

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 и коммуникаций Республики Казахстан от 4 октября 2012 года № 664. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 15 ноября 2012 года № 8086

В целях совершенствования нормативных правовых актов, регулирующих деятельность в сфере гражданской авиации, **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» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 7006, опубликованный в газете «Юридическая газета» от 26 июля 2011 г. № 105 (2095), от 27 июля 2011 г. № 106 (2096), от 28 июля 2011г. № 107 (2097), от 29 июля 2011г. № 107 (2098) следующие дополнения и изменения:

Инструкцию по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденную указанным приказом:

дополнить пунктом 17-1 следующего содержания:

«17-1. Аэронавигационная организация по полугодиям предоставляет в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации анализ организации и состояния безопасности обслуживания воздушного движения по следующим разделам:

1) производственная деятельность, в котором указываются основные направления производственной деятельности, включающие в себя информации по:

количеству обслуженных полетов;

интенсивности воздушного движения;

количеству обслуженных литерных рейсов;

модернизации радиотехнического оборудования;

изменению (совершенствованию) структуры воздушного пространства, внедрению новых процедур в системе ОВД;

обеспечению пользователей воздушного пространства необходимой аэронавигационной информацией;

проведенной подготовке к работе в весенне-летний период (осенне-зимний период);

2) состояние безопасности полетов в органах ОВД, в котором необходимо: показать общий уровень обеспечения безопасности ОВД (наличие или отсутствие авиационных происшествий и инцидентов связанных с ОВД). Сравнить уровень

обеспечения безопасности полетов анализируемого периода с соответствующим предыдущим периодом, сопоставив количество авиационных происшествий и инцидентов по вине специалистов службы ОВД в сравниваемых периодах;

представить информацию по основным аспектам, влияющим на состояние безопасности полетов в органах ОВД:

- катастрофы;
- прерванный взлет;
- несанкционированное занятие ВПП;
- нарушение порядка использования воздушного пространства;
- нарушение установленных интервалов;
- столкновение с птицами;
- потеря радиосвязи;
- уход на второй круг по вине персонала ОВД;
- уход на запасной аэродром;
- нарушение процедур координации ОВД;
- влияние структуры маршрутов ОВД на безопасность полетов;

3) профессиональная подготовка, в котором указывается информация по профессиональной подготовке персонала ОВД, включающая данные по: прохождению персоналом ОВД аттестационной комиссии с целью повышения в классе, получения допуска к самостоятельной работе, получения первоначального допуска и т.д.;

прохождению персоналом ОВД курсов повышения квалификации, первичной подготовки, специализированных курсов; квалификации специалистов ОВД; уровню владения английским языком;

4) состояние дисциплины, в котором необходимо: охарактеризовать состояние трудовой и технологической дисциплины в службах; кратко описать характерные случаи нарушения трудовой и технологической дисциплины;

сделать выводы и дать предложения по укреплению дисциплины среди специалистов службы ОВД;

оценить эффективность проводимых мероприятий и наметить новые по укреплению трудовой и технологической дисциплины;

5) радиотехническое и электросветотехническое обеспечение полетов, в котором необходимо:

указать количество авиационных происшествий и инцидентов из-за отказа средств радиотехнического и электросветотехнического обеспечения полетов;

привести примеры необоснованных отключений средств радиотехнического и электросветотехнического обеспечения полетов, в результате которых создавалась

угроза безопасности полетов;

указать количество случаев повышения минимумов аэродромов, связанных с отказом средств радиотехнического и электросветотехнического обеспечения полетов, в результате чего имели место посадки на запасных аэродромах, задержки вылета и прилетов воздушных судов;

указать на имевшиеся ранее недостатки, которые не устранены до настоящего времени;

б) метеорологическое обеспечение полетов, в котором необходимо: дать общую оценку состояния метеорологического обеспечения полетов;

назвать случаи не оповещения или несвоевременного оповещения службы ОВД об опасных метеорологических явлениях;

отразить недостатки во взаимодействии службы ОВД и метеорологической службы;

7) состояние аэродромного обеспечения полетов, в котором необходимо отразить недостатки во взаимодействии службы ОВД со службами, обеспечивающими полеты;

8) заключение, в котором необходимо: подвести общий итог по организации и состоянию безопасности ОВД за отчетный период;

наметить мероприятия по улучшению профилактической и методической работы, а также по укреплению трудовой и технологической дисциплины;

проанализировать состояние условий труда и быта личного состава службы и подготовить предложения по их улучшению;

наметить мероприятия по улучшению взаимодействия со службами, обеспечивающими полеты.»;

дополнить главой 2-1 следующего содержания:

«2-1. Использование средств объективного контроля:

17-2. Проверка работы специалистов ОВД с помощью средств объективного контроля.

17-3. Анализ подлежат выписки из средств объективного контроля (записи данных и сообщений, которые организуются в соответствии с пунктами 64, 66, 78, 96, 97 настоящей Инструкции), в обязательном порядке включающие радиообмен «Диспетчер-Экипаж», «Диспетчер-Диспетчер», «Диспетчер-Наблюдатель АМСГ», каналы взаимодействия службы ОВД с другими службами, предприятиями, органами СВО, а также инструктажи и разборы дежурных смен службы ОВД.

17-4. Перечень должностных лиц, производящих выписки, утверждается руководителем организации гражданской авиации.

17-5. Выписки из средств объективного контроля и их анализ выполняется в следующих случаях:

1) плановые:

для контроля начальником службы ОВД – не реже 2-х раз в месяц. Объем

определяется начальником службы ОВД.

для контроля руководителями полетов (старшими диспетчерами) за работой специалистов смены ОВД – не реже 2 раз в месяц (по каждой смене, в пиковые часы). Объем определяется руководителем полетов (старшим диспетчером);

для контроля ведения переговоров между наблюдателем АМСГ и диспетчером службы ОВД в сложных метеорологических условиях – не реже 1 раза в месяц в объеме и на диспетчерских пунктах, определенных начальником службы ОВД;

для контроля ведения переговоров диспетчера службы ОВД со смежными диспетчерскими пунктами – не реже 1 раза в месяц в объеме, определенном начальником службы ОВД;

2) внеплановые:

при авиационном событии (в соответствии с требованиями Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 июля 2011 года № 828 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов»);

при обеспечении рейсов литеры «А»;

при поступлении от экипажа воздушного судна отчета об инциденте при воздушном движении.

17-6. Аэронавигационная организация составляет отчет на основе проведенных анализов расшифровок данных средств объективного контроля в службах ОВД.

Отчет предоставляется в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации ежеквартально»;

пункт 331 изложить в следующей редакции:

«331. Для полетов в воздушном пространстве с RVSM воздушные суда оснащаются приемоответчиками, передающими данные о барометрической высоте полета.

Допустимые отклонения от заданного эшелона (высоты) полета, отображаемого на индикаторе воздушной обстановки, составляют:

при полетах в воздушном пространстве с RVSM +60 метров (+200 футов);

в воздушном пространстве, где не применяется RVSM +60 метров (+200 футов) ниже эшелона полета 290 и ±90 метров (±300 футов) выше эшелона полета 410.

Сведения о превышении допустимых отклонений в воздушном пространстве с RVSM предоставляются органом ОВД в региональное мониторинговое агентство в соответствии с заключенным соглашением.»;

пункт 334 изложить в следующей редакции:

«334. Критерием, который используется при определении занятости эшелона воздушным судном, является ±60 метров (±200 футов) в воздушном пространстве RVSM. В воздушном пространстве, где не используется RVSM, он составляет +60 метров (+200 футов) ниже эшелона полета 290 и ±90 метров (±300 футов) выше.»;

пункт 405 изложить в следующей редакции:

«405. Радиовещательные передачи ATIS, содержащие информацию как для прибывающих, так и вылетающих воздушных судов, включают следующие элементы информации в указанном порядке:

- 1) название аэродрома;
- 2) буквенный индекс;
- 3) время наблюдения;
- 4) тип предполагаемого захода на посадку;
- 5) используемая (-ые) ВПП;
- 6) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления);

- 7) задержка в зоне ожидания (при необходимости);
- 8) эшелон перехода;
- 9) другая важная оперативная информация;
- 10) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой(ых) ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;

11) видимость и дальность видимости на ВПП (когда видимость или дальность видимости на ВПП составляет менее 2000 метров;

- 12) текущая погода;
- 13) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если небо затенено – вертикальная видимость, когда такие данные имеются.

- 14) температура воздуха;
- 15) температура точки росы;
- 16) данные для установки высотомера;

17) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зонах захода на посадку, взлета и набора высоты, включая сдвиг ветра, и информацию о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;

- 18) прогноз на посадку типа «тренд»;
 - 19) особые указания ATIS.»;
- пункт 406 изложить в следующей редакции:

«406. Радиовещательные передачи ATIS, содержащие информацию только для прибывающих воздушных судов, включают в себя следующие элементы информации в указанном порядке:

- 1) название аэродрома;
- 2) буквенный индекс;

- 3) время наблюдения;
 - 4) тип предполагаемого захода на посадку;
 - 5) используемая (-ые) ВПП;
 - 6) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления);
 - 7) задержка в зоне ожидания (при необходимости);
 - 8) эшелон перехода;
 - 9) другая важная оперативная информация;
 - 10) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой(ых) ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;
 - 11) видимость и дальность видимости на ВПП (когда видимость или дальность видимости на ВПП составляет менее 2000 метров;
 - 12) текущая погода;
 - 13) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если небо затенено – вертикальная видимость, когда такие данные имеются.
 - 14) температура воздуха;
 - 15) температура точки росы;
 - 16) данные для установки высотомера;
 - 17) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зонах захода на посадку включая сдвиг ветра, и информация о недавних явлениях погоды, влияющих на производство полетов;
 - 18) прогноз на посадку типа «тренд»;
 - 19) особые указания ATIS.»;
- пункт 407 изложить в следующей редакции:
- «407. Радиовещательные передачи ATIS, содержащие информацию только для вылетающих воздушных судов, включают в себя следующие элементы информации в указанном порядке:
- 1) название аэродрома;
 - 2) буквенный индекс;
 - 3) время наблюдения;
 - 4) используемая (-ые) ВПП;
 - 5) состояние поверхности ВПП и эффективность торможения (коэффициент сцепления);
 - 6) другая важная оперативная информация;

7) направление (в градусах относительно магнитного меридиана) и скорость приземного ветра, в том числе значительные изменения, и, если имеются датчики приземного ветра, установленные на конкретных участках используемой(ых) ВПП, и эта информация требуется эксплуатантами, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится;

8) видимость и дальность видимости на ВПП (когда видимость или дальность видимости на ВПП составляет менее 2000 метров;

9) текущая погода;

10) облачность ниже 1500 м (5000 фут) или ниже наибольшей минимальной абсолютной высоты в секторе, в зависимости от того, какое значение больше; кучево-дождевая облачность; если небо затенено – вертикальная видимость, когда такие данные имеются.

11) температура воздуха;

12) температура точки росы;

13) данные для установки высотомеров;

14) любая имеющаяся информация об особых метеорологических явлениях в зоне набора высоты, включая сдвиг ветра;

15) прогноз на посадку типа «тренд»;

16) особые указания ATIS.».

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Бектурова А.Г.

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

Министр

А. Жумагалиев