

**О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 "Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения"**

Приказ Министра транспорта Республики Казахстан от 29 декабря 2025 года № 451. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 30 декабря 2025 года № 37742

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 16 мая 2011 года № 279 "Об утверждении Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7006) следующие изменения и дополнения:

в Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной указанным приказом:

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"3. Поставщик аэронавигационного обслуживания обеспечивает расчет пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) ОВД в соответствии с Методикой определения пропускной способности (далее – Методика определения пропускной способности) диспетчерских пунктов (секторов) обслуживания воздушного движения, утвержденной руководителем поставщика аэронавигационного обслуживания и согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Поставщик аэронавигационного обслуживания обеспечивает обслуживание воздушного движения в рамках установленных показателей пропускной способности, полученных в результате расчета. Регулирование пропускной способности органов ОВД и объемов воздушного движения осуществляется на этапах планирования использования воздушного пространства в соответствии с Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506";

в пункте 4:

подпункт 5) изложить в следующей редакции:

"5) радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (сокращенная аббревиатура на английском языке ADS-B (далее – ADS-B)) – вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут

автоматически передавать и/или принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных;";

дополнить подпунктом 7-1) следующего содержания:

"7-1) минимальная абсолютная высота в зоне (АМА) – минимальная абсолютная высота, подлежащая использованию в приборных метеорологических условиях (ПМУ) и обеспечивающая минимальный запас высоты над препятствиями в пределах установленной зоны, определяемой параллелями и меридианами;";

подпункт 13) изложить в следующей редакции:

"13) стандартный маршрут вылета по приборам (сокращенная аббревиатура на английском языке SID (далее – SID)) – установленный маршрут вылета по правилам полетов по приборам (ППП), связывающий аэродром или определенную взлетно-посадочную полосу аэродрома с назначенной основной точкой, обычно на заданном маршруте ОВД, в которой начинается этап полета по маршруту;";

дополнить подпунктом 36-1) следующего содержания:

"36-1) зона аэродромного движения (Aerodrome Traffic Zone) – воздушное пространство определенных размеров вокруг аэродрома, установленное для обеспечения безопасности аэродромного движения;";

дополнить подпунктом 56-1) следующего содержания:

"56-1) глобальная навигационная спутниковая система (далее – GNSS) – глобальная система определения местоположения и времени, которая включает одно или несколько созвездий спутников, бортовые приемники и систему контроля целостности, дополненная по мере необходимости с целью поддержания требуемых навигационных характеристик для планируемой операции;";

дополнить подпунктом 105-1) следующего содержания:

"105-1) основная точка – установленное географическое место, используемое для определения маршрута ОВД, траектории полета воздушного судна и для других целей навигации и ОВД;";

дополнить подпунктом 120-1) следующего содержания:

"120-1) минимальная абсолютная высота в секторе – наименьшая абсолютная высота, которая может быть использована и которая будет обеспечивать минимальный запас высоты 300 метров (1000 фут) над всеми объектами, находящимися в секторе круга радиусом 46 километров (25 морских миль), в центре которого расположены основная точка, контрольная точка аэродрома или контрольная точка вертодрома;";

пункт 17-1 изложить в следующей редакции:

"17-1. Поставщик аэронавигационного обслуживания представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов. Структура и направления проводимого анализа определяются поставщиком аэронавигационного

обслуживания с учетом рекомендаций документа Международной организации гражданской авиации Правила аэронавигационного обслуживания "Организация воздушного движения (Doc PANS-ATM 4444)".";

пункт 17-18 изложить в следующей редакции:

"17-18. Выполнение должностных обязанностей диспетчером органа ОВД (службы ОВД) на рабочем месте осуществляется при наличии действующего свидетельства диспетчера ОВД.";

пункт 17-35 изложить в следующей редакции:

"17-35. Специалист ОВД не работает в рабочих сменах более 6 дней подряд.";

пункт 17-37 изложить в следующей редакции:

"17-37. Специалист ОВД не работает в течение двух рабочих смен, следующих одна за другой. Специалисту ОВД предоставляется время на отдых между рабочими сменами не менее 12 часов.";

пункт 17-44 изложить в следующей редакции:

"17-44. При интенсивности воздушного движения в пределах района (зоны) ответственности конкретного диспетчерского пункта, когда достигается значение пропускной способности органов ОВД (районов, секторов), установленное Методикой определения пропускной способности, специалисту ОВД после каждого часа работы дополнительно предоставляется перерыв продолжительностью не менее 10 минут.";

дополнить пунктом 80-1 следующего содержания:

"80-1. Система наблюдения ОВД обеспечивает представление непрерывно обновляемой информации наблюдения, включая отображения местоположения воздушных судов.";

пункт 83 изложить в следующей редакции:

"83. Системы наблюдения ОВД, такие как первичный обзорный радиолокатор (далее – ПОРЛ), вторичный обзорный радиолокатор (ВОРЛ), ADS-B и MLAT применяются при ОВД самостоятельно или в сочетании, в том числе для обеспечения эшелонирования воздушных судов, при условии:

1) в пределах данного района обеспечивается перекрытие применяемой системой наблюдения;

2) вероятность обнаружения, точность и целостность системы (систем) наблюдения ОВД являются удовлетворительными;

3) в случае использования ADS-B доступность данных от участвующих воздушных судов является приемлемой.";

пункт 90 исключить;

подпункт 1) пункта 91 изложить в следующей редакции:

"1) отдельных символов местоположения воздушных судов, например символов, генерируемых ПОРЛ, ВОРЛ, ADS-B или MLAT, или объединенных символов";

пункт 174-1 изложить в следующей редакции:

"174-1. Эшелонирование, основанное на использовании символов местоположения (отметок) ADS-B, BOPЛ, MLAT, и/или ПОРЛ, применяется таким образом, чтобы расстояние между центрами символов местоположения (отметок), указывающих местоположение соответствующих воздушных судов, было всегда не меньше установленного пунктами 172 и 172-1 настоящей Инструкции минимума.";

пункты 198, 199 и 200 изложить в следующей редакции:

"198. При отсутствии радиолокационного контроля и/или информации от ADS-B, но устойчивой работе пилотажно – навигационного оборудования орган ОВД разрешает экипажу воздушного судна выполнять заход на посадку в соответствии с опубликованными схемами захода на посадку по ППП или заход на посадку по ПВП при наличии соответствующих метеорологических условий.

199. При наличии РЛК, информации от ADS-B и неустойчивой работе пилотажно-навигационного оборудования орган ОВД разрешает экипажу воздушного судна выполнять заход на посадку методом радиолокационного векторения, используя карты (схемы) минимальных высот аэродрома.

200. При отсутствии радиолокационного контроля, информации от ADS-B и неустойчивой работе навигационного оборудования орган ОВД не разрешает снижение с нижнего безопасного эшелона. В этом случае воздушное судно следует на запасной аэродром.";

пункт 211 изложить в следующей редакции:

"211. Диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает установленные интервалы эшелонирования для полетов по ППП между воздушными судами, следующими одно за другим и выполняющими визуальный заход на посадку до доклада экипажа воздушного судна, следующего позади, об установлении визуального контакта с воздушным судном, которому затем дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.";

дополнить пунктом 242-1 следующего содержания:

"242-1. В начале полета на конечном участке захода на посадку на борт воздушного судна передается следующая информация:

1) значительные изменения среднего направления и скорости приземного ветра, соответствующие следующим критериям:

среднее направление приземного ветра изменилось на 60 градусов или более по сравнению с направлением, указанным в последней сводке, при чем средняя скорость до и (или) после изменения составляет 5 м/с (10 узлов) или более;

средняя скорость приземного ветра изменилась на 5 м/с (10 узлов) или более по сравнению со скоростью, указанной в последней сводке;

величина отклонения от средней скорости приземного ветра (порывы) возросла на 5 м/с (10 узлов) или более по сравнению с величиной, указанной в последней сводке, средняя скорость до и (или) после изменения составляет 8 м/с (15 узлов) или более;

изменения ветра превышают предельные величины в эксплуатационном отношении значения.

При наличии в диспетчерском пункте информации о ветре в виде составляющих ветра, значительными изменениями являются:

средняя составляющая встречного ветра: 5 м/с (10 узлов);

средняя составляющая попутного ветра: 1 м/с (2 узла);

средняя составляющая бокового ветра: 3 м/с (5 узлов);

2) последняя информация, если она имеется, о сдвиге ветра и/или турбулентности в зоне конечного участка захода на посадку;

3) текущие данные о репрезентативной видимости в направлении захода на посадку и посадки или, если имеются, текущие значения дальности видимости на ВПП и, если целесообразно, тенденция их изменений.";

главу 15 дополнить параграфом 12 следующего содержания:

"Параграф 12. Основное местное движение

243-7. Информация об основном местном движении, о котором известно диспетчеру, передается вылетающим и прибывающим воздушным судам незамедлительно. Основное местное движение означает любые воздушные суда, транспортные средства или персонал, находящиеся на или вблизи используемой ВПП, либо движение в зоне взлета и набора высоты или зоне конечного этапа захода на посадку, которое может создать угрозу столкновения для вылетающего или прибывающего воздушного судна. Информация об основном местном движении представляется в форме, удобной для распознавания.

243-8. Информация об основном местном движении передается своевременно, непосредственно экипажу, либо через диспетчерский пункт подхода при осуществлении координации (по решению аэродромного диспетчера для обеспечения безопасности полетов), либо по запросу воздушных судов.";

пункт 252 изложить в следующей редакции:

"252. Инструкция по операциям в условиях ограниченной видимости, касающаяся начала и продолжения точных заходов на посадку по категориям II/III, а также вылетов в условиях RVR менее 550 метров разрабатывается и утверждается эксплуатантом аэродрома (аэропорта) совместно со службой ОВД на основании положений документа EUR Doc 013 "European Guidance Material On All Weather Operations At Aerodromes" и согласовывается с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.";

дополнить пунктом 323-1 следующего содержания:

"323-1. Перед предоставлением воздушному судну обслуживания ОВД на основе наблюдения устанавливается опознавание этого воздушного судна, о чем

информируется пилот. После этого опознавание сохраняется до прекращения обслуживания ОВД на основе наблюдения.";

дополнить пунктом 353-1 следующего содержания:

"353-1. При появлении на индикаторе воздушной обстановки сигнала тревоги ADS-B, оповещающего о возникновении аварийного положения общего характера, и при отсутствии указания на конкретный характер аварийной ситуации, диспетчер осуществляет следующие действия:

1) устанавливает радиосвязь с воздушным судном для уточнения характера аварийной ситуации;

2) при отсутствии ответа от воздушного судна дает указание выполнить маневр для подтверждения его отображения на индикаторе воздушной обстановки и подтверждения факта одностороннего приема передач органа ОВД воздушным судном .";

пункт 361 изложить в следующей редакции:

"361. Диспетчер органа ОВД при отображении на ИВО кода ответчика ВОРЛ "7600", определяет характер потери путем передачи указания экипажу воздушного судна на включение приемоответчика в режим "опознавание", на изменение кода ответчика ВОРЛ, режима передачи ADS-B или курса следования. Определив, что экипаж принимает указания (передачи), дальнейшее ОВД этим воздушным судном осуществляется с использованием изменений кода ВОРЛ, режима передачи ADS-B или передачи команды на включение приемоответчика в режим "опознавание" для подтверждения приема выданных разрешений.";

дополнить пунктом 361-1 следующего содержания:

"361-1. Если действия, указанные в пункте 361 настоящей Инструкции, не приносят результатов, их повторяют на любом другом имеющемся канале, который, как предполагается, данное воздушное судно может прослушивать.";

подпункт 2) пункта 408 изложить в следующей редакции:

"2) другие воздушные суда, представившие план полета или местонахождение которых известно органам ОВД из других источников с учетом положений пункта 1 статьи 60 и пункта 4 статьи 61 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации";";

дополнить пунктами 411-1 и 411-2 следующего содержания:

"411-1. Поставщик аэронавигационного обслуживания вносит и поддерживает актуальность контактной информации, содержащейся в Справочнике по контролю за полетами (OPS CTRL), разработанного ИКАО в соответствии с документом "Руководство по глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)" (Doc 10165), в отношении центров полетной информации или районных диспетчерских центров, указанных в пунктах 27 и 28 настоящей Инструкции.

411-2. В Справочнике по контролю за полетами (OPS CTRL) указываются контактные данные лица, занимающего должность руководителя полетов или эквивалентную должность.

Инструктивный материал по использованию Справочника по контролю за полетами (OPS CTRL) содержится в документе ИКАО "Руководство по глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)" (Doc 10165).";

пункт 415 изложить в следующей редакции:

"415. Информация, передаваемая в координационный центр поиска и спасания, имеет следующее содержание:

- 1) стадия аварийного положения (стадия неопределенности – INCERFA, стадия тревоги – ALERFA или стадия бедствия DETRESFA);
- 2) наименование органа, передающего сообщение;
- 3) характер происшествия;
- 4) необходимая информация, касающаяся плана полета;
- 5) орган, у которого был на связи экипаж воздушного судна в последний раз, время и использованное средство;
- 6) информация о последнем местоположении и способ его определения;
- 7) окраска и отличительная маркировка воздушного судна (при наличии информации);
- 8) наличие опасных грузов (при наличии информации);
- 9) действия, предпринятые органом, передающим уведомление и другие необходимые сведения.

Если какая-либо информация, указанная в настоящем пункте, отсутствовала в момент передачи уведомления координационному центру поиска и спасания, орган ОВД пытается получить ее до объявления стадии бедствия, если имеется обоснованная уверенность в том, что эта стадия наступит.

Информация о местоположении воздушного судна, терпящего бедствие, может быть получена из хранилища данных о местоположении терпящего бедствие воздушного судна (LADR). Инструктивный материал по использованию LADR содержится в документе ИКАО "Руководство по глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS)" (Doc 10165) и добавлении 9 части I Приложения 6 ИКАО "Эксплуатация воздушных судов".";

дополнить пунктом 428-1 следующего содержания:

"428-1. При обнаружении органом ОВД в его районе ответственности неопознанного воздушного судна необходимо установить его принадлежность для обеспечения эшелонирования, либо по требованию органов УВД во избежание перехвата.

С этой целью орган ОВД:

1) предпринимает попытки установить с этим воздушным судном двустороннюю связь;

2) в случае невозможности установления связи:

запрашивает сведения об указанном полете у смежных органов ОВД (УВД) в пределах РПИ и просит их установить двустороннюю связь с воздушным судном;

запрашивает сведения об этом полете у органов ОВД (УВД), обслуживающих смежные РПИ, и просит их установить двустороннюю связь с воздушным судном;

3) запрашивает информацию от других воздушных судов в этом районе, если они наблюдают указанное неопознанное воздушное судно.";

пункт 444 изложить в следующей редакции:

"444. Орган ОВД, получив сообщение о выполнении аварийного снижения с пересечением эшелонов, занятых другими воздушными судами, предпринимает все возможные меры для обеспечения безопасности воздушного движения. Органы ОВД передают информацию о выполнении аварийного снижения воздушным судам, с которыми конфликтует воздушное судно, выполняющее аварийное снижение.

Орган ОВД:

сообщает воздушному судну, выполняющему аварийное снижение, о минимальной абсолютной высоте полета в зоне (АМА) и значение атмосферного давления аэродрома, приведенное к уровню моря (в случае снижения в район аэродрома) или минимальное давление, приведенное к среднему уровню моря по району полета (при снижении по маршруту);

при пересечении эшелонов, занятых другими воздушными судами, предпринимает меры для обеспечения безопасности воздушного движения и передает информацию о выполнении аварийного снижения воздушным судам, с которыми конфликтует воздушное судно;

информирует другие органы ОВД, которые могут быть затронуты аварийным снижением.";

пункт 447 изложить в следующей редакции:

"447. Для того чтобы уменьшить последствия полного отказа наземного радиоборудования в целях обеспечения безопасности полетов, разрабатываются инструкции по резервированию средств РТОП и связи в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29 июня 2017 года № 402 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15554).";

пункт 471-5 изложить в следующей редакции:

"471-5. Если пилот докладывает о том, что он не может продолжать полет по ПВП, то диспетчер ОВД сообщает пилоту минимальную безопасную абсолютную высоту



полета в зоне (АМА), где воздушное судно находится или предполагается, что находится (в том числе с использованием плановой информации).";

пункт 488 изложить в следующей редакции:

"488. При сообщении экипажа ВС о снижении точности/пропадании сигнала GNSS, радиопомехах сигналам GNSS при выполнении полета по маршруту зональной навигации, стандартному маршруту прибытия (вылета) зональной навигации, орган ОВД передает данную информацию другим ВС, находящимся на связи в данном районе. Информация передается в удобной для понимания форме. В рамках системы управления безопасности полетов, поставщик аэронавигационного обслуживания осуществляет сбор информации от органов ОВД при сообщении экипажа ВС о снижении точности/пропадании сигнала GNSS, радиопомехах сигналам GNSS при выполнении полета по маршруту зональной навигации, стандартному маршруту прибытия (вылета) зональной навигации или наличии навигационных погрешностей (отклонении от оси маршрута на расстояние, превышающее установленные параметры).";

дополнить пунктом 488-1 следующего содержания:

"488-1. При получении информации об использовании специальной аппаратуры по подавлению сигналов GNSS орган ОВД доводит данную информацию до экипажей ВС. При фактическом наличии помех или пропадании сигналов спутников GNSS орган ОВД обеспечивает радиолокационное векторение по запросу экипажа ВС и/или по решению командира воздушного судна обеспечивает ОВД по опубликованным традиционным маршрутам в затрагиваемых участках воздушного пространства. При получении информации от экипажа воздушного судна об отсутствии возможности для продолжения полета по маршрутам зональной навигации и принятии решения следовать на запасной аэродром, диспетчер ОВД применяет радиолокационное векторение и выводит ВС из затрагиваемого радиопомехами района по кратчайшему до запасного аэродрома маршруту.";

приложение 1 к Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения исключить;

приложение 4 к Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения изложить в редакции согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан в установленном законодательном порядке обеспечить:

1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан;

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства транспорта Республики Казахстан после его официального опубликования.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра транспорта Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Министр транспорта  
Республики Казахстан

Н. Сауранбаев

"СОГЛАСОВАН"  
Министерство труда и  
социальной защиты населения  
Республики Казахстан

"СОГЛАСОВАН"  
Министерство обороны  
Республики Казахстан

Приложение к приказу  
Министр транспорта  
Республики Казахстан  
от 29 декабря 2025 года № 451  
Приложение 4  
к Инструкции по организации  
и обслуживанию воздушного  
движения

**Введение**  
**аварийных стадий и уведомление координационных центров поиска и спасания**

Аварийные ситуации	Получаемая информация	Вводимые аварийные стадии		
		Стадия неопределенности (уведомление - ALR INCERFA)	Стадия тревоги (уведомление - ALR ALERFA)	Стадия бедствия (уведомление - ALR DETRESFA)
Потеря радиосвязи в полете	Определен факт потери двухсторонней радиосвязи при использовании систем наблюдения ОВД	вводится через 5 минут после установления факта потери радиосвязи (отправки сообщения РЦФ) при наличии радиолокационной метки ВС	вводится при отклонении от установленного (разрешенного) маршрута полета и отсутствии радиосвязи	вводится при выполнении вынужденной посадки и отсутствии радиосвязи
	Определен факт потери двухсторонней радиосвязи без использования систем наблюдения ОВД	не вводится	вводится через 5 минут после установления факта потери радиосвязи (отправки сообщения РЦФ)	вводится через 15 минут после введения стадии тревоги
	Если экипаж ВС, получивший разрешение на вход			

Не выход экипажа ВС на связь	в контролируемое ВП в запрошенное (разрешенное) время входа не вышел на связь и его местоположение не известно	вводится через 5 минут после запрошенного (разрешенного) времени входа	вводится через 15 минут после введения стадии неопределенности	вводится через 10 минут после введения стадии тревоги
	Если от экипажа ВС не поступил доклад о выходе в неконтролируемое ВП и его местоположение не известно	вводится через 5 минут после расчетного времени выхода	вводится через 15 минут после введения стадии неопределенности	вводится через 10 минут после введения стадии тревоги
Пропадание метки ВС	Если пропала радиолокационная отметка ВС, радиосвязь отсутствует, а местоположение ВС неизвестно	не вводится	вводится через 5 минут после пропадания радиолокационной метки ВС, если в течении этого времени радиосвязь с ВС установить не удалось	вводится через 15 минут после введения стадии тревоги
Не прибытие ВС на аэродром, вертодром или посадочную площадку	При поступлении информации о неприбытии ВС на неконтролируемый аэродром (посадочную площадку) находящийся в неконтролируемом ВП	не вводится	вводится через 5 минут после получения информации	вводится через 15 минут после введения стадии тревоги
	Экипаж воздушного судна, выполняющий посадку на неконтролируемом аэродроме (посадочной площадке) находящемся в контролируемом ВП не сообщил органу ОВД о выполнении посадки, радиосвязь с ним отсутствует и местонахождение ВС неизвестно	не вводится	через 20 минут после расчетного времени прибытия	вводится через 10 минут после введения стадии тревоги
	Экипаж воздушного судна, получил разрешение на			

	<p>посадку на контролируемом аэродроме (посадочной площадке) и не произвел ее, местонахождение ВС неизвестно, а радиосвязь с данным воздушным судном отсутствует</p>	не вводится	<p>через 5 минут после выдачи разрешения на посадку, с дополнительным уведомлением аварийно-спасательной команды аэропорта (аэродрома)</p>	<p>при получении достоверной информации об АП или через 15 минут после введения стадии тревоги</p>
	<p>Получен сигнал срочности (PAN PAN - ПАН ПАН), сигнал Бедствия (MAYDAY или Терплю Бедствие, код ответчика ВОРЛ 7700) или информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось, если экипаж не докладывает о вынужденной посадке или когда вероятность вынужденной посадки не определена</p>	не вводится	<p>вводится в течение 5 минут после получения информации</p>	<p>вводится при необходимости проведения поисково-спасательной операции</p>
	<p>Получен сигнал срочности (PAN PAN - ПАН ПАН), сигнал Бедствия (MAYDAY или Терплю Бедствие, код ответчика ВОРЛ 7700) и/или информация, указывающая на то, что эксплуатационное состояние воздушного судна ухудшилось настолько, что выполняется вынужденная</p>	не вводится	<p>вводится в течение 5 минут после получения информации</p>	<p>вводится при необходимости проведения</p>

Пожары, отказы, неисправности на борту ВС	посадка на ближайшем аэродроме			поисково-спасательной операции
Вынужденная посадка вне аэродрома	Получена информация или имеется обоснованная уверенность в том, что воздушное судно собирается выполнить или выполнило вынужденную посадку и требуется проведение поисково-спасательной операции	не вводится	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации
Акты незаконного вмешательства	Известно или предполагается, что воздушное судно стало объектом незаконного вмешательства (получен доклад от экипажа ВС, отображение кода ответчика ВОРЛ 7500, поступление сведений из других достоверных источников)	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации	вводится в случае выполнения вынужденной посадки и необходимости проведения поисково-спасательной операция

Взрывное устройство на борту ВС	Получена информация о взрывном устройстве на борту ВС	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации	вводится в случае выполнения вынужденной посадки и необходимости проведения поисково-спасательной операции
Малый остаток топлива	Получено сообщение от экипажа ВС или из других источников стало известно, что запас топлива на борту ВС не гарантирует безопасного окончания полета	не вводится	не вводится	вводится в течении 5 минут после получения информации