

**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;  
      6) 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, 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. Анализу 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 литера «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*

© 2012. РГП на ПХВ «Институт законодательства и правовой информации Республики Казахстан» Министерства юстиции Республики Казахстан