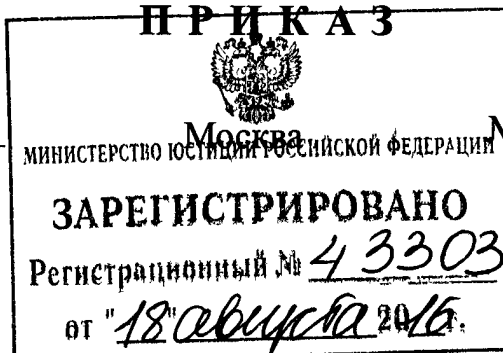




**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

П Р И К А З



21 июля 2016г.

№ 203

**О внесении изменений в Федеральные авиационные правила
«Организация воздушного движения в Российской Федерации»,
утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации
от 25 ноября 2011 г. № 293**

В соответствии с пунктом 134 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 14, ст. 1649; 2011, № 37, ст. 5255, № 40, ст. 5555; 2012, № 31, ст. 4366; 2015, № 29 (ч. II), ст. 4487, № 32, ст. 4775; 2016, № 8, ст. 1130), подпунктами «д», «е» пункта 9 Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июля 2008 г. № 530 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 29 (ч. 2), ст. 3525; 2009, № 51, ст. 6332; 2011, № 5, ст. 741; 2016, № 8, ст. 1130), п р и к а з ы в а ю:

Внести в Федеральные авиационные правила «Организация воздушного движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2011 г. № 293 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2011 г., регистрационный № 22874), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 26 апреля 2012 г. № 119 (зарегистрирован Минюстом России 6 июля 2012 г., регистрационный № 24824) и от 12 мая 2014 г. № 124 (зарегистрирован Минюстом России 10 июня 2014 г., регистрационный № 32650), изменения согласно приложению к настоящему приказу.

Министр

М.Ю. Соколов

Верно:

Консультант отдела документационного обеспечения



Е.А. Морозова

**ИЗМЕНЕНИЯ,
вносимые в Федеральные авиационные правила «Организация воздушного
движения в Российской Федерации», утвержденные приказом Министерства
транспорта Российской Федерации от 25 ноября 2011 г. № 293**

1. Пункт 4.5.8 изложить в следующей редакции:

«4.5.8. Орган ОВД обеспечивает эшелонирование воздушных судов путем применения конкретного вида эшелонирования (вертикальное эшелонирование, горизонтальное (продольное, боковое) эшелонирование)».

2. Пункт 4.8 изложить в следующей редакции:

«4.8. Процедуры оперативного бокового смещения применяются с целью снижения риска столкновения при потере вертикального эшелонирования между воздушными судами, выполняющими полет по одному и тому же маршруту, в условиях применения высокоточных навигационных систем».

3. Пункт 4.8.2 изложить в следующей редакции:

«4.8.2. Оперативные боковые смещения разрешается выполнять только в воздушном пространстве на маршруте следующим образом:

а) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 55,5 км (30 м. миль) или более, смещения вправо от осевой линии относительно направления полета выполняются с приростом в 0,1 м. мили максимум на 3,7 км (2 м. мили);

б) при минимуме бокового эшелонирования или расстоянии между осевыми линиями маршрутов, составляющем 11,1 км (6,0 м. миль) или более, но менее 55,5 км (30 м. миль), смещение выполняется вправо от осевой линии относительно направления полета с приращением в 0,1 м. мили максимум на 0,9 км (0,5 м. миль).

Информация о маршрутах или воздушном пространстве, где разрешается применять оперативные боковые смещения, и процедурах, подлежащих выполнению пилотами, публикуется в документах аэронавигационной информации».

4. Пункт 4.8.4 признать утратившим силу.

5. Пункт 4.8.6 изложить в следующей редакции:

«4.8.6. Процедура полета с оперативным боковым смещением разработана таким образом, чтобы предусмотреть смещение в целях смягчения последствий попадания в турбулентность в следе от следующего впереди воздушного судна. Если необходимо избежать турбулентности в следе можно использовать смещение вправо в пределах, указанных в пункте 4.8.2 настоящих Правил».

6. В пункте 5.3.31 слова «о запрещении взлета» заменить словами «об ожидании диспетчерского разрешения».

7. В пункте 7.1 слова «диспетчера с учетом превалирующих условий воздушного движения и сложности воздушного пространства» заменить словами «органа ОВД».

8. Пункт 7.1 дополнить подпунктом 7.1.12 в следующей редакции:

«В воздушном пространстве, где применяется процедурное эшелонирование, соглашения АЗН-К предусматривают, как минимум, следующие контракты АЗН:

а) периодический контракт через интервалы, соответствующие требованиям, действующим в данном воздушном пространстве;

б) контракт по событию изменения точки пути;

в) контракт по событию бокового отклонения;

г) контракт по событию отклонения по дальности на эшелоне полета.

В некоторых обстоятельствах частота передачи донесений в рамках периодического контракта может увеличиваться по получении донесения о событии бокового отклонения или отклонения по дальности на эшелоне полета.

Событие изменения вертикальной скорости, определенное при отрицательной вертикальной скорости (снижение), превышающей 27 м/с (5000 фут/мин), может дополнительно указывать на нештатную ситуацию».

9. В пункте 7.1.2 второе предложение изложить в следующей редакции:

«Предпринимаются соответствующие действия для того, чтобы установить местоположение воздушного судна и намерения летного экипажа».

10. Пункт 7.2.8 дополнить подпунктом 7.2.8.1 в следующей редакции:

«7.2.8.1. В случае отказа в инициировании система линии передачи данных обеспечивает передачу органу ОВД и летному экипажу данных об этом отказе.

Орган ОВД устанавливает порядок устранения отказа в инициировании линии передачи данных в кратчайший по возможности срок. Этот порядок должен предусматривать, как минимум, следующие действия:

а) при наличии плана полета проверить соответствие опознавательного индекса воздушного судна, регистрационных данных воздушного судна и других сведений, содержащихся в запросе на инициирование линии передачи данных, сведениям, указанным в плане полета, а при обнаружении расхождений внести необходимые изменения;

б) при отсутствии плана полета составить план полета с использованием информации, имеющейся в системе обработки полетных данных, достаточной для обеспечения успешного инициирования линии передачи данных;

в) принять меры к повторному инициированию линии передачи данных».

11. Пункт 11.13 изложить в следующей редакции:

«11.13. В случае получения сообщения или прогноза о появлении облака вулканического пепла в воздушном пространстве, за которое несет ответственность орган ОВД, диспетчеру следует принять следующие меры:

а) немедленно передать соответствующую информацию летным экипажам воздушных судов, которых это может затрагивать, с тем, чтобы они имели сведения о текущем и прогнозируемом местоположении облака пепла и затрагиваемых эшелонах полета;

б) удовлетворить по мере возможности запрос летного экипажа на изменение маршрута или изменение эшелона;

в) рекомендовать изменить маршрут по запросу летного экипажа или когда это считает необходимым диспетчер, с тем, чтобы обойти или покинуть районы, в которых согласно донесениям появились или прогнозируются облака пепла;

г) когда это практически возможно, запросить специальное донесение с борта воздушного судна в случае, если маршрут полета проходит через или вблизи прогнозируемого облака пепла, и передать такое специальное донесение с борта воздушного судна органу метеорологического обеспечения.

Окончательное решение относительно того, обойти ли облако пепла или пройти через него, основываясь на полученном о нем донесении или прогнозе, принимает командир воздушного судна».

12. Пункт 11.13.1 изложить в следующей редакции:

«11.13.1. Если летный экипаж сообщает органу ОВД о том, что воздушное судно вошло в облако вулканического пепла, то органу ОВД следует:

а) принять меры, применимые к воздушному судну, находящемуся в аварийной ситуации;

б) инициировать изменения назначенного маршрута или эшелона только по запросу пилота, или если это вызвано требованиями воздушного пространства, или условиями воздушного движения».

13. Правила дополнить пунктами 11.16 – 11.17.7 в следующей редакции:

«11.16. Сообщение «МИНИМАЛЬНЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА» информирует службу УВД о том, что все запланированные варианты использования аэродромов сводятся к использованию конкретного аэродрома намеченной посадки, и любое изменение полученного разрешения может привести к выполнению посадки с меньшим запасом топлива, чем было запланировано для минимального резерва.

При сообщении пилота о ситуации с минимальным запасом топлива, диспетчер незамедлительно информирует пилота о любых задержках или о том, что задержек не ожидается.

11.17. Во всех случаях, когда известно или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству или получено предупреждение об угрозе взрыва, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна или удовлетворяют его требования, включая просьбы о предоставлении соответствующей информации об аэронавигационных средствах, правилах и видах обслуживания, относящихся к маршруту полета и к любому аэродрому предполагаемой посадки, и предпринимают необходимые действия для обеспечения беспрепятственного выполнения полета на всех этапах.

При этом органы ОВД:

а) передают и продолжают передавать информацию, относящуюся к безопасному производству полета, не дожидаясь ответа от воздушного судна;

б) контролируют и регистрируют ход полета, используя для этого все имеющиеся средства, а также координируют передачу управления с соседними органами ОВД, не требуя от воздушного судна передачи сообщений или других ответных действий, если с этим воздушным судном не поддерживается устойчивая связь;

в) информируют и продолжают постоянно информировать соответствующие органы ОВД, включая расположенные в соседних РПИ, которые могут иметь отношение к ходу полета;

г) уведомляют:

1) эксплуатанта или назначенного им представителя;

2) соответствующий координационный центр поиска и спасания согласно соответствующим правилам аварийного оповещения;

3) соответствующий орган противовоздушной обороны и уполномоченный орган в области государственной безопасности, а также ретранслируют соответствующие сообщения, относящиеся к обстоятельствам незаконного вмешательства, которые включают в себя, как минимум, первоначальные сообщения об инциденте; уточненные сообщения об имеющем место инциденте; сообщения, содержащие информацию о решениях, принятых соответствующими лицами, ответственными за принятие решений; сообщения о передаче ответственности; сообщения о принятии ответственности; сообщения о том, что объект более не вовлечен в инцидент, и сообщения о завершении инцидента.

11.17.1. В случае получения информации об угрозе, связанной с размещением на борту известного воздушного судна бомбы или другого взрывного устройства, дополнительно орган ОВД:

а) находясь на прямой связи с воздушным судном, незамедлительно информирует летный экипаж об угрозе и обстоятельствах, связанных с этой угрозой;

б) при отсутствии прямой связи с воздушным судном незамедлительно информирует летный экипаж через другие органы ОВД или по иным доступным каналам связи.

11.17.2. Орган ОВД, находящийся на связи с воздушным судном, убеждается в намерениях летного экипажа и сообщает об этих намерениях смежным органам ОВД по направлению полета воздушного судна.

11.17.3. В отношении воздушного судна принимаются незамедлительные меры, при этом исключается насколько это возможно риск для безопасности полетов других воздушных судов, а также персонала и наземных объектов на летном поле.

11.17.4. Воздушному судну, находящемуся в полете, незамедлительно выдается новое разрешение следовать до установленного пункта назначения. При первой возможности утверждается любой запрос летного экипажа на набор высоты или снижение для того, чтобы уровнять или уменьшить разницу между внешним атмосферным давлением и атмосферным давлением в кабине экипажа.

11.17.5. Воздушному судну на земле дается указание как можно дальше находиться от других воздушных судов и объектов на летном поле и при необходимости освободить ВПП. В соответствии с установленными на аэродроме правилами воздушному судну дается указание вырुлить на назначенное или изолированное место стоянки. Если летный экипаж в срочном порядке осуществляет высадку пассажиров и экипажа, другие воздушные суда, транспортные средства и персонал должны находиться на безопасном удалении от воздушного судна, подвергающегося угрозе.

11.17.6. Органы ОВД не дают рекомендаций или предложений летному экипажу относительно принятия действий в отношении взрывного устройства.

11.17.7. Воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства или которое по иным причинам необходимо изолировать, дается разрешение занять указанное изолированное место стоянки. В том случае, когда такое изолированное место стоянки не указано, или если указанное место занято, воздушному судну дается разрешение занять место в пределах участка или участков, установленных оператором аэродрома. В разрешении на руление указывается маршрут руления, по которому необходимо следовать до места стоянки. Этот маршрут выбирается таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для пассажиров и прочих лиц, других воздушных судов и сооружений на аэродроме».