.

89. При выполнении международного полета экипаж российского воздушного судна, оборудованного системой государственного радиолокационного опознавания, находясь над сопредельной территорией, обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации включить аппаратуру государственного радиолокационного опознавания.

При выполнении российскими воздушными судами полетов в воздушном пространстве над открытым морем аппаратура государственного

радиолокационного опознавания выключается при удалении воздушного судна от береговой черты Российской Федерации на расстояние 400 км и включается при приближении к береговой черте Российской Федерации на такое же расстояние.

90. Экипаж воздушного судна обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации сообщить в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) свой номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки), местоположение, эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

При наличии каналов связи между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства согласование условий пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется между органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органом обслуживания воздушного движения сопредельного государства. Условия пересечения государственной границы Российской Федерации сообщаются экипажу воздушного судна.

Экипаж воздушного судна, получивший условия пересечения государственной границы Российской Федерации, сообщает в орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) только фактическое время пересечения государственной границы Российской Федерации и эшелон (высоту) полета.

91. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) немедленно передает информацию о расчетном времени пересечения государственной границы Российской Федерации воздушным судном, его номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки) и эшелон (высоту) полета в орган противовоздушной обороны.

92. При отсутствии подтверждения органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации воздушным судном, выполняющим международный полет, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещает экипажу воздушного судна влет в воздушное пространство Российской Федерации и информирует об этом главный центр Единой системы.

При получении подтверждения от органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) подтверждает (при необходимости изменяет) экипажу воздушного судна эшелон (высоту) полета и расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации.

93. При наличии различий в системах эшелонирования, принятых в Российской Федерации и в сопредельном с Российской Федерацией государстве, смена эшелона должна быть закончена за 30 км до пересечения государственной границы Российской Федерации (границы зоны Единой системы над открытым морем), если иное не предусмотрено международными договорами (соглашениями) и другие указания органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) отсутствуют.

94. Если воздушное судно, выполняющее международный полет, после

пересечения государственной границы Российской Федерации не может продолжать полет и экипаж воздушного судна принял решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту обслуживания воздушного движения или маршруту полета. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) сообщает экипажу воздушного судна условия выполнения полета и пересечения государственной границы Российской Федерации и информирует об этом орган противовоздушной обороны.

95. Пересечение воздушным судном государственной границы Российской Федерации без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете после получения экипажем воздушного судна условий на пересечение государственной границы Российской Федерации. Если экипаж воздушного судна принимает решение следовать на аэродром вылета, то пересечение государственной границы Российской Федерации в обратном направлении выполняется по тому же маршруту обслуживания воздушного движения, маршруту полета с занятием попутного эшелона.

96. Не является нарушением правил пересечения государственной границы Российской Федерации вынужденный влет в воздушное пространство Российской Федерации воздушных судов в случае аварии, стихийного бедствия, угрожающего безопасности воздушного судна, доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажирам, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.

97. Командир воздушного судна в случае вынужденного пересечения государственной границы Российской Федерации обязан немедленно сообщить об этом в соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) и в дальнейшем действовать согласно указаниям этого органа или указаниям командира дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации, поднятого в воздух для выяснения факта такого пересечения. Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) оповещает о вынужденном пересечении государственной границы Российской Федерации органы противовоздушной обороны и органы Федеральной службы безопасности Российской Федерации.

98. Воздушные суда, пересекшие государственную границу Российской Федерации с нарушением установленных правил, признаются нарушителями государственной границы Российской Федерации.

К указанным воздушным судам органы противовоздушной обороны принимают меры в соответствии с законодательством Российской Федерации.

III. Планирование и координирование использования воздушного пространства

99. Планирование использования воздушного пространства осуществляется:

а) главным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов А и С над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на

Российскую Федерацию, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым главный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "а" пункта 117 настоящих Федеральных правил;

б) зональным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов A и C, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов своей зоны на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым зональный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "б" пункта 117 настоящих Федеральных правил;

в) районным центром Единой системы - в воздушном пространстве классов A и C, а также в воздушном пространстве класса G в отношении полетов беспилотных летательных аппаратов и деятельности, не связанной с полетами воздушных судов своего района, на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства, по которым районный центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, определенном подпунктом "в" пункта 117 настоящих Федеральных правил.

100. Центры Единой системы осуществляют стратегическое, предтактическое и тактическое (текущее) планирование использования воздушного пространства.

101. Стратегическое планирование использования воздушного пространства осуществляется за 2 и более суток до дня использования воздушного пространства с целью согласования вопросов, связанных с организацией использования воздушного пространства и его обеспечением.

102. Предтактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется накануне дня использования воздушного пространства с целью распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте.

103. Тактическое планирование использования воздушного пространства осуществляется в процессе выполнения суточного плана путем перераспределения воздушного пространства по времени, месту и высоте с целью обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, планы которой поступают в текущие сутки.

104. Координирование использования воздушного пространства осуществляется в целях обеспечения заявленной пользователями воздушного пространства деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства.

105. Организация планирования использования воздушного пространства осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации.

106. В процессе планирования и координирования использования воздушного пространства центры Единой системы могут вносить изменения в заявленные пользователями воздушного пространства условия использования воздушного пространства (место, время и высота). Указанные изменения должны быть доведены до лица, представляющего план использования воздушного

пространства, и органов противовоздушной обороны.

107. Планы использования воздушного пространства подразделяются на:

а) планы полетов воздушных судов;

б) планы запуска шаров-зондов;

в) планы проведения стрельб, пусков ракет и взрывных работ.

108. План полета воздушного судна представляется в одной из следующих форм:

а) сообщение экипажа с борта воздушного судна, содержащее информацию о представленном плане или изменениях в текущий план;

б) сообщение по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;

в) сообщение с использованием телефонной сети связи общего пользования или сети Интернет, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане;

г) сообщение на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, содержащее информацию о представленном плане или повторяющемся плане.

109. План полета воздушного судна представляется пользователем воздушного пространства или его представителем в органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в соответствии с табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации.

План полета воздушного судна представляется для получения разрешения на использование воздушного пространства классов A и C, а также в целях уведомления органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) для получения полетно-информационного обслуживания при использовании воздушного пространства класса G.

Сообщение о плане полета беспилотного летательного аппарата подается для получения разрешения на использование воздушного пространства независимо от класса воздушного пространства.

110. План полета воздушного судна содержит:

а) информацию об опознавательном индексе воздушного судна (номере рейса, радиотелефонном позывном командира воздушного судна, государственном и регистрационном опознавательных знаках);

б) информацию о правилах полета и типе полета;

в) информацию о количестве и типе воздушных судов, категории турбулентности следа;

г) информацию об оборудовании воздушного судна;

д) информацию об аэродроме вылета и времени вылета;

е) информацию о маршруте полета;

ж) информацию об аэродроме назначения и общем расчетном истекшем времени (до посадки), запасных аэродромах;

з) прочую информацию, необходимую для описания особенностей маршрута полета, регистрационных знаков воздушного судна, наименования эксплуатанта, летно-технических данных воздушного судна, используемого бортового оборудования, и иную необходимую информацию, если она отличается от типовой или требует особого отношения со стороны органов обслуживания воздушного движения (управления полетами);

и) необходимую дополнительную информацию относительно запаса топлива, числа лиц на борту, аварийно-спасательного оборудования, фамилии командира воздушного судна и другую информацию.

111. Состав (объем) информации, включаемой в сообщение о плане полета воздушного судна, и правила передачи указанного плана определяются табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации.

Сообщение экипажа с борта воздушного судна о плане полета воздушного судна при использовании воздушного пространства класса G передается по усмотрению пользователя, а при намерении использования воздушного пространства классов A и C - не менее чем за 30 минут до входа в воздушное пространство классов A и C.

В районах с высокой плотностью воздушного движения орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) доводит до экипажа воздушного судна условия или ограничения в отношении плана полета воздушного судна, представляемого с его борта.

112. Сообщения о плане полета воздушного судна передаются по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, с использованием сети Интернет, на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение.

Сообщение о представленном плане полета воздушного судна передается не более чем за 5 суток и не менее чем за 1 час до расчетного времени отправления.

Сообщение о повторяющемся плане полета воздушного судна передается не менее чем за 14 суток, а изменения, вносимые в этот план, представляются не менее чем за 7 суток.

IV. Разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства

Разрешительный порядок использования воздушного пространства

113. Разрешительным порядком использования воздушного пространства является порядок использования воздушного пространства, при котором пользователи воздушного пространства осуществляют свою деятельность на основании планов (расписаний, графиков) использования воздушного пространства при наличии разрешения на использование воздушного пространства.

114. Разрешение на использование воздушного пространства в классах A и C не требуется в случае:

а) отражения воздушного нападения или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

б) предотвращения и пресечения нарушений государственной границы Российской Федерации, защиты и охраны экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной полосы, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации;

в) пресечения и раскрытия преступлений;

г) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

д) поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, поиска и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов;

е) предотвращения и пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства.

115. Уполномоченные лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил, обязаны немедленно уведомить об этом соответствующие центры Единой системы и органы противовоздушной обороны и принять все необходимые меры для обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Центры Единой системы принимают все необходимые меры для обеспечения безопасности использования воздушного пространства.

116. Разрешительный порядок использования воздушного пространства устанавливается:

а) для пользователей воздушного пространства, чья деятельность не связана с выполнением полетов воздушных судов и осуществляется на основании планов использования воздушного пространства (графиков) - во всем воздушном пространстве Российской Федерации;

б) для пользователей воздушного пространства, выполняющих полеты в воздушном пространстве классов A и C (за исключением деятельности, указанной в пункте 114 настоящих Федеральных правил), а также в воздушном пространстве класса G - для полетов беспилотных летательных аппаратов.

117. Разрешение на использование воздушного пространства органам обслуживания воздушного движения (управления полетами) на полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов, а также пользователям воздушного пространства на осуществление деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов, выдают:

а) главный центр Единой системы:

при выполнении разовых международных полетов и на полеты, выполняемые с отклонением от международного расписания;

при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания и с отклонением от расписания - в случае использования воздушного пространства более одной зоны Единой системы;

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства 3 и более смежных зон Единой системы;

б) зональный центр Единой системы:

при выполнении внутренних полетов по маршрутам обслуживания воздушного движения вне расписания и с отклонением от расписания в границах зоны Единой системы;

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства 2 смежных зон Единой системы или более 2 районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в зоне Единой системы (только для зонального центра Единой системы, не имеющего в границах своей зоны районного центра Единой системы);

в) районный центр Единой системы:

при выполнении полетов вне маршрутов обслуживания воздушного движения - в случае использования воздушного пространства в районе Единой системы или 2 смежных районов Единой системы одной зоны Единой системы;

при осуществлении деятельности по использованию воздушного пространства, не связанной с выполнением полетов воздушных судов в районе Единой системы.

118. Диспетчерское разрешение выдается органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) на основании полученного разрешения на использование воздушного пространства либо в случаях, указанных в пунктах 114 и 126 настоящих Федеральных правил, - на основании запроса командира воздушного судна.

119. В разрешении на использование воздушного пространства указывается:

а) для полетов воздушных судов:

номер рейса (радиотелефонный позывной командира воздушного судна, государственный и регистрационный опознавательные знаки);

аэродром вылета и расчетное время вылета;

маршрут и профиль полета;

запасные аэродромы;

аэродром назначения;

другие необходимые данные (органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) пользователей воздушного пространства, привлекаемые к управлению воздушным движением, рубежи передачи, приема управления, основные и запасные частоты управления);

б) для осуществления деятельности, не связанной с выполнением полетов воздушных судов:

время начала и окончания деятельности;

границы района и диапазон используемых высот.

120. Разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов выдается российским и иностранным пользователям воздушного пространства Российской Федерации на основании представленного плана полета и одного из следующих документов:

а) международный договор Российской Федерации;

б) разрешение, выдаваемое Правительством Российской Федерации, на выполнение международных полетов воздушных судов иностранных государств, с которыми Российская Федерация не имеет дипломатических отношений (по представлению Министерства иностранных дел Российской Федерации), а также на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для государственной авиации;

в) разрешение, выдаваемое Министерством иностранных дел Российской Федерации, на выполнение международных полетов воздушных судов иностранных государств, связанных с перевозками глав государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, на выполнение полетов государственных воздушных судов иностранных государств, а также на основе взаимности - на выполнение транзитных полетов воздушных судов иностранных государств, требующих использования дипломатических каналов для получения разрешений на эти полеты;

г) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для гражданской авиации;

д) разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил Российской Федерации, на выполнение международных полетов государственных воздушных судов;

е) разрешение, указанное в пункте 121 настоящих Федеральных правил, - в случаях выполнения полета воздушным судном иностранного государства вне маршрутов обслуживания воздушного движения, открытых для международных полетов или выполнения международного полета в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов).

120.1. Для получения разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации при выполнении международных полетов воздушных судов гражданской авиации не требуется получение дополнительных разрешений, кроме случаев, указанных в подпункте "е" пункта 120 настоящих Федеральных правил.

Достоверность сведений, содержащихся в плане полета воздушного судна, обеспечивается лицом, представившим план полета воздушного судна.

Рассмотрение представленного плана полета воздушного судна, выдача разрешения на использование воздушного пространства Российской Федерации

при выполнении международного полета или отказ в выдаче указанного разрешения производится в течение 2 часов с момента поступления плана полета воздушного судна и разрешений, предусмотренных настоящими Федеральными правилами.

121. Разрешение на международный полет воздушного судна в аэропорт (на аэродром) Российской Федерации, не открытый для международных полетов воздушных судов, а также из указанных аэропортов (аэродромов) выдает Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Разрешение на полеты гражданских воздушных судов иностранных государств по маршрутам обслуживания воздушного движения Российской Федерации, не открытым для международных полетов, и вне этих маршрутов выдает Федеральное агентство воздушного транспорта по согласованию с Федеральной службой безопасности Российской Федерации. О выдаче указанного разрешения уведомляется Министерство обороны Российской Федерации.

122. Информация о разрешениях (выданных соответствующими федеральными органами исполнительной власти) на выполнение разовых международных полетов и об аннулированных разрешениях доводится до главного центра Единой системы.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства

123. Под уведомительным порядком использования воздушного пространства понимается предоставление пользователям воздушного пространства возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения.

124. Уведомительный порядок использования воздушного пространства устанавливается в воздушном пространстве класса G.

Пользователи воздушного пространства, осуществляющие полеты в воздушном пространстве класса G, уведомляют соответствующие органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) о своей деятельности в целях получения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения.

125. При планировании полетов в воздушном пространстве класса G пользователи воздушного пространства обязаны иметь аэронавигационную и метеорологическую информацию.

126. При планировании полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов, предусматривающих использование воздушного пространства класса G с пересечением районов аэродромов и местных воздушных линий воздушного пространства класса C, представление плана полета не требуется. В указанных случаях пересечение районов аэродромов и местных воздушных линий осуществляется при наличии диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

127. Ответственность за предотвращение столкновений с воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе, столкновений с препятствиями при выполнении полетов в воздушном пространстве класса G возлагается на командира воздушного судна.

V. Организация воздушного движения

128. Организация воздушного движения включает в себя:

а) обслуживание (управление) воздушного движения;

б) организацию потоков воздушного движения;

в) организацию воздушного пространства.

129. Обслуживание (управление) воздушного движения осуществляется органами обслуживания воздушного движения (управления полетами).

130. Обслуживание (управление) воздушного движения включает в себя:

а) диспетчерское обслуживание воздушного движения;

б) полетно-информационное обслуживание воздушного движения;

в) аварийное оповещение.

131. Диспетчерское обслуживание воздушного движения включает в себя:

а) районное диспетчерское обслуживание;

б) диспетчерское обслуживание подхода;

в) аэродромное диспетчерское обслуживание.

132. Организация потоков воздушного движения осуществляется центрами Единой системы для регулирования превышения потребностей воздушного движения над пропускной способностью органов обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Организация потоков воздушного движения обеспечивается на этапах стратегического, предтактического и тактического планирования использования воздушного пространства.

133. Организация воздушного пространства осуществляется центрами обслуживания воздушного движения в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения.

134. Организация воздушного движения осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными Министерством транспорта Российской Федерации.

VI. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

135. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно 2 и более пользователями воздушного пространства

устанавливается запрещение или ограничение их деятельности в определенных районах воздушного пространства Российской Федерации в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства, осуществляемое путем введения временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений.

136. Временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения устанавливаются с целью:

а) полного запрещения использования воздушного пространства, за исключением деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются временный и местный режимы, а также кратковременные ограничения;

б) частичного запрещения деятельности по использованию воздушного пространства (место, время, высота).

137. Временный режим устанавливается главным центром Единой системы для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов воздушных судов литера "А";

б) выполнение полетов воздушных судов для обеспечения специальных международных договоров Российской Федерации;

в) выполнение полетов воздушных судов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

г) запуск и посадка космических объектов, выполнение полетов на испытания (исследования) авиационной и ракетной техники, на установление рекордов, на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

д) проведение учений, воздушных парадов и показов авиационной техники, а также осуществление иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

е) выполнение полетов беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве классов А и С.

138. Местный режим устанавливается зональным центром Единой системы в нижнем воздушном пространстве для обеспечения следующих видов деятельности:

а) выполнение полетов при оказании помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, проведение поисково-спасательных работ;

б) выполнение полетов на проверку боевой готовности сил и средств противовоздушной обороны;

в) проведение учений, воздушных стрельб, а также в случае осуществления иной деятельности, которая может представлять угрозу безопасности использования воздушного пространства (радиоизлучения, световые и электромагнитные излучения и т.п.);

г) выполнение полетов беспилотным летательным аппаратом в воздушном пространстве классов C и G.

139. Местный режим на воздушных трассах и местных воздушных линиях, открытых для международных полетов, а также в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, не устанавливается.

140. Кратковременные ограничения устанавливаются главным центром, зональными центрами и районными центрами Единой системы на срок до 3 часов для оперативного введения запретов или ограничений в целях обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов.

141. Представления на установление временного и местного режимов на срок до 3 суток подаются в соответствующие центры Единой системы пользователями воздушного пространства, в интересах которых устанавливаются режимы.

Временный и местный режимы вводятся соответствующими центрами Единой системы на период фактической деятельности пользователей воздушного пространства, в интересах которых режим установлен.

142. Порядок разработки, установления, введения и снятия временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений определяется инструкцией по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений, утверждаемой Министерством транспорта Российской Федерации.

143. Контроль за соблюдением временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений осуществляют центры Единой системы.

VII. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил

144. Контроль за соблюдением требований настоящих Федеральных правил осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта, органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

Контроль за использованием воздушного пространства Российской Федерации в части выявления воздушных судов - нарушителей порядка использования воздушного пространства (далее - воздушные суда-нарушители) и воздушных судов - нарушителей правил пересечения государственной границы Российской Федерации осуществляется Министерством обороны Российской Федерации.

145. Центры Единой системы и органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) при выявлении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации обязаны немедленно уведомить об этом органы противовоздушной обороны, установить причину нарушения порядка использования воздушного пространства и принять меры по прекращению нарушения.

146. Органы противовоздушной обороны обеспечивают радиолокационный контроль воздушного пространства и представляют соответствующим центрам

Единой системы данные о движении воздушных судов и других материальных объектов:

а) угрожающих незаконным пересечением или незаконно пересекающих государственную границу Российской Федерации;

б) являющихся неопознанными;

в) нарушающих порядок использования воздушного пространства Российской Федерации (до момента прекращения нарушения);

г) передающих сигнал "Бедствие";

д) выполняющих полеты литеров "А" и "К";

е) выполняющих полеты для проведения поисково-спасательных работ.

147. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Российской Федерации относятся:

а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 114 настоящих Федеральных правил;

б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства;

в) невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации;

г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;

д) несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений;

е) полет группы воздушных судов в количестве, превышающем количество, указанное в плане полета воздушного судна;

ж) использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения;

з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);

и) несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования (за исключением случаев возникновения на борту воздушного судна аварийной ситуации, требующей немедленного изменения профиля и режима полета);

к) несанкционированное органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) отклонение воздушного судна за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута, за исключением случаев, когда такое отклонение обусловлено соображениями безопасности

полета (обход опасных метеорологических явлений погоды и др.);

л) влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами).

148. При выявлении воздушного судна-нарушителя органы противовоздушной обороны подают сигнал "Режим", означающий требование о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал "Режим" до соответствующих центров Единой системы.

Центры Единой системы немедленно принимают меры по прекращению нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

149. Решение о прекращении использования воздушного пространства Российской Федерации воздушным судном-нарушителем принимают:

а) начальник дежурной смены главного центра Единой системы - при выполнении международных полетов;

б) начальники дежурных смен зонального центра Единой системы - в остальных случаях.

150. О решении, принятом в соответствии с пунктом 149 настоящих Федеральных правил, извещаются органы противовоздушной обороны и пользователь воздушного пространства, на которого распространяется запрет.

151. При незаконном пересечении государственной границы Российской Федерации, применении оружия и боевой техники Вооруженных Сил Российской Федерации по воздушному судну-нарушителю, а также при появлении в воздушном пространстве неопознанных воздушных судов и других материальных объектов в исключительных случаях органы противовоздушной обороны подают сигнал "Ковер", означающий требование немедленной посадки или вывода из этого района всех воздушных судов, находящихся в воздухе, за исключением воздушных судов, привлекаемых для борьбы с воздушными судами-нарушителями и выполняющих задачи поиска и спасания.

Органы противовоздушной обороны доводят сигнал "Ковер" до соответствующих центров Единой системы.

Центры Единой системы немедленно принимают меры по выводу воздушных судов (их посадки) из опасного района.

152. В случае невыполнения экипажем воздушного судна-нарушителя команды органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства такая информация немедленно доводится до органов противовоздушной обороны. Органы противовоздушной обороны применяют меры к воздушному судну-нарушителю в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Экипажи воздушных судов обязаны выполнять команды дежурных воздушных судов Вооруженных Сил Российской Федерации, применяемых для прекращения нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации.

В случае принуждения к посадке воздушного судна-нарушителя его посадка осуществляется на аэродром (вертодром, посадочную площадку), пригодный для посадки такого типа воздушного судна.

153. При возникновении угрозы безопасности полета, в том числе связанной с актом незаконного вмешательства на борту воздушного судна, экипаж подает сигнал "Бедствие". На воздушных судах, оборудованных системой сигнализации об опасности, при нападении на экипаж дополнительно подается сигнал "ССО". При получении от экипажа воздушного судна сигнала "Бедствие" и (или) "ССО" органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие, и немедленно передать в центры Единой системы, авиационные координационные центры поиска и спасания, а также в органы противовоздушной обороны данные о его местонахождении и другую необходимую информацию.

154. После выяснения причин нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации разрешение на дальнейшее выполнение международного полета или полета, связанного с пересечением более 2 зон Единой системы, принимает начальник дежурной смены главного центра Единой системы, а в остальных случаях -начальники дежурных смен зонального центра Единой системы.

155. По каждому случаю нарушения порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводится расследование в целях установления причин нарушений и выработки рекомендаций по их предупреждению.

156. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации проводятся в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации для государственной, гражданской и экспериментальной авиации, а также настоящими Федеральными правилами.

157. Расследование и учет нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, в которые вовлечены воздушные суда различных видов авиации, проводятся Федеральным агентством воздушного транспорта с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Расследование нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации, которые относятся к деятельности, не связанной с полетами воздушных судов, проводится Федеральным агентством воздушного транспорта.

Организация указанного расследования, а также определение состава его участников возлагаются на Федеральное агентство воздушного транспорта.

158. По результатам проведенных расследований нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации заинтересованные федеральные органы исполнительной власти разрабатывают мероприятия в целях предупреждения повторения нарушений.

159. Регистрация нарушений порядка использования воздушного пространства Российской Федерации ведется оперативными органами Единой системы в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации.

160. Нарушение требований настоящих Федеральных правил влечет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Приложение
к **Федеральным правилам**
использования воздушного пространства
Российской Федерации

Вертикальное эшелонирование воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации

Истинный путевой угол от 0°						Истинный путевой угол от 180° до 359°					
Полеты по правилам полетов по приборам			Полеты по правилам визуальных полетов			Полеты по правилам полетов по приборам			Полеты по правилам визуальных полетов		
эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы	эшелон полета	метры	футы
010	300	1000	-	-	-	020	600	2000	-	-	-
030	900	3000	035	1050	3500	040	1200	4000	045	1350	4500
050	1500	5000	055	1700	5500	060	1850	6000	065	2000	6500
070	2150	7000	075	2300	7500	080	2450	8000	085	2600	8500
090	2750	9000	095	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000	205	6250	20500
210	6400	21000	215	6550	21500	220	6700	22000	225	6850	22500
230	7000	23000	235	7150	23500	240	7300	24000	245	7450	24500
250	7600	25000	255	7750	25500	260	7900	26000	265	8100	26500
270	8250	27000	-	-	-	280	8550	28000	-	-	-
290	8850	29000	-	-	-	300	9150	30000	-	-	-
310	9450	31000	-	-	-	320	9750	32000	-	-	-
330	10050	33000	-	-	-	340	0350	34000	-	-	-
350	10650	35000	-	-	-	360	0950	36000	-	-	-
370	11300	37000	-	-	-	380	1600	38000	-	-	-
390	11900	39000	-	-	-	400	2200	40000	-	-	-
410	12500	41000	-	-	-	430	3100	43000	-	-	-
450	13700	45000	-	-	-	470	4350	47000	-	-	-
490 и т.д.	14950 и т.д.	49000 и т.д.	- -	- -	- -	510 и т.д.	5550 и т.д.	51000 и т.д.	- -	- -	- -