

**О внесении изменений и дополнений в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 "Об утверждении Типовых инструкций по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов" и 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 и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 20 января 2015 года № 20. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 25 февраля 2015 года № 10330

В соответствии с подпунктами 5) и 14) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», **ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в некоторые приказы Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан следующие изменения и дополнения:

1) в приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 «Об утверждении Типовых инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 6855, опубликованный 25 марта 2011 года в Собрании актов центральных исполнительных и иных центральных государственных органов Республики Казахстан № 4):

в Типовой инструкции по управлению безопасностью полетов при обслуживании воздушного движения, утвержденным указанным приказом:

подпункт 8) пункта 16 изложить в следующей редакции:

«8) опубликование первоначального варианта РСУБП, согласованного с уполномоченным органом в сфере гражданской авиации;»;  
дополнить главой 6 следующего содержания:

«6. Внедрение программы предотвращения несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу

39. Программа предотвращения несанкционированных выездов на взлетно-посадочную полосу (далее – ВПП) разрабатывается и выполняется с учетом принципов, которые применяются в системе управления безопасностью полетов.

Указанная программа представляет собой комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности операций на ВПП, включая радиотелефонную фразеологию, языковую компетентность, оборудование, светотехнические средства и маркировку аэродрома, аэродромные карты, эксплуатационные аспекты, ситуационную осведомленность и человеческий фактор.

40. Для внедрения программ предотвращения несанкционированных выездов на ВПП на аэродромах со среднегодовой интенсивностью полетов свыше 50 взлетно-посадочных операций в сутки создаются группы по вопросам безопасности операций на ВПП.

Целью деятельности таких групп являются:

- 1) разработка плана действий по обеспечению безопасности операций на ВПП;
- 2) проведение консультаций с руководящим составом организаций гражданской авиации по потенциальным проблемам несанкционированных выездов на ВПП и подготовка рекомендаций по устранению опасности и уменьшения остаточных рисков.

41. Группа по вопросам безопасности операций на ВПП должна включать представителей службы обслуживания воздушного движения, службы эксплуатации аэродрома, эксплуатантов воздушных судов и других заинтересованных организаций гражданской авиации. Частота проведения совещаний группы определяется ее руководителем.

42. После установления общего числа, типов и степени серьезности последствий несанкционированных выездов на ВПП группа по вопросам безопасности операций на ВПП должна определить задачи, решение которых повысит безопасность операций на ВПП, в том числе:

- 1) усовершенствовать сбор, анализ и распространение данных по вопросам безопасности операций на ВПП;

- 2) проверить, чтобы знаки и маркировка соответствовали требованиям, установленным в нормах годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации, утвержденным постановлением Правительства Республики Казахстан от 23 января 2012 года № 156 «Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации», и были видны пилотам и водителям;

- 3) выявить опасные участки на ВПП для дальнейшей публикации на картах аэродрома, регулярно проверять их точность, пересматривать по мере необходимости;

- 4) разработать инициативы, направленные на повышение стандартов связи;

- 5) выявить потенциальные новые технологии, которые могут снизить вероятность несанкционированных выездов на ВПП;

- 6) разработать образовательно-учебные материалы по вопросам безопасности операций на ВПП и обеспечить их распространение среди диспетчеров обслуживания воздушного движения, пилотов и персонала, управляющего транспортными средствами

на территории аэродрома.

43. После выявления опасных участков следует предпринять надлежащие меры по устранению опасных факторов и, если это невозможно осуществить незамедлительно, контролировать и снижать этот риск. Указанные меры могут включать следующее:

- 1) информационно-просветительские кампании;
- 2) дополнительные визуальные средства (знаки, маркировка и светотехнические средства);
- 3) использование альтернативных маршрутов движения;
- 4) строительство новых рулежных дорожек;
- 5) уменьшение «мертвых зон» в аэродромном диспетчерском пункте.

44. Группа по вопросам безопасности операций на ВПП разрабатывает план, который содержит перечень действий, призванных уменьшить недостатки в системе обеспечения безопасности операций на ВПП, и ответственных лиц (организаций) за их выполнение. Указанные действия должны учитывать конкретные условия аэродрома и быть направлены на решение вопросов или проблем, связанных с безопасностью операций на ВПП данного аэродрома.

План может включать предлагаемые изменения, затрагивающие физические характеристики аэродрома или имеющиеся на нем средства, процедуры обслуживания воздушного движения, требования, регулирующие допуск в контролируемую зону, уровень осведомленности пилотов и операторов транспортных средств и выпуск карт с нанесенными на них опасными участками.

45. Группа по вопросам безопасности операций на ВПП на периодической основе проводит оценку эффективности реализованных и (или) выполненных пунктов плана.

46. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации систематизирует и обобщает результаты деятельности групп по вопросам безопасности операций на ВПП в целях внедрения передовой практики.»;

2) 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 29 июля 2011 года в газете «Юридическая газета» № 108(1924):

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

в пункте 4 :

дополнить подпунктами 20-1) и 20-2) следующего содержания:

«20-1) пункт сбора донесений ОВД – орган ОВД, создаваемый с целью получения донесений, касающихся ОВД и планов полета, представляемых перед вылетом.

Пункт сбора ОВД может включать функции обслуживания аэронавигационной информации ;

20-2) контрольная точка аэродрома (далее – КТА) – условная точка, определяющая географическое местоположение аэродрома;»;

подпункт 29) изложить в следующей редакции:

«29) атмосферное давление на аэродроме (QFE) – значение атмосферного давления в миллиметрах ртутного столба (далее – мм.рт.ст.), в миллибарах (далее – мбар) или гектопаскалях (далее – гПа) на уровне порога взлетно-посадочной полосы;»;

дополнить подпунктом 38-1) следующего содержания:

«38-1) неконтролируемый аэродром – аэродром (за исключением временного аэродрома), на котором не организовано аэродромное диспетчерское обслуживание;»;

подпункты 71), 102) и 103) изложить в следующей редакции:

«71) видимость – видимость для авиационных целей представляет собой наибольшую из следующих величин:  
наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать черный объект приемлемых размеров, расположенный вблизи земли, при его наблюдении на светлом фоне ;

наибольшее расстояние, на котором можно различить и опознать огни силой света около 1000 кандел (кд) на неосвещенном фоне;»;

«102) аэродром (гидроаэродром) горный – аэродром (гидроаэродром), расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 метров (далее – м) и более в радиусе 25 километров (далее – км) от КТА (гидроаэродрома) или расположенный на высоте 1000 метров и более над уровнем моря ; » ;

«103) местность горная – местность с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км, а также местность с превышением над уровнем моря 2000 м и более;»;

пункт 17-1 изложить в следующей редакции:

«17-1. Аэронавигационная организация представляет в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации периодический анализ безопасности обслуживания воздушного движения по полугодиям. Структура и направления проводимого анализа определяются аэронавигационной организацией с учетом рекомендаций документа Международной организации гражданской авиации Правила аэронавигационного обслуживания «Организация воздушного движения.» (DOC PANS-ATM 4444);

подпункт 7) пункта 33 изложить в следующей редакции:

«7) между ДПК и ДПВ – на каждом аэродроме детализируется по виду захода на посадку (правила полетов по приборам – ППП, визуальный заход на посадку – ВЗП):

при заходе на посадку по ППП:

по удалению от порога ВПП;

по указанию сектора от магнитного курса посадки;

по диапазону высот при заходе на посадку по ПВП:

в момент обнаружения воздушного судна на предпосадочной прямой;»;  
дополнить пунктом 34-1 следующего содержания:

«34-1. Обслуживание воздушного движения начинается при входе воздушного судна в закрепленное за органом ОВД воздушное пространство и заканчивается при выходе воздушного судна из него.

В отдельных случаях рубеж передачи обслуживания воздушного движения может быть смещен в каждом конкретном случае по времени или в такую точку, которое было согласовано между двумя смежными органами ОВД.»;  
пункт 104 изложить в следующей редакции:

«104. Если в плане полета указано, что на начальном этапе полет будет неконтролируемый, а последующая часть – контролируемым, экипажу воздушного судна необходимо получить диспетчерское разрешение от органа ОВД, в чьей зоне ответственности начнется контролируемый полет за 5 минут до расчетного времени входа в контролируемое воздушное пространство.»;  
дополнить пунктом 265-1 следующего содержания:

«265-1. В случае прекращения (нарушения) связи с руководителем работ на летной полосе, мигание огнями ВПП является сигналом о необходимости немедленного освобождения ВПП.»;

подпункт 4) пункта 298 изложить в следующей редакции:

«4) другие воздушные суда, в зависимости от складывающейся воздушной обстановки, местных условий и процедур, связанных с эксплуатацией воздушного судна или аэродрома;»;

дополнить пунктом 311-1 следующего содержания:

«311-1. Отсутствие препятствий на ВПП определяется:

- 1) визуальным осмотром (в пределах видимости);
- 2) наблюдением по индикатору локатора обзора летного поля (при наличии);
- 3) по докладам экипажей воздушных судов об освобождении ВПП;
- 4) по докладам специалистов аэродромной службы при осмотре ВПП на не просматриваемых участках, в сложных метеоусловиях и ночью.»;

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, определяются в режиме горизонтального полета и составляют:

при полетах в воздушном пространстве от эшелона полета 410 и ниже  $\pm 60$  метров ( $\pm 200$  футов);

в воздушном пространстве выше эшелона полета 410  $\pm 90$  метров ( $\pm 300$  футов).

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  $\pm 60$  метров ( $\pm 200$  футов) в воздушном пространстве от эшелона 410 и ниже, в воздушном пространстве выше эшелона полета  $410 \pm 90$  метров ( $\pm 300$  футов).»;

пункт 343 изложить в следующей редакции:

«343. Системы наблюдения применяются в целях обеспечения районного диспетчерского обслуживания, диспетчерского обслуживания подхода и аэродромного диспетчерского обслуживания.»;

пункт 410 изложить в следующей редакции:

«410. Органы ОВД обеспечивают контроль за соблюдением экипажем воздушного судна положений, касающиеся представления, заполнения, выполнения и закрытия плана полета, за исключением положений, когда план полета закрывается в неконтролируемом воздушном пространстве.».

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан (Сейдахметов Б.К.) обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан направление копии на официальное опубликование в средствах массовой информации и информационно-правовой системе «Әділет» республиканского государственного предприятия на праве хозяйственного ведения «Республиканский центр правовой информации Министерства юстиции Республики Казахстан»;

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и на интранет-портале государственных органов.

4) в течение 10 рабочих дней после государственной регистрации настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан представление в Юридический департамент Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан сведений об исполнении мероприятий, предусмотренных подпунктами 1), 2) и 3) пункта 2 настоящего приказа.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан Касымбек Ж.М.

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

*Исполняющий обязанности  
Министра по инвестициям и развитию  
Республики Казахстан Ж. Касымбек*

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