

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

4 ноября 2006 г. № 1471

**Об утверждении Правил использования воздушного пространства
Республики Беларусь**

Изменения и дополнения:

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 10 января 2008 г. № 21 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2008 г., № 15, 5/26598);

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 ноября 2009 г. № 1554 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 2009 г., № 290, 5/30821);

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 23 июля 2014 г. № 713 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 26.07.2014, 5/39172);

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 14 октября 2015 г. № 856 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 17.10.2015, 5/41162);

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 30 мая 2017 г. № 393 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 01.06.2017, 5/43769);

Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 13 июля 2020 г. № 418 (Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь, 15.07.2020, 5/48211)

В соответствии со статьей 5 Воздушного кодекса Республики Беларусь Совет Министров Республики Беларусь ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Правила использования воздушного пространства Республики Беларусь (прилагаются).
2. Настоящее постановление вступает в силу со дня его принятия.

Премьер-министр Республики Беларусь

С.Сидорский

УТВЕРЖДЕНО

Постановление
Совета Министров
Республики Беларусь
04.11.2006 № 1471

ПРАВИЛА

использования воздушного пространства Республики Беларусь

ГЛАВА 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящие Правила определяют порядок организации использования воздушного пространства Республики Беларусь, а также порядок его использования в интересах граждан и экономики, обороны и безопасности государства.

2. Для целей настоящих Правил используются следующие термины и их определения:

аварийное оповещение – обслуживание воздушного движения, предоставляемое для уведомления соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи служб поиска и спасания, и оказания необходимого содействия таким организациям;

автоматизированное управление воздушным движением – реализация процесса управления воздушным движением посредством автоматизированной системы управления воздушным движением или автоматизированного рабочего места управления воздушным движением;

аэронавигационные данные – фактические сведения или инструкции, изложенные в порядке, пригодном для связи, интерпретации или обработки, касающиеся характеристик и фактического состояния аэродромов, аэроузлов, элементов структуры воздушного пространства Республики Беларусь и средств радиотехнического обеспечения и связи, необходимые для организации и выполнения полетов;

аэроузел – близко расположенные аэродромы, организация и выполнение полетов с которых требует специального согласования и координации;

аэрофотосъемка – фото- и видеосъемка во всех областях оптического спектра поверхности Земли и объектов, находящихся на ней, с использованием фотоаппарата (видеокамеры), установленного на стабилизационной платформе летательного аппарата, выполняющего полет в воздушном пространстве, с фиксацией получаемого изображения на любых носителях информации;

безопасная высота – высота полета, исключая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или с препятствиями на ней;

внетрассовый маршрут – маршрут полета воздушного судна, проходящий вне маршрутов обслуживания воздушного движения;

воздушная обстановка – одновременное взаимное расположение воздушных судов и других материальных объектов в определенной части воздушного пространства;

воздушная трасса – ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для выполнения полетов воздушных судов и оборудованный средствами управления, контроля и радионавигации;

воздушное пространство для выполнения полетов по свободным маршрутам (далее – FRA) – часть контролируемого воздушного пространства класса С, в пределах которого могут планироваться и выполняться полеты между установленными и опубликованными точками в Минском районе полетной информации по траектории, максимально приближенной к ортодромической линии пути;

воздушное пространство обслуживания воздушного движения – воздушное пространство определенных размеров с буквенным обозначением, в пределах которого могут выполняться определенные виды полетов и для которого установлены обслуживание воздушного движения и определенные правила полетов;

временный режим использования воздушного пространства Республики Беларусь (далее – временный режим) – особый порядок использования воздушного пространства Республики Беларусь, устанавливаемый и вводимый органами Единой системы организации воздушного движения Республики Беларусь (далее – Единая система) на срок до двух суток для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства Республики Беларусь (далее – деятельность по использованию воздушного пространства), требующей специальной организации этого использования;

вторичный радиолокатор – радиолокационная система, в которой переданный радиолокационной станцией радиосигнал вызывает передачу ответного радиосигнала другой станцией;

высота перехода – установленное значение абсолютной высоты для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное (760 мм ртутного столба, или 1013,2 гПа) при наборе заданного эшелона.

В воздушном пространстве Республики Беларусь значение высоты перехода составляет 1850 м (6 000 ft);

высота полета – расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна. В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты: истинную (от уровня точки, находящейся непосредственно под воздушным судном), относительную (от указанного исходного уровня) и абсолютную (от среднего уровня моря);

диспетчерский район – часть контролируемого воздушного пространства, устанавливаемая для предоставления обслуживания воздушного движения;

диспетчерское обслуживание воздушного движения – обслуживание контролируемых полетов, предоставляемое в целях предотвращения столкновений воздушных судов между собой и другими материальными объектами в воздухе, с препятствиями, в том числе на площади маневрирования аэродрома, поддержания упорядоченного потока воздушного движения, оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие;

диспетчерское разрешение – разрешение воздушному судну действовать в соответствии с условиями, установленными диспетчерским органом;

документ аэронавигационной информации – изданный в установленном порядке документ, содержащий аэронавигационные данные;

заявка на использование воздушного пространства (далее – заявка) – документ установленного образца, содержащий необходимые данные для обеспечения и выполнения деятельности по использованию воздушного пространства;

зона взлета и посадки – воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для маневрирования воздушных судов при взлете и заходе на посадку;

зоны выполнения задач государственного значения – зоны ограничений установленных размеров, в пределах которых в определенный период осуществляются мероприятия по обеспечению национальной безопасности, безопасности охраняемых лиц и защиты охраняемых объектов от угроз, связанных с полетами воздушных судов или иных летательных аппаратов;

зона запретная – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого использование воздушного пространства без специального разрешения запрещено;

зона ограничения – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

зона опасная – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенный период может осуществляться деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов воздушных судов;

зона пилотажная – воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для выполнения заданий на полет;

зона специальная – воздушное пространство установленных размеров, предназначенное для выполнения испытательных полетов, дозаправки топливом в воздухе, пусков ракет, воздушных стрельб и других специальных полетов;

зональная навигация – метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой траектории в пределах действия радиомаячных навигационных средств или в пределах, определяемых возможностями специальных автономных средств или их комбинации;

контролируемый полет – любой полет, выполняемый при наличии диспетчерского разрешения;

координация использования воздушного пространства Минского района полетной информации – распорядительная деятельность органов Единой системы в пределах их компетенции по разрешению, согласованию, определению последовательности и условий деятельности по использованию воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, а также деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов с учетом установленных временных режимов, кратковременных ограничений, прогнозируемой и фактической воздушной, метеорологической, орнитологической обстановки и структуры воздушного пространства Республики Беларусь;

контролируемое воздушное пространство – воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого осуществляется диспетчерское обслуживание воздушного движения в соответствии с классификацией воздушного пространства;

кратковременное ограничение использования воздушного пространства Республики Беларусь – особый порядок использования отдельных частей воздушного пространства Республики Беларусь, устанавливаемый и вводимый в действие военным сектором центра Единой системы продолжительностью до двух часов для оперативного обеспечения безопасности использования воздушного пространства Республики Беларусь;

маршрут – проекция траектории полета воздушного судна на земную поверхность, зафиксированная контрольными пунктами (географическими координатами точек), через которые должно пролетать воздушное судно;

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

маршрут обслуживания воздушного движения – установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения воздушных судов в целях обслуживания воздушного движения. К маршруту обслуживания воздушного движения относятся маршруты зональной навигации, воздушные трассы, местные воздушные линии;

местная воздушная линия – ограниченный по высоте и ширине коридор в воздушном пространстве, предназначенный для полетов воздушных судов на высотах ниже нижнего эшелона и обеспеченный обслуживанием воздушного движения;

нерадиолокационное эшелонирование – эшелонирование, при котором данные о местоположении воздушных судов получены не посредством радиолокатора, а из других источников;

обслуживание воздушного движения – общий термин, означающий в соответствующих случаях полетно-информационное или диспетчерское обслуживание воздушного движения, а также аварийное оповещение;

общее воздушное движение – полеты, выполняемые в соответствии с правилами и положениями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и (или) в соответствии с национальными правилами и процедурами, применяемыми в гражданской авиации;

операционное воздушное движение – полеты, при выполнении которых не соблюдаются положения, установленные для общего воздушного движения, и для которых правила и процедуры определяет Министерство обороны;

организация воздушного движения – обеспечение возможности пользователей воздушных судов придерживаться планируемого времени вылета и (или) прибытия и наиболее предпочтительных профилей полета при минимальных ограничениях без снижения установленных уровней безопасности;

органы Военно-воздушных сил и войск противовоздушной обороны (далее – ВВС и войск ПВО) – подразделения радиотехнических войск ВВС и войск ПВО, группы и отделения контроля соответствующих командных пунктов объединений, соединений и воинских частей ВВС и войск ПВО;

планирование использования воздушного пространства Республики Беларусь – комплекс мероприятий, осуществляемых оперативными органами Единой системы в соответствии с государственными приоритетами в целях распределения воздушного пространства Республики Беларусь по месту, времени и высоте в интересах пользователей воздушного пространства Республики Беларусь (далее – пользователь воздушного пространства) и обеспечения безопасности полетов;

план полета – определенные сведения о намеченном полете или части полета воздушного судна, представляемые органам обслуживания воздушного движения;

полетно-информационное обслуживание – обслуживание воздушного движения в целях предоставления консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов, которое осуществляется при всех видах обслуживания воздушного движения;

полоса воздушных подходов – часть воздушного пространства в установленных границах, примыкающая к торцу взлетно-посадочной полосы и расположенная в направлении ее оси, в которой воздушные суда осуществляют набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку;

правила визуальных полетов – порядок выполнения полетов в условиях, позволяющих экипажу воздушного судна (оператору беспилотного летательного аппарата) определить местонахождение и пространственное положение воздушного судна по наземным ориентирам и естественному горизонту, визуально выдерживать установленные интервалы

между воздушными судами, а также между воздушными судами и другими материальными объектами в воздухе и на земной (водной) поверхности;

правила полетов по приборам – порядок выполнения полетов в условиях, при которых местонахождение и пространственное положение воздушного судна определяются по пилотажным и навигационным приборам;

радиолокационный контроль – использование радиолокаторов в целях предоставления экипажу воздушного судна (оператору беспилотного летательного аппарата) информации об отклонениях от маршрута, включая отклонения от условий, указанных в диспетчерских разрешениях;

радиолокационное эшелонирование – эшелонирование воздушных судов, осуществляемое на основе данных об их местоположении, полученных из радиолокационных источников;

разрешение на выполнение полета – разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил и (или) Министерством транспорта и коммуникаций в случаях, установленных законодательством;

разрешение на использование воздушного пространства Республики Беларусь – предоставление пользователю воздушного пространства права действовать в соответствии с условиями, согласованными с оперативным органом Единой системы;

разрешительный порядок использования воздушного пространства Республики Беларусь – установленный порядок выдачи разрешения на выполнение международного полета и (или) разрешения на использование воздушного пространства;

район выполнения авиационных работ – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого выполняются авиационные работы;

район аэродрома – воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальной и вертикальной плоскостях, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

район аэроузла – воздушное пространство установленных размеров, ограниченное в горизонтальной и вертикальной плоскостях, устанавливаемое, как правило, по общей границе двух и более близко расположенных районов аэродромов, выполнение полетов с которых требует специального согласования и координации;

район поисковых и аварийно-спасательных работ – участок земной и (или) водной поверхности и воздушное пространство над ним, в границах которого проводятся поисковые и аварийно-спасательные работы;

район полетной информации – часть воздушного пространства Республики Беларусь, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение. В воздушном пространстве Республики Беларусь установлен один район полетной информации – Минский;

режим полета – параметры полета воздушного судна;

сокращенный минимум вертикального эшелонирования (RVSM) – интервал вертикального эшелонирования, применяемый в диапазоне эшелонов 8850 м (FL290) и 12 500 м (FL410) для эшелонирования воздушных судов, имеющих допуск к полетам с применением RVSM;

старший авиационный начальник аэродрома – начальник аэродрома государственной авиации, которым является командир (начальник) авиационной воинской части (авиационной организации), базирующейся на аэродроме;

структура воздушного пространства – совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскостях элементов воздушного пространства, предназначенных для обеспечения деятельности по использованию воздушного пространства;

суточный план – документ, содержащий сведения о планировании использования воздушного пространства Республики Беларусь на сутки;

территория аэродрома – территория в пределах его ограждения согласно свидетельству (удостоверению) о государственной регистрации;

требуемые навигационные характеристики (RNP) – перечень навигационных характеристик, необходимых для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства. Навигационные характеристики и требования определяются для конкретного типа RNP и (или) вида применения;

узловой диспетчерский район – диспетчерский район, создаваемый в местах схождения маршрутов обслуживания воздушного движения в окрестностях одного или нескольких крупных аэродромов;

управление полетами – действия группы руководства полетами организаций государственной авиации, направленные на своевременное и безопасное выполнение экипажами воздушных судов (операторами беспилотных летательных аппаратов) заданий на полет;

центр Единой системы – оперативный орган Единой системы, осуществляющий планирование и координацию использования воздушного пространства Республики Беларусь, выдачу в соответствующих случаях разрешений на использование воздушного пространства, обслуживание воздушного движения, управление полетами и контролирующей соблюдение настоящих Правил;

эшелонирование – вертикальное и горизонтальное рассредоточение воздушных судов в полете на установленных интервалах, обеспечивающих безопасность воздушного движения;

эшелон нижний (безопасный) – ближайший к безопасной высоте полета установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты;

эшелон перехода – установленный эшелон полета для перевода шкалы давления барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря. Эшелон перехода в воздушном пространстве Республики Беларусь – 2450 м (FL80), при давлении менее 733 мм рт. ст. (977,2 гПа) – 2750 м (FL90);

эшелон полета – установленная высота полета воздушного судна относительно изобарической поверхности, соответствующей стандартному давлению.

Иные термины и их определения, применяемые в настоящих Правилах, используются в значениях, установленных Воздушным кодексом Республики Беларусь.

3. Пользователь воздушного пространства имеет право на:

обеспечение безопасности, регулярности и экономичности полетов воздушных судов и другой деятельности в воздушном пространстве со стороны органов, ответственных за безопасность полетов;

получение от органов обслуживания воздушного движения и управления полетами информации о деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, представляющей угрозу безопасности его деятельности;

внесение в установленном порядке предложений по совершенствованию структуры воздушного пространства Республики Беларусь, а также нормативных правовых актов Республики Беларусь, регламентирующих использование воздушного пространства.

4. Пользователь воздушного пространства обязан:

осуществлять свою деятельность в воздушном пространстве Республики Беларусь в соответствии с требованиями Воздушного кодекса Республики Беларусь, настоящих Правил и других нормативных правовых актов Республики Беларусь, регламентирующих порядок использования воздушного пространства;

в соответствующих случаях своевременно подавать планы полетов, заявки, графики, расписания, представления на установление временных режимов использования воздушного пространства;

осуществлять свою деятельность в воздушном пространстве Республики Беларусь после получения от центра Единой системы разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в пункте 51 настоящих Правил;

осуществлять свою деятельность в воздушном пространстве Республики Беларусь после согласования с центром Единой системы условий использования воздушного пространства в порядке, определенном законодательством;

своевременно сообщать о начале и окончании использования воздушного пространства Республики Беларусь в соответствующие оперативные органы Единой системы, а также в порядке, определенном Инструкцией по использованию воздушного пространства Минского района полетной информации, утверждаемой Министерством обороны (далее – Инструкция), в органы ВВС и войск ПВО;

содействовать органам обслуживания воздушного движения и управления полетами в осуществлении поисковых и аварийно-спасательных работ, а также в оказании помощи терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам;

применять установленные типы и формы сообщений об использовании воздушного пространства.

5. К сооружениям, представляющим угрозу безопасности полетов воздушных судов, относятся сооружения, высота которых составляет 50 метров и более.

Отнесение иных сооружений, высота которых составляет менее 50 метров, к сооружениям, представляющим угрозу безопасности полетов воздушных судов, осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил.

6. Юридические и физические лица, в чьей собственности, хозяйственном ведении, оперативном управлении находятся высотные сооружения, обязаны в 3-дневный срок после возведения этих сооружений до высоты, в соответствии с которой они станут относиться к сооружениям, представляющим угрозу безопасности полетов воздушных судов, а также не позднее 20 суток после завершения строительства (размещения) сооружения представить сведения о них в специально уполномоченный орган в области обороны, специально уполномоченный орган в области гражданской авиации и топографо-геодезическое республиканское унитарное предприятие «Белгеодезия».

Перечень представляемых сведений о сооружениях, требования к содержащимся в них данным и формам представления устанавливаются специально уполномоченным органом в области обороны и специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Юридические и физические лица, указанные в части первой настоящего пункта, в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на сооружениях, представляющих угрозу безопасности полетов воздушных судов, за счет собственных средств ночные и дневные маркировочные знаки в соответствии с нормами годности аэродромов.

б¹. Организации и граждане, в том числе индивидуальные предприниматели, нарушившие требования безопасности полетов воздушных судов, включая требования, предъявляемые к строительству, размещению и эксплуатации объектов на приаэродромной территории, а также пользователи земельных участков, расположенных в пределах приаэродромной территории, высота насаждений на которых превышает установленные законодательством пределы, обязаны в срок, установленный владельцем аэропорта (аэродрома (вертодрома)), произвести устранение допущенных нарушений.

ГЛАВА 2

ОРГАНИЗАЦИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

7. Структура воздушного пространства Республики Беларусь включает следующие элементы:

зоны – запретные, опасные, ограничений;

воздушные трассы;

маршруты – зональной навигации, внутрассовые;

местные воздушные линии;

районы – аэродромов, аэроузлов, выполнения авиационных работ.

8. Границы элементов структуры воздушного пространства Республики Беларусь устанавливаются по географическим координатам и высотам.

Перечни элементов структуры воздушного пространства Республики Беларусь устанавливаются специально уполномоченным органом в области обороны по согласованию со специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

9. Порядок разработки, согласования и представления предложений об изменении структуры воздушного пространства Республики Беларусь в соответствии с потребностями пользователей определяется Инструкцией.

10. Исключен.

11. Использование воздушного пространства в запретных зонах запрещено, за исключением случаев:

отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей;

предотвращения и прекращения нарушений настоящих Правил;

использования воздушного пространства организациями, в интересах которых установлены такие зоны;

полетов в соответствии с международными договорами Республики Беларусь, предусматривающими использование воздушного пространства в запретных зонах.

12. При необходимости использования воздушного пространства в запретных зонах в случаях, не предусмотренных настоящими Правилами, заинтересованные пользователи воздушного пространства обязаны получить разрешение Генерального штаба Вооруженных Сил.

13. Опасные зоны устанавливаются над районами полигонов и взрывных работ для обеспечения безопасного использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет, бомбометаний, взрывных работ, а также другой аналогичной деятельности. Границы таких зон определяются с учетом высоты, максимальной горизонтальной дальности полета снарядов, ракет и радиуса разлета осколков.

14. Должностные лица, ответственные за проведение стрельб, пусков ракет, бомбометаний, взрывных работ и другой аналогичной деятельности, организуют визуальное или радиолокационное наблюдение за воздушным пространством установленного для них района.

15. К зонам ограничений относятся:

зоны выполнения задач государственного значения;

пилотажные зоны;

специальные зоны;

зоны взлета и посадки;

зоны полетов беспилотных летательных аппаратов.

16. Размеры зон ограничений определяются в пределах обоснованного объема воздушного пространства.

Зоны ограничений и внетрассовые маршруты должны быть удалены:

друг от друга в горизонтальной плоскости при наличии радиолокационного контроля на расстояние не менее 10 км, а без радиолокационного контроля – не менее 20 км;

от оси маршрута зональной навигации и воздушной трассы на расстояние не менее 15 км, а от оси местной воздушной линии – не менее 12 км.

В случаях, когда указанные в абзацах втором и третьем части второй настоящего пункта расстояния не могут быть соблюдены, зоны и внетрассовые маршруты должны быть удалены друг от друга в вертикальной плоскости на расстояние не менее 300 м (1000 футов) либо их использование должно осуществляться в разное время.

В отдельных случаях при выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов со скоростью полета 300 км/ч и менее могут устанавливаться значения не менее 150 м в вертикальной плоскости или 2 км в горизонтальной плоскости.

17. Специальные зоны устанавливаются для выполнения отдельных видов полетов.

18. Для выполнения авиационных работ на временной основе могут устанавливаться районы выполнения авиационных работ.

Границы этих районов разрабатываются заинтересованными пользователями воздушного пространства, согласовываются с организациями, чьи интересы затрагиваются

при проведении работ, и устанавливаются военными органами Единой системы. Порядок запроса и установления районов выполнения авиационных работ определяется Инструкцией.

19. Исключен.

20. Исключен.

21. Маршруты зональной навигации подразделяются на:

фиксированные – публикуемые маршруты зональной навигации, установленные для постоянного использования, по которым могут планироваться полеты воздушных судов, оснащенных оборудованием зональной навигации;

особые – публикуемые маршруты зональной навигации или участки ее фиксированных маршрутов, которые могут использоваться и по которым могут планироваться полеты воздушных судов на условиях, определяемых при их установлении.

22. Ширина воздушной трассы – 10 км (по 5 км в обе стороны от ее оси).

Ширина местной воздушной линии – 4 км (по 2 км в обе стороны от ее оси).

23. При полетах в воздушном пространстве Республики Беларусь по маршрутам обслуживания воздушного движения и в районах гражданских аэродромов, а также аэродромов совместного базирования (использования), находящихся в ведении гражданской авиации, для воздушных судов устанавливаются типы требуемых навигационных характеристик, которые указываются в авиационных правилах и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Для воздушных судов, не соответствующих требованиям установленных типов требуемых навигационных характеристик, применяются процедуры обслуживания воздушного движения, устанавливаемые авиационными правилами, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

24. Над аэродромом и прилегающей к нему местностью для построения маневра отхода от аэродрома в зоны, на маршруты зональной навигации, воздушные трассы, местные воздушные линии, внутрассовые маршруты, маневра подхода к аэродрому устанавливается район аэродрома. Полеты в районе аэродрома осуществляются, как правило, под управлением органа обслуживания воздушного движения или органа управления полетами аэродрома. Районы гражданских аэродромов могут не устанавливаться.

25. Аэродромы, на которых обслуживание воздушного движения и управление полетами требуют взаимного согласования и координации, могут объединяться в аэроузлы. Границы районов аэродромов, входящих в район аэроузла, могут не устанавливаться.

26. Пользователи воздушного пространства организуют деятельность по использованию части воздушного пространства Республики Беларусь в установленных для них зонах и районах.

Организация деятельности по использованию воздушного пространства в районе аэродрома государственной авиации возлагается на старшего авиационного начальника аэродрома, командира авиационной воинской части, начальника аэроклуба.

Деятельность по использованию воздушного пространства в районах аэродромов государственной авиации (аэроузлов), площадок, зонах взлета и посадки, пилотажных и специальных зонах должна осуществляться в соответствии с инструкциями по производству полетов на аэродроме, посадочной площадке, в районе аэроузла, разрабатываемыми пользователями воздушного пространства.

Организация использования воздушного пространства в районах гражданских аэродромов осуществляется старшим авиационным начальником аэродрома (аэропорта).

Деятельность по использованию воздушного пространства в районах гражданских аэродромов и в районе Минского аэроузла осуществляется в соответствии с инструкциями по производству полетов на аэродромах (в районе аэроузла). Обслуживание воздушного движения и управление полетами в Минском аэроузле выполняют органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) в устанавливаемых инструкцией по производству полетов в районе Минского аэроузла, районах и зонах.

Деятельность по использованию воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигонах (стрельбищах) должна осуществляться в соответствии с инструкциями о порядке использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигонах (стрельбищах). Информация о такой деятельности публикуется в документах аэронавигационной информации.

27. Структурные схемы инструкций по производству полетов на аэродроме (посадочной площадке) указываются в авиационных правилах.

Структурные схемы инструкций по производству полетов в аэроузле, о порядке использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигоне (стрельбище) указываются в Инструкции.

28. Инструкции по производству полетов на аэродромах, в аэроузлах, о порядке использования воздушного пространства при проведении боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигоне (стрельбище), районе взрывных работ подлежат согласованию с центром Единой системы и руководящими военным и гражданским органами Единой системы и утверждаются правовыми актами в порядке, определяемом Инструкцией.

29. Полеты на аэродроме (в аэроузле), не имеющем утвержденной инструкции по производству полетов, запрещаются.

Выполнение боевых стрельб, пусков ракет и взрывных работ на полигоне (стрельбище), в районе взрывных работ, не имеющем утвержденной соответствующей инструкции, запрещается.

30. Старший авиационный начальник аэродрома обязан контролировать соответствие сведений, указанных в инструкции по производству полетов на аэродроме и документах аэронавигационной информации, нормам, определяющим порядок использования воздушного пространства и выполнения полетов, фактическому состоянию аэродрома, режиму работы средств метеорологического, светотехнического, радиотехнического обеспечения полетов и связи, а также своевременное извещение органов аэронавигационной информации о предстоящих (происшедших) изменениях в этих сведениях.

31. Воздушное пространство, в котором обслуживание воздушного движения выполняется в соответствии с правилами и положениями, установленными для общего воздушного движения, в зависимости от степени контроля со стороны органов обслуживания воздушного движения классифицируется и обозначается следующим образом:

класс С, в котором разрешаются полеты по правилам полетов по приборам и визуальных полетов; все воздушные суда подлежат диспетчерскому обслуживанию, и воздушные суда, выполняющие полет по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полет по правилам полетов по

приборам и правилам визуальных полетов, воздушные суда, выполняющие полет по правилам визуальных полетов, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полет по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении относительно других воздушных судов, следующих по правилам визуальных полетов;

класс E, в котором разрешаются полеты по правилам полетов по приборам и визуальных полетов; воздушные суда, выполняющие полет по правилам полетов по приборам, подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полет по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда получают по мере возможности информацию о движении.

32. Часть воздушного пространства Республики Беларусь, выделенная для полетов государственной авиации и в которой осуществляется операционное воздушное движение в период ее использования, а также воздушное пространство выше эшелона 20 100 м (FL660), являются неклассифицированным воздушным пространством.

33. В воздушном пространстве Минского района полетной информации устанавливаются диспетчерские районы и диспетчерские зоны. Границы и классификация данных районов и зон устанавливаются авиационными правилами и публикуются в документах аэронавигационной информации.

34. Минский район полетной информации предназначен для предоставления полетно-информационного обслуживания, аварийного оповещения и установлен от земной поверхности до эшелона 20 100 м (FL660) в пределах горизонтальных границ воздушного пространства Республики Беларусь.

35. Исключен.

36. Диспетчерский район является частью контролируемого воздушного пространства и устанавливается от эшелона перехода до высоты 20 100 м (FL660).

Узловой диспетчерский район является частью контролируемого воздушного пространства и предназначен для предоставления диспетчерского обслуживания подхода (района), устанавливается в местах схождения маршрутов зональной навигации, воздушных трасс и местных воздушных линий над одним или несколькими крупными аэродромами.

37. Диспетчерская зона является частью контролируемого воздушного пространства, в пределах которой предоставляется аэродромное диспетчерское обслуживание и воздушные суда осуществляют маневрирование при взлете и заходе на посадку. Диспетчерская зона может не устанавливаться.

В случае, если для аэродрома узловой диспетчерский район не установлен, диспетчерская зона устанавливается до нижней границы диспетчерского района.

При необходимости может устанавливаться одна диспетчерская зона для нескольких близко расположенных аэродромов.

37¹. FRA устанавливается в пределах горизонтальных границ Минского района полетной информации от эшелона 8400 м (FL275) до эшелона 20 100 м (FL660) круглосуточно.

В FRA разрешается планирование и выполнение полетов с использованием фиксированных маршрутов RNAV.

В FRA полеты государственных воздушных судов иностранных государств, за исключением воздушных судов, выполняющих литерные полеты, выполняются только с использованием фиксированных маршрутов RNAV.

Использование FRA может быть ограничено или запрещено в порядке, определяемом Инструкцией.

38. Классом E классифицируется воздушное пространство ниже 2900 м (FL95), за исключением воздушного пространства узловых диспетчерских районов и диспетчерских зон.

39. Требования, предъявляемые к полетам в классифицированном воздушном пространстве Республики Беларусь, устанавливаются согласно приложению 1.

40. Планирование и координация использования воздушного пространства Республики Беларусь осуществляются центром Единой системы.

41. Центр Единой системы осуществляет предварительное, суточное и текущее планирование использования воздушного пространства Республики Беларусь на основании распоряжений по организации воздушного движения, установленных временных режимов использования воздушного пространства, планов полетов, заявок, расписаний, графиков.

42. Предварительное планирование использования воздушного пространства Республики Беларусь осуществляется за двое и более суток до дня начала деятельности по использованию воздушного пространства в целях согласования вопросов, связанных со специальной организацией использования воздушного пространства Республики Беларусь.

43. Суточное планирование использования воздушного пространства Республики Беларусь осуществляется накануне дня начала деятельности по использованию воздушного пространства в целях его распределения по месту, времени и высоте.

44. Текущее планирование использования воздушного пространства Республики Беларусь осуществляется в процессе выполнения суточного плана путем его дополнения или корректировки при необходимости изменения потоков воздушного движения, перераспределения воздушного пространства по времени, месту и высоте в целях обеспечения безопасности спланированной деятельности и деятельности, на которую в текущие сутки поступают планы полетов, заявки, распоряжения по организации воздушного движения, а также уведомления об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 51 настоящих Правил.

45. Исключен.

46. Координация использования воздушного пространства Республики Беларусь осуществляется в процессе планирования и обслуживания воздушного движения в целях качественного и своевременного выполнения деятельности в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической и аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства Республики Беларусь.

47. В процессе планирования и координации использования воздушного пространства Республики Беларусь центр Единой системы может вносить изменения в заявленные условия использования воздушного пространства (по месту, времени и высоте). Вносимые изменения должны быть доведены до подателя плана полета, заявки, расписаний, графиков, органов ВВС и войск ПВО и других заинтересованных органов в порядке, определенном Инструкцией.

48. Использование воздушного пространства Республики Беларусь осуществляется с разрешения оперативных органов Единой системы, за исключением случаев, указанных в пункте 51 настоящих Правил.

49. Порядок и сроки подачи планов полетов, заявок, расписаний, графиков и выдачи разрешений на использование воздушного пространства, а также сообщений о начале и окончании деятельности по этому использованию определяются Инструкцией и публикуются в документах аэронавигационной информации.

50. Планы полетов, заявки оформляются в соответствии с требованиями авиационных правил составления формализованных заявок на использование воздушного пространства Республики Беларусь и сообщений о его использовании.

51. Использование воздушного пространства Республики Беларусь без разрешения оперативных органов Единой системы, а также до начала или по истечении срока действия такого разрешения запрещается, за исключением случаев:

отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей;

проведения оперативно-розыскных мероприятий;

пресечения актов терроризма;

прекращения нарушений настоящих Правил.

52. Лица, принявшие решение об использовании воздушного пространства Республики Беларусь в указанных в пункте 51 настоящих Правил случаях, обязаны безотлагательно уведомить об этом центр Единой системы и Центральный командный пункт ВВС и войск ПВО.

53. Использование воздушного пространства Республики Беларусь может быть запрещено путем установления временного режима, отказа в обеспечении плана полета или заявки или путем введения кратковременного ограничения.

54. Временный режим для обеспечения литерных полетов устанавливается в порядке, определяемом актами Президента Республики Беларусь.

Временный режим (за исключением временных режимов, устанавливаемых для обеспечения литерных полетов) устанавливается военным руководящим органом Единой системы и вводится в действие военным сектором центра Единой системы.

Временный режим (за исключением временных режимов, устанавливаемых для обеспечения литерных полетов) может устанавливаться в районах проведения учений, воздушных парадов, показов авиационной техники, демонстрационных полетов, десантирования, испытания авиационной и ракетной техники, при проверках боевой готовности воинских частей ВВС и войск ПВО, выполнении практических пусков ракет, поисково-спасательных мероприятий, а также любой другой деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов.

Установление временного режима предусматривает выделение части воздушного пространства, использование которой на определенное время полностью или частично приостанавливается или предоставляется для использования только тем пользователем, в

интересах которого устанавливается этот режим в соответствии с условиями, указанными в распоряжении на его установление.

55. Представление на установление временного режима разрабатывается заинтересованными пользователями воздушного пространства и подается в военный руководящий орган Единой системы после предварительного согласования с центром Единой системы.

56. В случаях получения двух или более представлений от разных пользователей на установление временных режимов, совпадающих по месту и времени, военный руководящий орган Единой системы сообщает об этом соответствующим пользователям и согласовывает возможные изменения сроков осуществления деятельности, требующей установления временного режима, в соответствии с государственными приоритетами.

Порядок и сроки подачи представления на установление временного режима, его разработки и установления определяются Инструкцией.

57. В экстренных случаях временный режим, связанный с проведением поисковых и аварийно-спасательных работ, вылетами воздушных судов на оказание помощи при стихийных бедствиях, катастрофах, аварийных и чрезвычайных ситуациях и в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей, а также при производстве по материалам и уголовному делу, может устанавливаться военным сектором центра Единой системы без подачи предварительных представлений. Руководители, организующие указанные мероприятия, согласовывают с названным военным сектором район поисковых и аварийно-спасательных работ и условия обеспечения безопасности использования воздушного пространства в них.

58. В отдельных случаях при проверках войск Министром обороны и начальником Генерального штаба Вооруженных Сил – первым заместителем Министра обороны временные режимы могут устанавливаться военным руководящим органом Единой системы без подачи предварительных представлений на их установление в порядке, определяемом Инструкцией.

59. Кратковременные ограничения устанавливаются на основании распоряжений по организации воздушного движения, планов полетов, заявок, а также уведомлений об использовании воздушного пространства в случаях, указанных в пункте 51 настоящих Правил.

Порядок введения и снятия кратковременных ограничений определяется Инструкцией.

60. Временные режимы и кратковременные ограничения устанавливаются:

с полным приостановлением использования воздушного пространства, за исключением деятельности его пользователей, в интересах которых устанавливаются эти режимы и ограничения;

с частичным приостановлением использования воздушного пространства, при котором разрешается деятельность других его пользователей на определенных условиях.

61. Информация об установленном временном режиме доводится военным сектором центра Единой системы до гражданского сектора центра Единой системы, Центрального командного пункта ВВС и войск ПВО и пользователей, в интересах которых он установлен.

Информация об установленном временном режиме для обеспечения литерных полетов, о его вводе и снятии гражданским сектором центра Единой системы доводится до военного сектора центра Единой системы, Центрального командного пункта ВВС и войск ПВО,

гражданских органов Единой системы, обслуживающих литерный полет, а также гражданских пользователей в части, касающейся установленных ограничений на использование воздушного пространства, если такие для них имеются.

На основании установленного временного режима военный сектор центра Единой системы на этапе суточного планирования разрабатывает условия для использования воздушного пространства и доводит их до пользователей, на которых распространяется действие временного режима.

62. Временный режим и кратковременное ограничение снимаются военным сектором центра Единой системы после окончания времени их действия или до истечения установленного времени по информации пользователей, в интересах которых они установлены.

Временный режим, установленный для обеспечения полета воздушных судов, выполняющих литерные полеты, снимается гражданским сектором центра Единой системы после выполнения литерного полета.

В случае невозможности выполнения полетов или другой деятельности, для которых был установлен временный режим, пользователи, подавшие представления на его установление, обязаны немедленно сообщить в центр Единой системы об отмене деятельности или ходатайствовать о переносе временного режима на другое время.

63. Контроль за соблюдением временных режимов осуществляют центр Единой системы, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) и органы ВВС и войск ПВО.

Начинать полеты и другую деятельность, для обеспечения которых установлены временные режимы, без получения подтверждения от центра Единой системы запрещается.

64. Решение о запрещении деятельности по использованию воздушного пространства принимают оперативные органы Единой системы, которым в порядке, определяемом Инструкцией, предоставлено право выдавать соответствующие разрешения на использование воздушного пространства.

65. Основаниями для отказа в обеспечении плана полета, заявки, расписания и графика являются:

нарушение сроков их представления;

нарушение их установленной формы;

нарушение порядка использования воздушного пространства Республики Беларусь при планировании деятельности по использованию воздушного пространства, указанной в ней;

отсутствие в них информации о наличии в установленных законодательством случаях разрешения на выполнение: полета в запретной зоне; аэрофотосъемки; аэромагнитной съемки; международного полета;

отсутствие в них информации о наличии согласования полетов над населенными пунктами (согласно пункту 85 настоящих Правил);

неинформирование пользователем воздушного пространства центра Единой системы о переносе времени начала деятельности по использованию воздушного пространства в сроки, установленные Инструкцией;

задержка начала деятельности по использованию воздушного пространства на срок, превышающий установленный Инструкцией.

В указанных в части первой настоящего пункта случаях центр Единой системы информирует подателя плана полета, заявки, расписания и графика об отказе в их обеспечении и причине отказа.

66. Контроль за соблюдением настоящих Правил осуществляется органами Единой системы, а также органами обслуживания воздушного движения и управления полетами в установленных для них зонах и районах.

67. Контроль за полетами воздушных судов в воздушном пространстве Республики Беларусь в части выявления воздушных судов-нарушителей осуществляется органами ВВС и войск ПВО.

ГЛАВА 3

ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

68. В воздушном пространстве Республики Беларусь устанавливаются минимальные интервалы вертикального и горизонтального эшелонирования.

Эшелонирование воздушных судов, выполняющих полет по правилам визуального полета, относительно воздушных судов, выполняющих полет по правилам полета по приборам, осуществляется на интервалах, установленных для полетов по правилам полета по приборам.

69. Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Беларусь осуществляется по полукруговой системе относительно магнитного меридиана согласно приложению 2.

Отсчет магнитных путевых углов осуществляется от магнитного меридиана исходного (поворотного) пункта маршрута.

В случаях, когда путевые углы наибольших по длине участков маршрута находятся в пределах одного полукруга, а остальные небольшие участки – в пределах другого полукруга, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) в зависимости от воздушной обстановки и при условии соблюдения требований безопасности может устанавливать единый эшелон полета исходя из общего направления наибольших по длине участков.

70. При полетах по правилам полета по приборам применяются следующие минимальные интервалы вертикального эшелонирования:

на эшелонах полета ниже 8850 м (FL290) – 300 м (1000 футов);

между эшелонами полета 8850 м (FL290) и 12 500 м (FL410):

300 м (1000 футов) – между воздушными судами, допущенными к полетам с RVSM;

600 м (2000 футов):

между государственными воздушными судами, не допущенными к полетам с RVSM, и другими воздушными судами, выполняющими полет в воздушном пространстве RVSM;

между всеми государственными воздушными судами, выполняющими полет в составе группы в воздушном пространстве RVSM, и другими воздушными судами;

в воздушном пространстве перехода от (к) RVSM между воздушными судами, не допущенными к полетам с RVSM, и другими воздушными судами;

между воздушным судном, выполняющим полет с отказавшей радиосвязью, и любым другим воздушным судном, когда они выполняют полет в воздушном пространстве RVSM; на эшелонах полета выше 12 500 м (FL410) – 600 м (2000 футов).

71. Между высотами полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона при полетах по правилам визуальных полетов устанавливаются следующие интервалы:

150 м при полетах воздушных судов:

гражданской авиации;

государственной авиации со скоростью полета 300 км/ч и менее;

300 м:

при полетах воздушных судов государственной авиации со скоростью полета более 300 км/ч;

при одновременных полетах воздушных судов государственной авиации со скоростью полета более 300 км/ч и воздушных судов гражданской авиации.

72. Эшелонирование воздушных судов, применяющих правила визуальных полетов в воздушном пространстве от абсолютной высоты полета, равной 1200 м (4000 футов) и выше, выделенном для общего воздушного движения, осуществляется в соответствии с правилами и процедурами выполнения полетов и обслуживания воздушного движения в классифицированном воздушном пространстве.

73. Минимальный интервал между нижним эшелоном и высотой полета по маршруту или при выполнении иной деятельности ниже нижнего эшелона должен быть 300 м (1000 футов).

74. Интервал между воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой скорости, и воздушным судном, выполняющим полет на сверхзвуковой или дозвуковой скорости, должен быть не менее 1000 м.

75. Минимальный интервал между максимальной высотой использования воздушного пространства в опасной зоне и высотой полета воздушного судна над этой зоной должен составлять 300 м (1000 футов).

76. Горизонтальное эшелонирование включает в себя продольное и боковое эшелонирование.

При применении радиолокационного эшелонирования между воздушными судами устанавливаются минимальные линейные интервалы.

При применении нерадиолокационного – минимальные временные интервалы.

77. Для продольного эшелонирования при полетах по правилам полетов по приборам с радиолокационным эшелонированием устанавливаются следующие минимальные линейные интервалы:

между воздушными судами, следующими по одному и тому же маршруту на одном эшелоне (высоте):

на внетрассовых маршрутах – 30 км;

на маршрутах зональной навигации, воздушных трассах и местных воздушных линиях – 20 км;

на маршрутах зональной навигации, воздушных трассах и местных воздушных линиях при осуществлении автоматизированного управления воздушным движением – 10 км;

в районе аэродрома, узлом диспетчерском районе при использовании первичного радиолокатора – 20 км, при использовании вторичного радиолокатора – 10 км;

в зоне взлета и посадки, диспетчерской зоне – 5 км, а для воздушных судов, следующих за воздушными судами с взлетной массой 136 тонн и более, – 10 км;

между воздушными судами:

при пересечении встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 30 км в момент пересечения;

при пересечении попутного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 20 км, а при осуществлении автоматизированного управления воздушным движением – 10 км в момент пересечения;

следующими по пересекающимся маршрутам на одном эшелоне (высоте) при использовании первичного радиолокатора – 30 км, при использовании вторичного радиолокатора – 20 км, а при осуществлении автоматизированного управления воздушным движением – 10 км в момент пересечения.

78. При нерадиолокационном эшелонировании при полетах по правилам полета по приборам между воздушными судами устанавливаются следующие минимальные временные интервалы:

выполняющими полет на одном эшелоне по одному и тому же маршруту, а также в районе аэродрома – 10 минут;

выполняющими маневр по схеме захода на посадку – 3 минуты;

при пересечении воздушным судном при наборе высоты или на снижении попутного или встречного эшелона (высоты), занятого другим воздушным судном, – 10 минут до или после расчетного времени расхождения воздушных судов;

выполняющими полет по пересекающимся маршрутам обслуживания воздушного движения или при их пересечении воздушным судном, следующим по внутрассовому маршруту, на одном эшелоне – 10 минут в момент пересечения;

выполняющими полет по пересекающимся внутрассовым маршрутам на одном эшелоне (высоте) – 10 минут в момент пересечения воздушным судном маршрута другого воздушного судна.

79. Минимальные интервалы продольного эшелонирования при полетах по правилам визуальных полетов:

между воздушными судами, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте), – 2 км;

в момент пересечения эшелона (высоты) полета, занятого другим воздушным судном, а также пересечения маршрута на одном эшелоне (высоте) для воздушных судов со скоростями полета:

300 км/ч и менее – 2 км;

более 300 км/ч – 5 км.

80. Для бокового эшелонирования при полетах по правилам полета по приборам с радиолокационным эшелонированием на маршрутах при обгоне летящего впереди воздушного судна или расхождении со встречным на одном эшелоне (высоте) устанавливается минимальный интервал 10 км в момент расхождения.

Боковое эшелонирование при выполнении полетов по правилам полета по приборам при нерадиолокационном эшелонировании запрещается.

81. Для бокового эшелонирования при полетах по правилам визуальных полетов устанавливаются следующие минимальные интервалы:

при обгоне летящего впереди воздушного судна на одной высоте – 500 м;

при полете воздушных судов на встречных курсах – 2 км.

82. По фактам схождения воздушных судов между собой или с другими материальными объектами на интервалы менее установленных настоящими Правилами проводится расследование в порядке, определенном авиационными правилами.

83. Правила эшелонирования воздушных судов государственной авиации Республики Беларусь внутри полетных порядков (групп) определяются авиационными правилами, регламентирующими выполнение полетов государственной авиации Республики Беларусь.

84. Полеты воздушных судов над населенными пунктами должны выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенного пункта или на специально предусмотренную для этих целей посадочную площадку в пределах населенного пункта. Отступление допускается только в тех случаях, когда расположение взлетно-посадочной полосы аэродрома не позволяет воздушному судну выполнить взлет или заход на посадку без пролета над населенным пунктом, а также в случаях, когда необходимо выполнить посадку (взлет) на посадочную площадку воздушных судов государственного авиационного аварийно-спасательного учреждения «АВИАЦИЯ» Министерства по чрезвычайным ситуациям при выполнении задач, возложенных Президентом Республики Беларусь.

При выполнении боевых задач по отражению воздушного нападения, предотвращению и прекращению нарушения Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь указанные ограничения не применяются.

85. При осуществлении авиационных работ на высотах ниже нижнего эшелона (над г. Минском – до эшелона 2750 м (FL90), демонстрационных полетов воздушных судов, парашютных прыжков, подъемов привязных аэростатов над населенными пунктами центр Единой системы выдает разрешение на использование воздушного пространства в порядке, установленном настоящими Правилами, при наличии у пользователей воздушного пространства согласований местных исполнительных и распорядительных органов на такие полеты. Информация о наличии согласования указывается в плане полета или заявке.

86. Полеты воздушных судов на сверхзвуковых скоростях разрешаются на эшелоне (высоте) 11 300 м и выше (ниже – только в специальных зонах).

При выполнении боевых задач по отражению воздушного нападения, предотвращению и прекращению нарушения Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь указанные ограничения не применяются.

87. Выполнение полетов в целях проведения аэрофотосъемки и аэромагнитной съемки осуществляется при наличии у пользователя воздушного пространства разрешения Генерального штаба Вооруженных Сил (за исключением аэрофотосъемки, проводимой в интересах охраны Государственной границы Республики Беларусь в пределах пограничной зоны). Информация о наличии такого разрешения указывается в плане полета или заявке.

Использование полученных материалов аэрофотосъемки и аэромагнитной съемки (за исключением выполненных в интересах Вооруженных Сил) осуществляется после оценки на предмет наличия в них информации, распространение и (или) предоставление которой ограничено, в целях принятия мер по ее защите с учетом требований законодательства Республики Беларусь с последующей выдачей соответствующего заключения (акта) комиссии Генерального штаба Вооруженных Сил.

Выполнение полетов в целях проведения аэрофотосъемки без разрешения Генерального штаба Вооруженных Сил и оперативное использование материалов аэрофотосъемки без выдачи заключения (акта) комиссии Генерального штаба Вооруженных Сил могут осуществляться в случаях:

предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

пресечения актов терроризма;

проведения оперативно-розыскных мероприятий;

производства по материалам и уголовному делу;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, а также в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей.

Решение о выполнении полета в целях проведения аэрофотосъемки без разрешения Генерального штаба Вооруженных Сил принимают заинтересованные в проведении аэрофотосъемки руководители органов государственного управления, их заместители, а также назначенные в их приказах должностные лица по согласованию с руководителями государственных органов (организаций), выделяющих в их распоряжение необходимые силы и средства.

88. Полет воздушного судна, не отвечающего на запрос по системе радиолокационного опознавания государственной принадлежности (далее – система опознавания), запрещен, за исключением воздушных судов:

на которых не предусмотрена установка аппаратуры системы опознавания;

вылетающих с неработающей аппаратурой системы опознавания с аэродрома (посадочной площадки) иностранных государств, а также с аэродрома (посадочной площадки), где ремонт этой аппаратуры невозможен;

выполняющих полеты в качестве контрольных целей;

у которых аппаратура системы опознавания отказала в полете и которые опознаны с помощью радиотехнических средств органов ВВС и войск ПВО, управления полетами.

Информация об отсутствии или неисправности такой аппаратуры указывается в плане полета или заявке.

89. Воздушные суда государств – участников Соглашения об обеспечении радиолокационного опознавания воздушных, надводных и наземных объектов, оснащенных ответчиками опознавания системы «Пароль» от 26 июня 1992 года, оснащенные ответчиками опознавания системы «Пароль», при пересечении Государственной границы Республики Беларусь со стороны государств, не являющихся участниками данного Соглашения, за 10 минут до входа в воздушное пространство Республики Беларусь осуществляют включение названных ответчиков.

90. При поступлении в центр Единой системы или орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) сообщения от органа обслуживания воздушного движения сопредельного государства о намерении войти в воздушное пространство Республики Беларусь воздушного судна, которое отсутствует в плане полетов, разрешение на использование воздушного пространства дают при полете:

по маршрутам обслуживания воздушного движения – гражданский сектор центра Единой системы по согласованию с военным сектором центра Единой системы с немедленной передачей информации в органы ВВС и войск ПВО;

вне маршрутов обслуживания воздушного движения – военный сектор центра Единой системы с немедленной передачей информации в гражданский сектор центра Единой системы и в органы ВВС и войск ПВО.

91. При возникновении угрозы безопасности полета, актах незаконного вмешательства на борту воздушного судна экипаж должен, по возможности, подать сигнал «Бедствие» или установленный международный сигнал. При получении от экипажа воздушного судна такого сигнала все органы обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны принять необходимые меры по оказанию помощи экипажу, терпящему бедствие, и безотлагательно передать в центр Единой системы и в органы ВВС и войск ПВО данные о его местонахождении и другую необходимую информацию.

92. Экипажам воздушных судов, выполняющим полеты (операторам беспилотных летательных аппаратов, управляющим беспилотными летательными аппаратами), разрешается изменять режим полета с безотлагательным докладом об этом органу обслуживания воздушного движения (управления полетами), под управлением которого он находится (данный орган сообщает об этом в центр Единой системы и соответствующий орган ВВС и войск ПВО), в случаях:

отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Беларусь или вооруженного вторжения на территорию Республики Беларусь;

оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера и в других случаях, угрожающих жизни и (или) здоровью людей;

неисправности воздушного судна, требующей изменения режима полета;

предотвращения и прекращения нарушений порядка использования воздушного пространства Республики Беларусь;

срабатывания бортовой системы предупреждения столкновений;

попадания в зону с опасными явлениями погоды, зону повышенной электрической активности атмосферы, угрожающей безопасности полета, или облако вулканического пепла.

93. Экипаж воздушного судна (оператор беспилотного летательного аппарата) обязан безотлагательно докладывать органу обслуживания воздушного движения (управления полетами) о каждом вынужденном отклонении воздушного судна (за исключением случаев, угрожающих безопасности полета) от:

оси маршрута зональной навигации на расстояние более 10 км и за пределы границ воздушных трасс и местных воздушных линий;

внетрассового маршрута на расстояния более:

10 км – на малых и предельно малых высотах;

20 км – на средних высотах;

25 км – на больших высотах и в стратосфере.

Орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) при получении информации о вынужденном отклонении воздушного судна обязан немедленно уведомить об этом центр Единой системы и соответствующий орган ВВС и войск ПВО.

94. При выявлении в воздушном пространстве Республики Беларусь неопознанных воздушных судов и (или) других материальных объектов взаимодействие центра Единой системы, ВВС и войск ПВО по их идентификации осуществляется в соответствии с инструкцией по взаимодействию между центром Единой системы и Центральным командным пунктом ВВС и войск ПВО.

95. Исключен.

96. Действия органов ВВС и ПВО, оперативных органов Единой системы и органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) в случае установления фактов нарушений настоящих Правил определяются Инструкцией.

97. Решение о запрещении или продолжении использования воздушного пространства Республики Беларусь воздушным судном-нарушителем, выполняющим полет по маршрутам обслуживания воздушного движения, принимает гражданский сектор центра Единой системы. О принятом решении извещаются военный сектор центра Единой системы, органы ВВС и войск ПВО и пользователь воздушного пространства, на которого распространяется запрет.

98. Решение о запрещении или продолжении использования воздушного пространства Республики Беларусь воздушным судном-нарушителем во всех случаях, кроме указанных в пункте 97 настоящих Правил, принимает военный сектор центра Единой системы. О принятом решении извещаются гражданский сектор центра Единой системы, органы ВВС и войск ПВО и пользователь воздушного пространства, на которого распространяется запрет.

99. При невыполнении пользователем воздушного пространства требований органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) пресечение нарушения порядка использования воздушного пространства Республики Беларусь, связанное с полетом воздушного судна, осуществляется по решению должностных лиц, определенных в правовых актах Министерства обороны об организации и несении боевого дежурства по противовоздушной обороне путем принуждения к посадке на ближайший пригодный аэродром (площадку).

100. После посадки воздушного судна-нарушителя разрешение на дальнейшее выполнение полета выдается военным руководящим органом Единой системы. Принятое решение доводится до пользователя воздушного пространства через военный сектор центра Единой системы.

101. Организация контроля за порядком использования воздушного пространства Республики Беларусь определяется Инструкцией.

102. Исключен.

103. Исключен.

104. Вынужденные отклонения от установленного маршрута при полете вблизи Государственной границы Республики Беларусь осуществляются, как правило, в глубь территории Республики Беларусь.

105. Пересечение Государственной границы Республики Беларусь воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по маршрутам обслуживания воздушного движения или вне их.

106. В случае возникновения угрозы безопасности полетов, жизни и здоровью пассажиров и членов экипажа разрешается пересечение Государственной границы Республики Беларусь в месте, не предусмотренном планом полета, о чем безотлагательно информируются оперативные органы Единой системы, органы ВВС и войск ПВО и центр обслуживания воздушного движения сопредельного государства.

107. В случае различий в системах эшелонирования, принятых в Республике Беларусь и в сопредельных государствах, порядок изменения эшелонирования определяется соглашениями о процедурах взаимодействия между центром Единой системы и центрами обслуживания воздушного движения сопредельных государств и публикуется в документах аэронавигационной информации.

108. Если воздушное судно после пересечения Государственной границы Республики Беларусь не может продолжать полет в соответствии с планом полета, то пересечение при необходимости Государственной границы Республики Беларусь в обратном направлении выполняется, как правило, по тому же маршруту с разрешения центра Единой системы, который безотлагательно информирует об этом орган обслуживания воздушного движения (управления полетами), под чьим управлением будет находиться воздушное судно, органы ВВС и войск ПВО, а также органы обслуживания воздушного движения сопредельного государства.

109. Пересечение воздушным судном Государственной границы Республики Беларусь со стороны сопредельного государства без радиосвязи запрещается, за исключением случая, когда отказ радиосвязи произошел в полете (при наличии разрешения на использование воздушного пространства). В этом случае воздушному судну разрешается продолжать полет в соответствии с ранее представленным планом полета.

110. Разрешение иностранным воздушным судам на вход в воздушное пространство Республики Беларусь для поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера выдает центр Единой системы с уведомлением ВВС и войск ПВО и МЧС.

При пересечении Государственной границы Республики Беларусь в указанных в настоящем пункте случаях и выполнении посадки на территории, на которой установлен пограничный режим, информация об этом передается центром Единой системы в Государственный пограничный комитет.

111. Вынужденный вход воздушного судна в воздушное пространство Республики Беларусь в случаях аварии, стихийного бедствия, оказания срочной медицинской помощи членам экипажа или пассажирам воздушного судна, незаконного вмешательства в действия экипажа, а также по другим аналогичным причинам не является нарушением правил пересечения Государственной границы Республики Беларусь.

Командир воздушного судна (оператор беспилотного летательного аппарата) в случае вынужденного пересечения воздушным судном (беспилотным летательным аппаратом) Государственной границы Республики Беларусь обязан безотлагательно сообщить об этом в центр Единой системы и в дальнейшем действовать согласно его указаниям или командам, подаваемым с воздушного судна, прибывшего для оказания помощи или выяснения

обстоятельств случившегося. Центр Единой системы безотлагательно информирует органы ВВС и войск ПВО и центр обслуживания воздушного движения сопредельного государства о воздушных судах (беспилотных летательных аппаратах), пересекающих Государственную границу Республики Беларусь по причинам, указанным в настоящем пункте.

112. Пользователи воздушного пространства, органы Единой системы, органы обслуживания воздушного движения (управления полетами), виновные в нарушении настоящих Правил, несут ответственность в соответствии с законодательством.

Приложение 1
к Правилам использования
воздушного пространства
Республики Беларусь

Требования, предъявляемые к полетам в классифицированном воздушном пространстве Республики Беларусь

Класс	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования к радиосвязи	Необходимость разрешения органа обслуживания воздушного движения
С	по правилам полетов по приборам	правила полетов по приборам относительно правил полетов по приборам	обслуживание воздушного движения	$M < 1$	постоянная двусторонняя радиосвязь	необходимо
		правила полетов по приборам относительно правил визуальных полетов				
	по правилам визуальных полетов	правила визуальных полетов относительно правил полетов по приборам	обслуживание воздушного движения при эшелонировании по приборам	$M < 1$ $V_{пр} < 250$ узлов ниже 3 050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	»	»
			информация о движении (по запросу выдается рекомендация по предотвращению столкновения) по правилам визуальных полетов/правилам полетов по приборам			
Е	по правилам полетов по приборам	правила полетов по приборам относительно правил полетов по приборам	обслуживание воздушного движения и по мере возможности	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3 050 м (10 000 футов) над	»	»

приборам		выдается информация средним о полетах по правилам визуальных полетов	уровнем моря	
по правилам визуальных полетов	не производится	по мере возможности выдается информация о движении	$V_{пр} < 250$ узлов ниже 3 050 м (10 000 футов) над средним уровнем моря	работа радиостанции на прием* необходимо*

*Требования по радиосвязи и необходимости разрешения органа обслуживания воздушного движения отличаются от требований Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Приложение 2
к Правилам использования
воздушного пространства
Республики Беларусь
(в редакции постановления
Совета Министров
Республики Беларусь
14.10.2015 № 856)

Вертикальное эшелонирование в воздушном пространстве Республики Беларусь

Магнитный путевой угол от 180 до 359 градусов						Магнитный путевой угол от 0 до 179 градусов					
полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов*			полеты по правилам полетов по приборам			полеты по правилам визуальных полетов*		
наименование эшелона	эшелон		наименование эшелона	эшелон		наименование эшелона	эшелон		наименование эшелона	эшелон	
	метры	футы		метры	футы		метры	футы		метры	футы
80	2 450	8 000	85	2 600	8 500	90	2 750	9 000	95	2 900	9 500
100	3 050	10 000	105	3 200	10 500	110	3 350	11 000	115	3 500	11 500
120	3 650	12 000	125	3 800	12 500	130	3 950	13 000	135	4 100	13 500
140	4 250	14 000	145	4 400	14 500	150	4 550	15 000	155	4 700	15 500
160	4 900	16 000	165	5 050	16 500	170	5 200	17 000	175	5 350	17 500
180	5 500	18 000	185	5 650	18 500	190	5 800	19 000	195	5 950	19 500
200	6 100	20 000	205	6 250	20 500	210	6 400	21 000	215	6 550	21 500
220	6 700	22 000	225	6 850	22 500	230	7 000	23 000	235	7 150	23 500
240	7 300	24 000	245	7 450	24 500	250	7 600	25 000	255	7 750	25 500
260	7 900	26 000	265	8 100	26 500	270	8 250	27 000	275	8 400	27 500
280	8 550	28 000	285	8 700	28 500	290	8 850	29 000	290	8 850	29 000
300	9 150	30 000	300	9 150	30 000	310	9 450	31 000	310	9 450	31 000

320	9 750 32 000	320	9 750 32 000	330	1 050 33 000	330	1 050 33 000
340	10 350 34 000	340	10 350 34 000	350	10 650 35 000	350	10 650 35 000
360	10 950 36 000	360	10 950 36 000	370	11 300 37 000	370	11 300 37 000
380	11 600 38 000	380	11 600 38 000	390	11 900 39 000	390	11 900 39 000
400	12 200 40 000	400	12 200 40 000	410	12 500 41 000	410	12 500 41 000
430	13 100 43 000	430	13 100 43 000	450	13 700 45 000	450	13 700 45 000
470	14 350 47 000	470	14 350 47 000	490	14 950 49 000	490	14 950 49 000
510	15 550 51 000	510	15 550 51 000	530	16 150 53 000	530	16 150 53 000
550	16 750 55 000	550	16 750 55 000	570	17 350 57 000	570	17 350 57 000
590	17 950 59 000	590	17 950 59 000	610	18 600 61 000	610	18 600 61 000
630	19 200 63 000	630	19 200 63 000	650	19 800 65 000	650	19 800 65 000

* Применяется на маршрутах обслуживания воздушного движения и в узловых диспетчерских районах для эшелонирования гражданских воздушных судов.