

**Руководство по мерам безопасности,
принимаемым в связи с военной деятельностью,
потенциально опасной для производства
полетов гражданских воздушных судов**

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ — 1990



*Утверждено Генеральным секретарем
и опубликовано с его санкции*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Вся корреспонденция следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

*International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8219 ext. 8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;
E-mail: sales_unit@icao.int*

*Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA*

*France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA*

*India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639*

*Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689*

*Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA*

*Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA*

*Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK*

*Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA*

*Russian Federation. Aviaizdat, 48, I. Franco Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254*

*Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA*

*Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105*

*South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com*

*Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sssc.ventasaoaci@aena.es*

*Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA*

*United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>*

1/02

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств.

В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

**Руководство по мерам безопасности,
принимаемым в связи с военной деятельностью,
потенциально опасной для производства
полетов гражданских воздушных судов**

Doc 9554-AN/932

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ — 1990



ПОПРАВКИ

Об издании поправок регулярно сообщается в *Журнале ИКАО* и в ежемесячном дополнении к *Каталогу изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*, которыми рекомендуется пользоваться для справок. Ниже приводится форма для регистрации таких поправок.

РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВК И ИСПРАВЛЕНИЙ

ПОПРАВКИ			
№	Дата начала применения	Дата внесения	Кем внесено

ИСПРАВЛЕНИЯ			
№	Дата выпуска	Дата внесения	Кем внесено

ПРЕДИСЛОВИЕ

Руководство по мерам безопасности, принимаемым в связи с военной деятельностью, потенциально опасной для производства полетов гражданских воздушных судов, было разработано по запросу Аэронавигационной комиссии согласно решению, принятому на 8-м заседании ее 120-й сессии. Данный запрос явился результатом рассмотрения Аэронавигационной комиссией рекомендаций по безопасности, содержащихся в отчете о проведенном ИКАО расследовании обстоятельств уничтожения 3 июля 1988 года иранского самолета "Эрбас А-300", рейс IR655. Цель подготовки настоящего материала - дополнить существующие Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в соответствующих документах ИКАО. В конкретном плане данный материал предназначен в помощь государствам при определении действий, которые должны быть предприняты в ситуациях, рассматриваемых в пунктах 2.15 и 2.16 Приложения 11 ("Обслуживание воздушного движения") к Конвенции о международной гражданской авиации.

Комиссия также признала, что Стандарты и Рекомендуемая практика, относящиеся к военной деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, по самой своей природе не могут предусматривать осуществление конкретных шагов и детально описываемых действий в отношении каждой ситуации и каждого отдельного случая, которые могут возникнуть, и поэтому она определила ряд других мер, которые заслуживают рассмотрения и включены в руководство.

Инструктивный материал, который является рекомендательным по своему характеру, был разработан Секретариатом при содействии аэронавигационной исследовательской группы, состоящей как из гражданских экспертов по обслуживанию воздушного движения, так и военных экспертов из семи Договаривающихся государств и трех международных организаций.

Просим Договаривающиеся государства обеспечить доведение материала настоящего руководства до сведения всего гражданского и военного административного или эксплуатационного персонала, который может быть связан с разработкой и(или) с применением принципов национальной практики и правил, относящихся к военной деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов.

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Стр.</u>
1. Введение	1
2. Исходная информация	1
3. Координация действий между военными полномочными органами и полномочными органами ОВД	5
4. Распространение информации	9
5. Координация действий между военными органами и органами ОВД ...	10
6. Знакомство персонала с районом деятельности	13
7. Оповещение гражданских воздушных судов	14
8. Передача предупреждений и навигационное содействие	16
9. Ограничения воздушного движения	17
10. Специальные меры в случае вооруженного конфликта или возможности его возникновения	18
Добавление А. Примеры передач по каналу двусторонней связи "воздух - земля" на частоте 121,5 МГц	21
Добавление В. Образцы извещений NOTAM с рассылкой по классу I, касающиеся военной деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов	22

**МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ, ПРИНИМАЕМЫЕ В СВЯЗИ С ВОЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ,
ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНОЙ ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

1. Введение

1.1 Излагаемый ниже инструктивный материал был разработан по запросу Аэронавигационной комиссии с целью оказания содействия государствам в обеспечении безопасного и упорядоченного потока международного воздушного движения в случае планирования и осуществления военной деятельности, которая представляет потенциальную опасность для гражданских воздушных судов.

1.2 Инструктивный материал, являющийся рекомендательным по своему характеру, предназначен в помощь государствам при определении действий, которые должны быть предприняты в ситуациях, рассматривающихся в пунктах 2.15 и 2.16 Приложения 11 ("Обслуживание воздушного движения") к Конвенции о международной гражданской авиации.

1.3 Целью подготовки данного инструктивного материала является оказание содействия в обеспечении эффективной координации действий таким образом, чтобы деятельность, потенциально опасная для эксплуатации гражданских воздушных судов, могла осуществляться в пределах согласованного воздушного пространства. Он, в частности, предназначен для того, чтобы предотвратить возникновение ситуации, когда какой-либо военный орган вынужден прибегать к оповещению о своих намерениях осуществлять опасную деятельность в воздушном пространстве над открытым морем без предварительных консультаций, и тем самым избежать вытекающих из этой деятельности отрицательных последствий для других пользователей воздушного пространства и полномочных органов ОВД.

2. Исходная информация

2.1 В пункте а) Статьи 3 Конвенции о международной гражданской авиации указывается, что "настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам". Однако в пункте d) Статьи 3 Конвенции говорится, что "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов". В пункте b) Статьи 3 поясняется, что "воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда".

2.2 Ассамблея ИКАО разработала "Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации", которое обновляется на каждой сессии Ассамблеи и в последней редакции изложено в резолюции A27-10 Ассамблеи. Добавление Р к этой резолюции гласит:

Координация воздушного движения гражданской и военной авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство, а также многие средства и обслуживание предназначаются для использования как гражданской, так и военной авиацией;

принимая во внимание, что Статья 3 d) Конвенции требует, чтобы Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращали должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов;

принимая во внимание, что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблем совместного использования воздушного пространства; и

принимая во внимание, что, хотя полное объединение функций контроля за воздушным движением гражданских и военных воздушных судов можно рассматривать как конечную цель, достигнутое улучшение координации во многих государствах уже сейчас обеспечивает подход непосредственно к решению существующих трудностей,

постановляет:

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации; и

2. установленные Договаривающимися государствами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует по мере необходимости устанавливать или улучшать координацию обслуживания воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 выше.

2. Совету следует обеспечить, чтобы вопросы, связанные с координацией использования воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

3. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

2.3 Международные стандарты и Рекомендуемая практика, изложенные в пунктах 2.15 и 2.16 главы 2 Приложения 11, содержат положения, касающиеся координации действий между военными полномочными органами и органами обслуживания воздушного движения (ОВД), а также координации деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов. Этими положениями предусматривается, что полномочные органы обслуживания воздушного движения должны организовывать и осуществлять тесное взаимодействие с военными органами, ответственными за деятельность, которая может затронуть полеты гражданских воздушных судов. Положения также предписывают, что приготовления к потенциально опасной для гражданских воздушных судов деятельности должны координироваться с соответствующими полномочными органами обслуживания воздушного движения и что целью такой координации должно быть обеспечение оптимальных условий, которые позволят избежать создания опасности для гражданских воздушных судов и свести к минимуму помехи нормальному производству полетов таких воздушных судов. Ниже следуют выдержки из пунктов 2.15 и 2.16:

2.15 Координация действий между военными полномочными органами и службами воздушного движения

2.15.1 Полномочные органы обслуживания воздушного движения организуют и осуществляют тесное взаимодействие с военными полномочными органами, ответственными за осуществление деятельности, которая может затрагивать полеты гражданских воздушных судов.

2.15.2 Координация деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, осуществляется в соответствии с положениями пункта 2.16.

2.15.3 Между органами обслуживания воздушного движения и соответствующими военными органами достигается договоренность в отношении незамедлительного обмена информацией, относящейся к безопасному и беспрепятственному производству полетов гражданских воздушных судов.

2.15.3.1 Органы обслуживания воздушного движения либо на текущей основе, либо по запросу, в соответствии с согласованными на местах правилами, обеспечивают соответствующие военные органы необходимым планом полета и другими данными, относящимися к полетам гражданских воздушных судов. Для того чтобы устранить или уменьшить необходимость в перехватах, полномочные органы обслуживания воздушного движения устанавливают любые районы или маршруты, где ко всем полетам применяются требования Приложения 2, касающиеся планов полета, двусторонней связи и сообщений о местоположении, для обеспечения соответствующих органов обслуживания воздушного движения всеми относящимися к этим полетам данными, в частности с целью облегчения опознавания гражданских воздушных судов.

2.15.3.2 Устанавливаются специальные правила для обеспечения того, чтобы:

- а) органы обслуживания воздушного движения ставились в известность в том случае, если военный орган наблюдает, что воздушное судно, которое является или может быть гражданским воздушным судном, приближается к району, в котором может возникнуть необходимость в перехвате, или вошло в этот район;

- b) предпринимались все возможные усилия для подтверждения принадлежности данного воздушного судна и для обеспечения его навигационным наведением, необходимым для устранения потребности в перехвате.

2.16 Координация деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов

2.16.1 Приготовления к деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов над территорией государств или над открытым морем, координируются с соответствующими полномочными органами обслуживания воздушного движения. Эта координация осуществляется достаточно заблаговременно для обеспечения своевременной публикации информации о такой деятельности в соответствии с положениями Приложения 15.

2.16.1.1 Рекомендация. Если соответствующий полномочный орган ОВД находится не в том государстве, где расположена организация, планирующая такую деятельность, координацию первоначально следует осуществлять через полномочный орган ОВД, ответственный за воздушное пространство над государством, где эта организация расположена.

2.16.2 Координация имеет целью обеспечить оптимальные условия, которые позволят избежать создания опасностей для гражданских воздушных судов и свести к минимуму помехи нормальному производству полетов таких воздушных судов.

2.16.2.1 Рекомендация. При определении этих условий необходимо учитывать следующее:

- a) места или районы, время и продолжительность данной деятельности следует выбирать таким образом, чтобы избежать закрытия или изменения установленных маршрутов ОВД, блокирования наиболее экономичных эшелонов полета или задержек регулярных полетов воздушных судов, кроме случаев, когда нет другого выбора;
- b) размеры воздушного пространства, выделенного для осуществления данной деятельности, следует, по возможности, сохранять небольшими;
- c) следует обеспечивать прямую связь между соответствующим полномочным органом ОВД или органом обслуживания воздушного движения и организацией или органом, осуществляющим такую деятельность, для использования в том случае, когда аварийное положение с гражданскими воздушными судами или другие непредвиденные обстоятельства требуют прекращения данной деятельности.

2.16.3 Соответствующие полномочные органы ОВД несут ответственность за выпуск и распространение информации, касающейся данной деятельности.

2.16.4 Рекомендация. Если деятельность, создающая потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, осуществляется на регулярной или постоянной основе, при необходимости следует создавать специальные комитеты для обеспечения необходимой координации потребностей всех заинтересованных сторон.

3. Координация действий между военными полномочными органами и полномочными органами ОВД

3.1 Координация действий между соответствующими полномочными военными органами и органами ОВД необходима для обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов, когда любыми военными органами планируется и осуществляется деятельность, потенциально опасная для таких полетов. "Соответствующим полномочным органом ОВД", согласно определению, является "назначенный государством соответствующий полномочный орган, на который возложена ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в пределах данного воздушного пространства". Такая координация необходима независимо от того, осуществляется ли деятельность над территорией государств, над открытым морем или над территориями неопределенного суверенитета, и независимо от того, принадлежат ли полномочные военные органы и полномочные органы ОВД одному государству или разным государствам.

3.1.1 В том случае, когда внезапное начало военных действий или любые другие факторы препятствуют нормальному процессу координации, соответствующие государственные полномочные органы и полномочные органы ОВД, эксплуатанты гражданских воздушных судов и командиры воздушных судов должны оценить обстановку на основе имеющейся информации и планировать свои действия таким образом, чтобы не ставить под угрозу безопасность полетов.

3.2 Примерами военной деятельности, которая может создавать угрозу гражданским воздушным судам и которая должна координироваться с органами ОВД, являются следующие:

- a) учебные стрельбы или испытания любого вида оружия класса "воздух - воздух", "воздух - земля", "земля - воздух" или "земля - земля", производимые в данном районе или производимые таким образом, что это может затрагивать гражданское воздушное движение;
- b) некоторые действия военных воздушных судов, например воздушные парады, тренировочные полеты и преднамеренные сбросы предметов или авиадесантников;
- c) запуск и возвращение космических кораблей; и
- d) операции в конфликтных районах или в районах потенциальных военных конфликтов, если они представляют потенциальную опасность для гражданского воздушного движения.

3.2.1 Полномочные органы ОВД должны находиться в состоянии постоянной готовности к началу военных операций в конфликтных районах или в районах потенциального военного конфликта, если такие операции могут быть связаны с потенциально опасной деятельностью, и реагировать соответствующим образом.

3.3 Если планируется осуществление потенциально опасной деятельности на регулярной или продолжительной основе, то перед координационной группой должна быть поставлена задача по обеспечению должного согласования оперативных потребностей всех заинтересованных сторон. Эта группа должна состоять из представителей заинтересованной(ых) военной(ых) организации(ий), соответствующих полномочных органов ОВД и эксплуатантов гражданских воздушных судов.

3.4 Координация деятельности, потенциально опасной для полетов гражданских воздушных судов над открытым морем, должна осуществляться даже в тех случаях, когда государства, чьи военные организации и полномочные органы ОВД имеют к ней отношение, временно не могут прийти к согласию на дипломатическом уровне. Если прямая координация с соответствующими полномочными органами ОВД по авиационным или дипломатическим каналам невозможна, то координация должна осуществляться при содействии соответствующего регионального бюро ИКАО или полномочных органов ОВД другого государства.

3.5 Координация деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, должна осуществляться со всеми полномочными органами обслуживания воздушного движения, ответственными за обеспечение обслуживания в затрагиваемом данной деятельностью воздушном пространстве. Государство(а), которому(ым) принадлежит(ат) военная(ые) организация(и), планирующая(ие) проведение потенциально опасной деятельности, должно(ы) стать инициатором координационного процесса. Если планирующая указанную деятельность военная организация размещена не в государстве, которое является ответственным за обеспечение обслуживания воздушного движения в затрагиваемом этой деятельностью воздушном пространстве, то начальная координация должна осуществляться через полномочные органы ОВД, ответственные за воздушное пространство в государстве, где эта организация размещена, или по другим согласованным каналам. Например, военно-морские силы государства А, действующие в районе полетной информации (РПИ) (дружественного) государства В, планируют потенциально опасную деятельность в РПИ государства С, а государства А и В согласовали свои действия на основе предварительной договоренности; полномочный орган ОВД государства В может скоординировать потенциально опасную деятельность непосредственно с полномочным органом ОВД государства С. Указанный полномочный орган ОВД будет способен предоставить информацию и помощь для обеспечения координации со всеми соответствующими полномочными органами ОВД и их подразделениями и сообщить, в какой степени планируемая деятельность может затронуть полеты гражданских воздушных судов в данном районе.

3.6 Первым шагом нормального процесса координации является передача или доставка соответствующему полномочному органу или органам ОВД сообщения, содержащего подробные данные о планируемой деятельности. В этом сообщении должны описываться характер деятельности, затрагиваемый(е) географический(е) район(ы), в том числе его горизонтальные и вертикальные размеры, предполагаемая(ые) дата(ы), время начала и продолжительность деятельности, любые специальные меры безопасности, которые должны быть предприняты в случае необходимости, а также средства и методы координации между участвующими военными подразделениями и заинтересованными органами ОВД, включая использование радиосвязи.

3.7 Первый шаг должен быть предпринят достаточно заблаговременно, для того чтобы позволить провести переговоры относительно планируемой деятельности и детальных договоренностей с учетом необходимости избежать опасности и максимально уменьшить помехи для всех пользователей воздушного пространства.

3.8 Выбор времени для осуществления первого шага должен также позволить распространить информацию относительно планируемой деятельности после проведения переговоров о координации таким образом, чтобы эта информация достаточно своевременно могла поступить в распоряжение летных экипажей, то есть намного раньше начала указанной деятельности. Согласно Международным

стандартам, содержащимся в главе 5 Приложения 15 "Службы аэронавигационной информации", предварительное уведомление о введении в действие положений, касающихся установленных опасных или запретных зон, а также зон ограничения полетов, и о деятельности, сопряженной с временными ограничениями воздушного пространства, отличными от ограничений для проведения аварийно-спасательных мероприятий, должно быть направлено не менее чем за семь дней. Однако согласно Приложению рекомендуется еще более заблаговременно уведомлять о любом последующем установлении или отмене и предполагаемых значительных изменениях положений, касающихся временно устанавливаемых опасных или запретных зон, а также зон ограничения полетов, и об опасностях для навигации, военных учениях и массовом передвижении воздушных судов (см. пункт 4.4).

3.9 Целью нормального процесса координации должно быть достижение соглашения о:

- a) выборе места(мест) или района(ов), времени и продолжительности деятельности, с тем чтобы избежать закрытия или изменения установленных маршрутов ОВД, блокирования наиболее экономичных эшелонов полета или задержек регулярных полетов воздушных судов, кроме случаев, когда нет другого выбора;
- b) минимально возможных размерах участка воздушного пространства, выделяемого для осуществления данной деятельности с учетом преследуемых ею целей;
- c) любых специальных мер безопасности, которые требуется принимать органу(ам), осуществляющему(им) указанную деятельность, заинтересованному(ым) органу(ам) ОВД или гражданским воздушным судам, выполняющим полеты вблизи данного района;
- d) координации, необходимой между полномочным органом или подразделением ОВД и военной организацией или ее подразделением(ями) во время осуществления указанной деятельности; и
- e) средствах и методах обеспечения:
 - обмена информацией относительно начала и окончания осуществления указанной деятельности;
 - при необходимости обмена информацией относительно опознавательных знаков гражданских воздушных судов;
 - координации при принятии специальных мер безопасности, в том числе координации действий службы аварийного оповещения и поисково-спасательных служб, и
 - координации в том случае, когда аварийное положение с гражданскими воздушными судами или другие непредвиденные обстоятельства требуют полного или частичного прекращения указанной деятельности.

3.10 В том случае, когда соглашение на удовлетворительных условиях не достигнуто, полномочные органы ОВД должны не отказываться от распространения необходимой информации среди летных экипажей, а принять необходимые

меры для того, чтобы безопасность гражданских воздушных судов не была поставлена под угрозу, включая любое необходимое изменение маршрутов воздушных судов с целью избежать их захода в район проведения указанной деятельности. Если с точки зрения гражданской авиации обеспечиваемые соглашением условия считаются абсолютно неприемлемыми, то полномочные органы ОВД должны направить по этому поводу соответствующему военному органу сообщение, содержащее необходимую информацию, для предпринятия соответствующих действий. Если военная организация принадлежит другому государству, то сообщение должно быть направлено при содействии полномочного органа гражданской авиации этого государства, а копия его должна быть направлена соответствующему региональному бюро ИКАО.

3.11 Наиболее подходящими средствами связи для налаживания координации являются те, которые обеспечивают быстрый и надежный обмен сообщениями между заинтересованными полномочными органами относительно условий осуществления деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов.

3.12 Для этой цели может быть использована авиационная фиксированная служба (AFS). AFS включает все типы прямой (двухточечной) связи в рамках службы авиационной электросвязи. Наиболее развитой и широко используемой частью AFS является сеть авиационной фиксированной электросвязи (AFTN), которая является телетайпной сетью и соединяет все международные аэропорты, органы обслуживания воздушного движения и органы NOTAM, а также большинство национальных авиационных администраций во всем мире. AFTN является основным средством для международного обмена авиационными печатными сообщениями и удовлетворяет также национальные авиационные потребности. Обмен сообщениями между государственными органами гражданской авиации по каналам AFS классифицируется как авиационные административные сообщения.

3.13 Общие правила, касающиеся использования AFS, включая AFTN, изложены в томе II Приложения 10 ("Авиационная связь"). Сокращения и коды NOTAM, утвержденные для использования в авиационных сообщениях, содержатся в документе ИКАО "Правила аэронавигационного обслуживания. ABC. Сокращения и коды ИКАО" (Doc 8400); 4-х буквенные указатели местоположения для использования при адресации содержатся в документе ИКАО "Указатели местоположения" (Doc 7910), а 3-х буквенные индексы адресатов - в документе ИКАО "Условные обозначения летно-эксплуатационных агентств, авиационных полномочных органов и служб" (Doc 8585).

3.14 В тех случаях, когда существует необходимость в координации между военной организацией одного государства и полномочным органом ОВД другого государства, может быть использована AFTN. Военная организация может получить доступ к этой системе с помощью полномочного органа ОВД своего собственного государства на основе местной договоренности.

3.15 Использование военных офицеров связи и, где приемлемо, гражданских служащих связи во многом облегчит процесс координации и позволит предпринимать необходимые последующие действия. Была признана плодотворной практика, когда при проведении широкомасштабных военных операций лица, планирующие эти операции, приглашают представителей администраций гражданской авиации принять участие в планировании этих операций еще на первоначальном этапе, при этом обмена визитами эксплуатационного персонала также являются полезными.

4. Распространение информации

4.1 Международными стандартами в главе 5 Приложения 15 к Конвенции предусматривается, что государства составляют и выпускают извещение NOTAM относительно наличия опасностей для аэронавигации (включающих препятствия, военные учения, демонстрационные полеты и воздушные парады, воздушные гонки и массовые прыжки с парашютом за пределами объявленных зон).

4.2 Ответственность за начало действий по распространению (по завершении процесса координации, описанного в разделе 3) информации относительно деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, лежит на соответствующем полномочном органе ОВД государства, обеспечивающего обслуживание. Информация, подлежащая распространению, направляется службе аэронавигационной информации (САИ) этого же государства, которая несет ответственность за составление и выпуск требуемого извещения NOTAM. Задача выпуска NOTAM для международной рассылки выполняется органом международных NOTAM (NOF) данного государства, который является частью САИ.

4.3 Как указывается в пункте 3.8, в соответствии со Стандартами, содержащимися в Приложении 15 к Конвенции, предварительное уведомление о введении в действие положений, касающихся установленных опасных или запретных зон, а также зон ограничения полетов, и о деятельности, сопряженной с временными ограничениями воздушного пространства, отличными от ограничений для проведения аварийно-спасательных мероприятий, должно быть направлено не менее, чем за 7 дней. Уведомление о любой последующей отмене деятельности или о любом уменьшении ее продолжительности или изменении границ затрагиваемого воздушного пространства следует представлять как можно скорее, желательно не менее чем за 24 часа.

4.4 Что касается временно устанавливаемых опасных и запретных зон, зон ограничения полетов, а также опасностей для навигации, военных маневров и массовых передвижений воздушных судов, то Приложение 15 к Конвенции рекомендует использовать для распространения информации систему регулирования (AIRAC - регламентирование и контроль аэронавигационной информации). Система AIRAC базируется на ряде единых дат вступления в силу с интервалами в 28 дней. Она предназначена для выпуска NOTAM заблаговременно, по крайней мере за 42 дня до даты вступления в силу, с тем чтобы NOTAM доходили до получателей по крайней мере за 28 дней до даты вступления в силу.

4.5 NOTAM рассылается либо по классу I (обычно по сети AFTN), либо по классу II (обычно авиапочтой). Указания относительно формата NOTAM с рассылкой по классу I содержатся в добавлении 5 к Приложению 15 к Конвенции. Порядок распространения NOTAM класса I определен заранее в соглашениях между органами международных NOTAM с учетом потребностей предполетного планирования. Информация, касающаяся текущих обменов NOTAM класса I между органами международных NOTAM, содержится в части 2 документа ИКАО "Обслуживание аэронавигационной информацией, предоставляемое государствами" (Doc 7383).

4.6 Как указывается в пункте 3.10, не следует отказываться от распространения информации о деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, даже в случае, если не может быть достигнуто соглашение с ее источником относительно деталей информации, которая подлежит

распространению. Любое несогласие должно быть предметом отдельных протестов, направляемых организации, планирующей упомянутую деятельность.

4.7 Важно, чтобы обмен извещениями NOTAM относительно потенциально опасной деятельности продолжался даже в том случае, когда два государства временно испытывают трудности в достижении согласия на дипломатическом уровне. Необходимо иметь в виду, что информация требуется не только авиакомпаниям обоих государств, но и международным эксплуатантам, чьи воздушные суда выполняют полеты по маршрутам, проходящим через воздушное пространство, затронутое указанной деятельностью. Эти эксплуатанты, по всей вероятности, могут не иметь никакого отношения к разногласиям вышеупомянутых государств, и нет никаких оснований для того, чтобы причинять им ущерб, лишая информации, необходимой для обеспечения безопасности полетов их воздушных судов. В таких случаях отношение к службам аэронавигационной информации (САН) должно быть таким же, как и к метеорологическим службам. Поэтому сохранение существующих каналов связи для данных служб должно обеспечиваться с учетом их международных обязательств.

4.8 В том случае, когда государство не способно, в силу некоторых причин, полностью выполнять положения Приложения 15 к Конвенции и региональный аэронавигационный план ИКАО в части распространения и распределения информации о потенциально опасной деятельности, оно должно обращаться за помощью к соседним государствам или соответствующему региональному бюро ИКАО.

5. Координация действий между военными органами и органами ОВД

5.1 Как указано в пункте 3.9, существенной частью координации действий между полномочными военными органами и органами ОВД на стадии планирования является стремление к достижению соглашения относительно необходимой координации между военным(и) органом(ами), осуществляющим(и) потенциально опасную деятельность, и соответствующим(и) органом(ами) ОВД, а также относительно средств и методов ее осуществления.

5.2 Международные стандарты, содержащиеся в Приложении 11 (глава 6), определяют необходимость наличия средств, обеспечивающих прямую речевую связь и, когда требуется письменная запись, буквопечатающую связь между районными диспетчерскими центрами, центрами полетной информации, диспетчерскими пунктами подхода или аэродромными диспетчерскими пунктами и соответствующими военными органами, обеспечивающими обслуживание в пределах их соответствующих районов ответственности. Фраза "соответствующие военные органы" в данном контексте означает любые созданные на постоянной основе военные органы, управляющие деятельностью, которая может влиять на полеты гражданских воздушных судов. Рекомендуются, однако, чтобы аналогичные требования применялись также к временно созданным или подвижным военным органам, осуществляющим потенциально опасную деятельность.

5.3 В идеальном случае средства связи должны обеспечивать прямую речевую связь между лицом, которому поручено руководство военной деятельностью, и органом(ами) управления воздушным движением, ответственным(и) за обеспечение обслуживания воздушного движения в затрагиваемом воздушном пространстве. С этой целью следует стремиться к соглашению об использовании военной и гражданской наземной линии связи, СВЧ или спутниковых телефонных сетей и радиотелефонных каналов отдельно или в комплексе. Необходимо избегать

использования радиотелефонных каналов ОВД "воздух - земля" для достижения такой координации, если только это не единственно возможное средство, так как при этом можно создавать помехи для связи между пилотами и диспетчерами УВД.

5.4 Необходимость наличия буквопечатающей связи между военными органами и органами ОВД, такой, как телетайпная, телексная или факсимильная, зависит от характера потенциально опасной деятельности и связанной с этим потребности в обмене информацией в печатной форме. Если военный(ые) орган(ы) требует(ют) постоянного потока информации о планировании и фактическом ходе полета воздушных судов гражданской авиации в районе деятельности, следует рассмотреть возможность использования для этой цели сети AFTN и организации с одобрения соответствующего полномочного органа гражданской авиации специальной линии этой сети. Если задержки, происходящие в AFTN, неприемлемы, то необходимо осуществить подключение дискретного телетайпа, телекса или аппаратуры факсимильной связи.

5.5 В тех случаях, когда в связи с военной деятельностью для гражданских воздушных судов устанавливаются временные ограничения в отношении маршрутов или высот, управляющий военный орган должен информировать соответствующий орган ОВД о начале и окончании такой деятельности, а также о периодах ее временного приостановления, позволяющих проводить гражданские воздушные суда через район деятельности. Наличие прямой речевой связи также позволило бы органу ОВД просить в случае необходимости о полном или частичном прекращении деятельности при случайном или аварийном вхождении гражданского воздушного судна в район деятельности.

5.6 В обычных условиях гражданское воздушное судно не должно совершать полеты в районе опасной военной деятельности; однако в том случае, когда гражданским воздушным судам разрешено пролетать через район потенциально опасной военной деятельности или в непосредственной близости от него, безопасность гражданского воздушного судна может зависеть от точного его опознавания военными органами. При таких обстоятельствах во всех случаях должна существовать договоренность относительно заблаговременного обеспечения ответственных военных органов информацией о расписании регулярных или сезонных рейсов, а также о нерегулярных рейсах коммерческой авиации и авиации общего назначения, выполняемых через район деятельности.

5.7 Информация о планируемых полетах должна включать:

- a) опознавательный индекс воздушного судна, используемый при связи, то есть номер рейса и регистрационные знаки воздушного судна;
- b) тип воздушного судна;
- c) пункт и расчетное время вылета;
- d) маршрут(ы) полета;
- e) эшелон(ы) полета;
- f) пункт назначения и расчетное время прибытия; и
- g) индивидуальный код ВОРЛ, если он заблаговременно присвоен.

5.8 О любых изменениях в вышеуказанной информации необходимо сообщать, как только о них становится известно.

5.9 Информация о фактическом ходе полета должна включать:

- a) фактическое время взлета или последнее донесение о местоположении, время и эшелон;
- b) следующий пункт передачи донесения и расчетное время; и
- c) код ВОРЛ.

5.10 Предупреждения гражданским воздушным судам относительно опасностей и необходимости отклониться от курса обычно должны, как правило, согласовываться с соответствующим органом ОВД и выдаваться только им, если не была установлена другая процедура координации.

5.10.1 В случае, если считается, что существует чрезвычайная аварийная ситуация, военный орган может попытаться передать прямое предупреждение воздушному судну по аварийному ОВЧ-каналу на частоте 121,5 МГц. Необходимо, однако, учитывать, что не все воздушные суда всегда имеют возможность постоянно прослушивать частоту 121,5 МГц в дополнение к каналу (ам) связи с органом ОВД (если только наличие соответствующего оборудования и прослушивание аварийной частоты не является обязательным при полетах в данном районе согласно требованию NOTAM) и что в том случае, если воздушное судно обладает такой возможностью, выполнение других задач по связи может привести к образованию перерывов в прослушивании аварийной частоты.

5.10.2 Необходимо также учитывать, что если предупреждение не содержит правильного позывного воздушного судна, кода режима А ВОРЛ или четкого и точного опознавания воздушного судна с указанием его местоположения и если не применяется стандартная авиационная фразеология и общий международный язык, то предупреждение может быть не понято гражданским воздушным судном. Поэтому более вероятно, что предупреждение, переданное соответствующим органом ОВД на обычной частоте ОВД, будет услышано, понято и будут предприняты действия по нему.

5.11 Как указывалось выше, ясность сообщений при осуществлении связи между военными органами и органами ОВД или, в аварийных ситуациях, между военными органами и гражданскими воздушными судами необходима для обеспечения надлежащего взаимопонимания и избежания потенциальных катастрофических последствий. Некоторые примеры фразеологии, которая может быть применима для связи по каналу "воздух - земля", приводятся в добавлении А. Конечно, может быть выбрана дополнительная фразеология для использования в соответствии с договоренностью между конкретными военными органами и органами ОВД с учетом обстоятельств, связанных с конкретной военной деятельностью.

5.12 В том случае, когда требуемый объем обычной или специальной координации превышает возможности должностного лица, отвечающего за осуществление военной деятельности, и(или) дежурного диспетчера УВД или контролера, может возникнуть необходимость назначить специальных сотрудников по связи. Использование специальных сотрудников по связи также может быть желательным в других случаях. В случае широкомасштабной деятельности, охватывающей большой район, оптимальным решением может явиться создание

специального подразделения по координации в соответствующем районном диспетчерском центре. Такое подразделение должно состоять как из военного, так и гражданского персонала связи, и на него могут быть возложены задачи согласования и распространения важных данных о планах и ходе полетов, в том числе кодов приемоответчиков ВОРЛ, а также задачи координации использования маршрутов и эшелонов полета и оказания помощи в решении проблем опознавания и выхода из аварийной ситуации.

6. Ознакомление персонала с районом деятельности

6.1 Для того чтобы должное внимание уделялось безопасности и эффективной эксплуатации гражданских воздушных судов, государства должны обеспечить, чтобы военные органы, ответственные за планирование и проведение деятельности, потенциально опасной для таких воздушных судов, были полностью информированы и осведомлены о следующем в отношении района деятельности:

- a) виде(ах) полетов гражданских воздушных судов;
- b) организации воздушного пространства ОВД и ответственном(ых) органе(ах) ОВД;
- c) маршрутах ОВД и их параметрах; и
- d) соответствующих постановлениях и специальных правилах, в том числе о действующих ограничениях в воздушном пространстве.

6.2 Во время процесса координации, описанного выше в разделе 3, необходимо в связи с этим учитывать соответствующий(ие) региональный(ые) аэронавигационный(ые) план(ы) (АНР) ИКАО, сборники аэронавигационной информации государств и относящиеся к ним документы и карты, которые содержат информацию, упомянутую в пунктах 6.1 b), c) и d) выше. В случае необходимости следует провести специальный инструктаж в отношении инфраструктуры гражданской авиации с привлечением специалистов ОВД из заинтересованного(ых) государства(государств).

6.3 В том случае, когда гражданским воздушным судам разрешено пролетать через район военной деятельности, военный персонал, осуществляющий такую деятельность, должен быть также полностью информирован и ознакомлен:

- a) со средствами и методами опознавания гражданских воздушных судов;
- b) со средствами и методом(ами) координации действий с органом(ами) ОВД; и
- c) с терминологией и фразеологией, используемыми при связи с органами ОВД или, в крайнем случае, с гражданскими воздушными судами.

6.4 Вышеупомянутая информация должна быть предоставлена соответствующим органом ОВД, если только не известно, что соответствующий военный персонал уже был надлежащим образом проинструктирован.

6.5 В случае широкомасштабной, сложной или необычной военной деятельности должен быть организован специальный инструктаж для гражданского персонала ОВД относительно характера и масштаба деятельности, потенциальной опасности, необходимого резервирования воздушного пространства, средств и методов

координации с соответствующими военными органами. Цель такого инструктажа должна заключаться в ознакомлении персонала ОВД со всеми аспектами, которые будут или могут влиять на полеты гражданских воздушных судов и на обслуживание воздушного движения, предоставляемое во время военной деятельности.

7. Оpoznание гражданских воздушных судов

7.1 Как указано в пункте 5.6, безопасность полетов гражданских воздушных судов при определенных обстоятельствах может зависеть от способности военных органов обеспечить точное опознавание гражданского воздушного судна. В связи с этим для обеспечения или повышения этой способности может потребоваться заключение специальных соглашений.

7.2 Процесс опознавания основан на корреляции военными органами информации, полученной из нескольких источников, в число которых входят:

- a) органы обслуживания воздушного движения;
- b) расписания рейсов авиакомпаний;
- c) представленные планы полетов и соответствующие сообщения;
- d) сообщения о вылете и донесения о ходе полета;
- e) электронные излучения от воздушного судна, включая излучения от бортовой метеорологической РЛС и радиовысотомеров, и ответы ВОРЛ; и
- f) визуальные наблюдения.

7.3 Предварительная информация о расписании регулярных или сезонных рейсов гражданских воздушных судов может быть получена из расписаний рейсов авиакомпаний, публикуемых в изданиях "ABC World Airways Guide" или "Official Airline Guide (OAG)", либо из повторяющихся планов полетов, которые представляются соответствующим органам ОВД и хранятся у них. Если недельный или месячный перечень представленных планов регулярных рейсов готовится соответствующими органами ОВД для своих собственных нужд, то его копии должны направляться военным органам, планирующим проведение потенциально опасной деятельности. Перечни должны включать сведения, перечисленные в пункте 5.7. Если никаких перечней на регулярной основе не готовится, должны быть выяснены конкретные потребности военных органов с точки зрения данных и формата и должно быть заключено соглашение с целью удовлетворения этих потребностей наилучшим образом, без создания чрезмерной нагрузки на орган ОВД.

7.4 Сообщение информации о представленных планах полетов военным органам на регулярной основе может требоваться не всегда, если им постоянно посылаются недельные или месячные перечни планируемых регулярных рейсов. Однако должна существовать договоренность о том, чтобы информация о любых дополнительных рейсах и значительных задержках вылетов регулярных рейсов предоставлялась на специальной основе.

7.5 В этом контексте необходимо отметить, что время вылета по расписанию, указанное в изданиях "ABC World Airways Guide" или "Official Airline Guide (OAG)", а также в представленных планах полетов, является указанным в

расписании или расчетным временем отправления от здания вокзала в аэропорту, так называемым временем "уборки колодок" (то есть временем начала руления), и не является расчетным временем взлета.

7.6 Информация о фактическом ходе полета через район деятельности может быть получена военным органом одним или несколькими из следующих способов:

- a) с помощью электронных средств, например путем повторной передачи от соответствующего органа ОВД изображений с экрана радиолокатора;
- b) посредством прослушивания соответствующей(их) частоты(от), выделенной(ых) для обслуживания гражданской авиации; и
- c) путем направления сообщений о времени вылета и донесений о местоположении соответствующим органом ОВД.

7.7 Способы, изложенные в пунктах 7.6 а) и b), обеспечат немедленный доступ к требуемой информации и сведут повседневную нагрузку на соответствующий орган ОВД к минимуму, сохранив при этом линию связи между двумя органами свободной для срочных специальных обменов. Способ, указанный в пункте 7.6 b), конечно, потребует, чтобы военный орган имел в своем распоряжении оборудование ОВЧ- и ВЧ-связи там, где это целесообразно, и чтобы был назначен военный персонал для решения конкретной задачи по контролю за частотой(ами) каналов связи ОВД "воздух - земля", выделенных для гражданской авиации; этот персонал должен быть ознакомлен со стандартными авиационными правилами передачи донесений о местоположении и знать индексы, именные коды и местоположение обозначенных пунктов передачи донесений. Альтернативный метод, изложенный в пункте 7.6 c), может привести к неприемлемым задержкам, если он выбран как единственный или основной метод, и при его использовании органу ОВД может также потребоваться дополнительный персонал для достижения эффективности. В любом случае важно, чтобы информация запрашивалась в соответствующем органе ОВД на специальной основе, если остаются какие-либо сомнения относительно принадлежности данного рейса, несмотря на контроль радиолокатором и/или контроль за сообщениями, переданными на частоте(тах) "воздух - земля".

7.8 Оpoznание гражданского воздушного судна только с помощью первичного обзорного радиолокатора предполагает сравнение отраженного радиолокационного сигнала с информацией о принадлежности воздушного судна, полетный план которого и(или) текущее местоположение известно из других источников, например из изложенных выше в пунктах 7.3 - 7.7. Оpoznание посредством вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ) легче, если известны план выделения кодов ВОРЛ для района деятельности и коды ВОРЛ, присвоенные отдельным рейсам.

7.8.1 План выделения кодов ВОРЛ для заданного района можно найти в Сборнике аэронавигационной информации (AIP) заинтересованного государства или получить по запросу от соответствующего регионального бюро ИКАО. В плане выделения кодов ВОРЛ указываются кодовые группы ВОРЛ в режиме A/3, выделенные конкретным государствам для присвоения международным или внутренним рейсам, или кодовые группы, выделенные группам государств для присвоения международным транзитным рейсам. Дискретные коды ВОРЛ, присвоенные конкретным воздушным судам, находящимся в полете, могут быть получены по запросу от полномочного(ых) органа(ов) ОВД. Существующие Правила аэронавигационного обслуживания, озаглавленные "Производство полетов воздушных судов (ОРС)"

(Doc 8168 ИКАО, том 1, часть VIII), требуют, чтобы гражданские воздушные суда, оборудованные исправным приемоответчиком ВОРЛ, использовали его непрерывно в течение всего полета и работали в режиме А, код 2000, при отсутствии иных указаний органов ОВД или иных предписаний регионального аэронавигационного соглашения. Последнее может быть выяснено в соответствующем региональном бюро ИКАО.

7.9 Дополнительным средством установления того, что конкретный отраженный сигнал радиолокатора является сигналом от гражданского воздушного судна, является передача данному воздушному судну просьбы привести в действие устройство приемоответчика для специальной индикации положения (SPI). Такая просьба в случае необходимости должна быть направлена через соответствующий орган ОВД, так как любая прямая передача из военного органа может создать помехи для нормальной связи по управлению воздушным движением и может привести к путанице, если воздушное судно находится в пределах зоны действия радиолокатора ОВД.

7.10 Оpoznание "электронной подписи" гражданских воздушных судов будет улучшено, если ввести требование, чтобы все воздушные суда, выполняющие полеты в данном районе, имели исправные приемоответчики ВОРЛ и чтобы метеорологические радиолокаторы и радиовысотомеры, которыми оборудованы воздушные суда, постоянно работали во время полета. Однако, до тех пор пока наличие такого оборудования не является обязательным во всем мире, зависимость военного органа от отсутствия или наличия "электронной подписи" может привести к неправильному опознанию гражданского воздушного судна и связанной с этим опасности.

7.11 Если обстоятельства позволяют визуально наблюдать воздушное судно, то опознание его в качестве гражданского воздушного судна возможно путем прочтения национальной принадлежности и регистрационных знаков под крыльями и на фюзеляже. Эмблема авиакомпании и четкие цвета окраски хвостового оперения и(или) других частей коммерческого воздушного судна являются дополнительными отличительными особенностями для опознания. Использование полного освещения в кабине экипажа и пассажирском салоне, а также подсветка эмблемы авиакомпании, если это возможно, должны также способствовать опознанию гражданского воздушного судна.

8. Передача предупреждений и навигационное содействие

8.1 В том случае, когда военный орган наблюдает, что гражданское воздушное судно входит или собирается войти в обозначенную запрещенную, опасную зону или зону ограничения полетов, либо в любой другой район деятельности, создающей потенциальную опасность этому воздушному судну, должно быть послано предупреждение через соответствующий орган ОВД. Предупреждение должно включать рекомендацию об изменении курса, необходимом для того, чтобы воздушное судно вышло из зоны или обошло ее.

8.2 Если военный орган не может быстро установить связь с ответственным органом ОВД, а положение действительно представляется аварийным, соответствующее предупреждение воздушному судну может быть передано на частоте 121,5 МГц аварийного ОБЧ канала. Если принадлежность воздушного судна неизвестна, важно, чтобы предупреждение содержало код ВОРЛ, если он наблюдается, и описывало местоположение воздушного судна в понятной для пилота

форме, то есть с указанием маршрута ОВД и(или) направления и расстояния от аэропорта или авиационного радионавигационного средства, установленной точки маршрута или пункта передачи донесений. Примеры фразеологии, используемой при таких обстоятельствах, приведены в добавлении А.

8.3 В том случае, когда несанкционированное воздушное судно наблюдается визуально и входит или намеревается войти в запретную, опасную зону или зону ограничения полетов, то Международными стандартами в Приложении 2 "Правила полетов" (добавление 1) предусматривают следующий визуальный сигнал, используемый для того, чтобы показать, что воздушное судно должно предпринять такие корректирующие действия, какие требуются:

"Днем или ночью – серия ракет, выпускаемых с земли с интервалом в 10 с и дающих при разрыве красные и зеленые огни или звезды".

8.4 Во время любого инструктажа, проводимого военными полномочными органами для своих органов, следует обращать внимание на важность координации действий с соответствующим(и) органом(ами) ОВД, когда это возможно, выдачу предупреждений и сообщений гражданскому воздушному судну относительно изменений траектории полета, так как несогласованные предупреждения и связанные с ними навигационные рекомендации, если им следуют, могут привести к потенциальному риску столкновения с другими воздушными судами, находящимися в данном районе.

9. Ограничения воздушного движения

9.1 Как указывается в пункте 2.3, целью координации действий между военными полномочными органами, планирующими деятельность, создающую потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, и полномочными органами ОВД является обеспечение оптимальных условий, которые позволят избежать опасностей для гражданских воздушных судов и свести к минимуму помехи нормальному производству полетов гражданских воздушных судов. В идеальном случае это означает выбор места для проведения потенциально опасной деятельности за пределами опубликованных маршрутов ОВД и контролируемого воздушного пространства.

9.2 Если выбор таких мест невозможен из-за характера и масштаба планируемой деятельности, то временные ограничения, налагаемые на движение гражданских воздушных судов, должны быть сведены к минимуму путем тесной координации между военными органами и органами ОВД, о чем говорится в пункте 5.

9.3 Там, где это представляется возможным, необходимо установить эшелон полета, на котором или выше которого гражданские воздушные суда могут продолжать нормально производить полеты, не подвергаясь опасности. В районах, где большинство гражданских воздушных судов будет находиться на этапе полета по маршруту, этот эшелон полета в идеальном случае должен соответствовать обычно используемому самому низкому крейсерскому эшелону или быть ниже его.

9.4 Если временного закрытия определенных маршрутов ОВД избежать невозможно, то полномочными органами ОВД должно быть заключено соглашение с заинтересованным(и) государством(ами) о временном использовании опубликованных альтернативных маршрутов в обход района деятельности или, если не существует подходящих опубликованных альтернативных маршрутов, об установлении временных маршрутов.

Примечание. Если соответствующие маршруты проходят в воздушном пространстве над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, то действуют положения пункта 2.1.2 Приложения 11.

9.5 Может возникнуть необходимость заключить специальные соглашения, касающиеся воздушных судов, снижающихся или набирающих высоту в окрестностях аэропортов, находящихся поблизости от района деятельности. Если характер военной деятельности позволяет, то заходы на посадку и взлеты воздушных судов должны быть ограничены конкретным направлением, в противном случае необходимо рассмотреть возможность временного прекращения деятельности, чтобы позволить воздушным судам совершать обычные маневры при заходе на посадку и взлете.

10. Специальные меры в случае вооруженного конфликта или возможности его возникновения

10.1 В случае вооруженного конфликта или возможности его возникновения Конвенция о международной гражданской авиации не затрагивает свободы действий любого затронутого конфликтом Договаривающегося государства, как воюющего, так и нейтрального (Статья 89 Конвенции). Тем не менее необходимость тесной координации между гражданскими и военными полномочными органами и подразделениями приобретает еще большее значение.

10.2 Ответственность за начало процесса координации лежит на государствах, вооруженные силы которых участвуют в конфликте. Ответственность за принятие специальных мер по обеспечению безопасности международных полетов гражданских воздушных судов несут государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве, затронутом конфликтом, даже в том случае, когда координация не начата или не завершена.

10.3 Основываясь на имеющейся информации, государство, отвечающее за обслуживание воздушного движения, должно определить географический район конфликта, оценить опасность или потенциальную опасность для выполнения полетов гражданских воздушных судов международной авиации и определить, следует ли избегать полетов в районе конфликта или через него или полеты могут продолжаться при соблюдении определенных условий. Затем, должно быть выпущено международное извещение NOTAM, содержащее необходимую информацию, рекомендации и меры безопасности, которые необходимо принять; впоследствии оно должно обновляться с учетом хода событий. Все, кто связан с подготовкой и выпуском извещения NOTAM, должны знать положения, определяющие срок действия опубликованного извещения NOTAM. Согласно пункту 5.3.1.2 Приложения 15, извещение NOTAM с рассылкой по классу I заменяется извещением NOTAM с рассылкой по классу II в тех случаях, когда предполагается, что длительность обстоятельств, о которых дается уведомление, может превысить три месяца или когда NOTAM остается в силе в течение трех месяцев. Копия такого извещения NOTAM должна быть направлена в соответствующее региональное бюро ИКАО. Примеры таких извещений NOTAM приведены в добавлении В.

10.4 Если необходимая информация не поступает от государств, военные органы которых вовлечены в вооруженный конфликт, государство, ответственное за обеспечение диспетчерского обслуживания воздушного движения, должно установить характер и степень опасности или потенциальной опасности из таких других источников, как эксплуатанты воздушных судов, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная федерация ассоциаций линейных

пилотов (ИФАЛПА), соседние государства или, в некоторых случаях, соответствующие региональные бюро ИКАО, для того чтобы предпринять действия, изложенные выше в пункте 10.3.

10.5 Меры безопасности, которые следует принять, будут зависеть от оценки государства, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения, характера и степени опасности или потенциальной опасности для гражданских воздушных судов и решения о том, могут ли полеты гражданских воздушных судов через район конфликта выполняться без риска.

10.6 Если полеты гражданских воздушных судов через район конфликта разрешены, заинтересованным государствам следует немедленно уделить внимание выработке специальных соглашений относительно координации между военными органами и органами ОВД, инструктажу персонала, порядку опознавания гражданских воздушных судов военными органами, передаче предупреждений и навигационных рекомендаций и ограничениям воздушного движения, как это изложено выше в пунктах 5-9. Важно также, чтобы летным экипажам напоминали о необходимости проявлять повышенную бдительность при выполнении полетов непосредственно в районе вооруженного конфликта или при транзите через него.

10.7 При планировании выполнения полетов воздушных судов через районы вооруженного конфликта или возможного его возникновения эксплуатанты должны уделять должное внимание наличию и исправности бортового оборудования, способствующего опознаванию воздушного судна военными органами и позволяющего слушать на соответствующих частотах.

10.8 Меры безопасности, предписываемые государством, ответственным за обеспечение обслуживания воздушного движения, могут включать, например, следующие требования, применимые ко всем воздушным судам, выполняющим полеты в данном районе:

- a) постоянное прослушивание аварийной частоты 121,5 МГц;
- b) наличие и постоянная работа приемоответчика ВОРЛ, способного работать в режиме C;
- c) наличие и постоянная работа метеорологического радиолокатора;
- d) постоянно работающее внешнее освещение воздушного судна, освещение кабины и, если возможно, подсветка эмблемы авиакомпании; и
- e) присутствие в кабине летного экипажа транспортного воздушного судна членов экипажа в полном составе, усиленного, если того требует ситуация, дополнительным персоналом.

10.9 Содействие соответствующего регионального бюро ИКАО и Штаб-квартиры ИКАО, находящейся в Монреале, можно получить по просьбе государства в том случае, если оно испытывает трудности в определении района вооруженного конфликта или возможности его возникновения, оценке влияния на выполнение полетов гражданских воздушных судов и(или) разработке, объявлении и осуществлении необходимых мер по обеспечению безопасности полетов. ИКАО может также оказать содействие по просьбе ИАТА или ИФАЛПА.

10.10 ИКАО может оказывать помощь в разработке, координации и осуществлении необходимых мер по безопасности полетов в том случае, если государство(а), ответственное(ые) за обеспечение обслуживания воздушного движения в районе вооруженного конфликта, не может(не могут) по некоторым причинам надлежащим образом выполнять возложенные на него(них) обязанности, о которых идет речь выше в пункте 10.2. Характер и масштабы таких действий будут зависеть от конкретных сложившихся обстоятельств. При таких обстоятельствах ИКАО будет действовать в тесном сотрудничестве с государством, отвечающим за обслуживание, другими заинтересованными государствами-поставщиками обслуживания и государствами-пользователями, а также с ИАТА и ИФАЛПА.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРИМЕРЫ ПЕРЕДАЧ ПО КАНАЛУ "ВОЗДУХ - ЗЕМЛЯ" НА ЧАСТОТЕ 121,5 МГц

1. Опознавание гражданского воздушного судна

Военный орган: ВОЗДУШНОЕ СУДНО С МЕСТОПОЛОЖЕНИЕМ (местоположение*), ПЕРЕДАЮЩЕЕ В РЕЖИМЕ А КОД (код), [РАСЧЕТНАЯ] ВЫСОТА (высота) И ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (путевая скорость), ВАС ВЫЗЫВАЕТ (позывной военного органа) НАЗОВИТЕ СЕБЯ И СООБЩИТЕ СВОИ НАМЕРЕНИЯ.

Воздушное судно: (Позывной военного органа) Я (позывной воздушного судна) МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (местоположение*) РЕГУЛЯРНЫЙ (или ЧАРТЕРНЫЙ, или ЧАСТНЫЙ) РЕЙС ИЗ (пункт вылета) В (пункт назначения) ЭШЕЛОН ПОЛЕТА (эшелон) [НАБИРАЮ ВЫСОТУ ДО или СНИЖАЮСЬ ДО] (эшелон).

Военный орган: (Позывной воздушного судна) Я (позывной военного органа) ВАС ПОНЯЛ КОНЕЦ СВЯЗИ.

2. Навигационное предупреждение

Военный орган: (Позывной воздушного судна) Я (позывной военного органа) ВЫ ПРИБЛИЖАЕТЕСЬ К ОПАСНОМУ РАЙОНУ (обозначение) (или К РАЙОНУ ПОТЕНЦИАЛЬНОЙ ОПАСНОСТИ) ОТВЕРНИТЕ: ВПРАВО (или ВЛЕВО) НА КУРС (цифра) ВО ИЗБЕЖАНИЕ КОНФЛИКТА.

Воздушное судно: (Позывной военного органа) Я (позывной воздушного судна) ВАС ПОНЯЛ ОТВОРАЧИВАЮ ВПРАВО (или ВЛЕВО) НА КУРС (цифра).

Примечание. Следует подчеркнуть, что рекомендация, даваемая гражданскому воздушному судну относительно изменения траектории полета, должна быть согласована с ответственным(и) органом(ами) ОВД, поскольку несогласованная рекомендация может создать потенциальную опасность столкновения с другими воздушными судами в данном районе.

* Информация о местоположении передается в следующей последовательности. Географические координаты следует использовать только в тех случаях, когда нет других, более подходящих ориентиров.

- 1) (расстояние) МОРСКИЕ МИЛИ (направление) ОТ (аэронавигационное средство или пункт передачи донесений или аэропорт) [НА ТРАССЕ (обозначение) или НА МАРШРУТЕ ОВД (обозначение)]

Пример: 25 М. МИЛЬ К ЗАПАДУ ОТ УИЛЛИ НА ТРАССЕ А97

- 2) [(расстояние) М. МИЛЬ] НА ТРАВЕРЗЕ (аэронавигационное средство или пункт передачи донесений)

Пример: ПРОХОЖУ ТРАВЕРЗУ НИЛЛИ НА ТРАССЕ R54

- 3) (расстояние) М. МИЛЬ (направление) ОТ (наименование хорошо известной географической точки, например городка, города, острова или горы)

Пример: 4 М. МИЛИ К ЮГУ ОТ ОСТРОВА ДЕЙЗИ

- 4) (широта) С.Ш. или Ю.Ш. (долгота) В.Д. или З.Д.

Пример: 1630 С.Ш. 14245 В.Д.

ДОБАВЛЕНИЕ В

ОБРАЗЦЫ ИЗВЕЩЕНИЙ NOTAM С РАССЫЛКОЙ ПО КЛАССУ I, КАСАЮЩИЕСЯ ВОЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНОЙ ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

1. GG BCDEUNUX CDEFUNUX DEFGUNUX ...

091532 EJKLUNUX

A 707 NOTAMN

A) EJKL FIR B) WIE C) UEN APRX DUR

E) ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ, ВКЛЮЧАЯ АВИАНОСЦЫ, БУДУТ ЗАДЕЙСТВОВАНЫ В РАЙОНЕ (опишите район с указанием широты и долготы). ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ СПОСОБСТВОВАТЬ КООРДИНАЦИИ И ОБЕСПЕЧИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ, ГРАЖДАНСКИМ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ, ВЫПОЛНЯЮЩИМ ПОЛЕТЫ НИЖЕ ЭШЕЛОНА ... В ДАННОМ РАЙОНЕ, НЕОБХОДИМО НЕПРЕРЫВНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРИЕМООТВЕТЧИК ВОРЛ, МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ РАДИОЛОКАТОР И РАДИОВЫСОТОМЕР. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА ДОЛЖНЫ ТАКЖЕ ОБЕСПЕЧИТЬ ПОСТОЯННОЕ КОНТРОЛЬНОЕ ПРОСЛУШИВАНИЕ НА АВАРИЙНОЙ ЧАСТОТЕ 121,5 МГц И ОТВЕЧАТЬ НА ЗАПРОСЫ ОБ ОПОЗНАВАНИИ, СООБЩАЯ ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЙ ИНДЕКС ВОЗДУШНОГО СУДНА, ТИП ВОЗДУШНОГО СУДНА, ВЫСОТУ ПОЛЕТА, ПУНКТЫ ВЫЛЕТА И НАЗНАЧЕНИЯ И ТИП ПОЛЕТА (ППП или ПВП). ПРОСЬБА К ВОЗДУШНЫМ СУДАМ, НЕ СПОСОБНЫМ УДОВЛЕТВОРЯТЬ ЭТИМ ТРЕБОВАНИЯМ, ИЗБЕГАТЬ ПОЛЕТОВ В ДАННОМ РАЙОНЕ ИЛИ УВЕДОМЛЯТЬ РДЦ EJKL.

2. GG DCBAUNUX ASSOUNUX BADCUNUX ...

171814 СВADUNUX

A747 NOTAMN

A) СВAD FIR B) WIE C) UFN APRX DUR

E) СООБЩАЕТСЯ, ЧТО ВОЕНИЗИРОВАННЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ДЕЙСТВУЮТ В РАЙОНЕ (описать район с указанием широты и долготы). ГРАЖДАНСКИМ ВОЗДУШНЫМ СУДАМ ПРЕДЛАГАЕТСЯ НАХОДИТЬСЯ ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ НА ЭШЕЛОНЕ ... ПРИ ТРАНЗИТЕ ЧЕРЕЗ ДАННЫЙ РАЙОН, ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНОЙ ОПАСНОСТИ (описать характер опасности).

- КОНЕЦ -

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единое применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единое применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.