

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 по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года № 1081. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 21 декабря 2015 года № 12438

В соответствии с пунктом 1 статьи 43-1 Закона Республики Казахстан от 20 марта 1998 года «О нормативных правовых актах», **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 за № 7006, опубликованный в газете «Юридическая газета» от 29 июля 2011 года № 108 (2098)) следующие изменения и дополнения:

в Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной указанным приказом:
пункт 7 изложить в следующей редакции:

«7. Специалисты службы ОВД руководствуются должностными инструкциями и технологиями работы диспетчеров службы ОВД, утвержденными руководителем аэронавигационной организации.

Должностные инструкции диспетчеров, осуществляющих ОВД, разрабатываются для каждого диспетчерского пункта.

Технологии работы диспетчеров службы ОВД разрабатываются для каждого диспетчерского пункта (сектора).»;

пункт 11 изложить в следующей редакции:

«11. Часы и другие регистрирующие время приборы в органах ОВД отображают время с точностью в пределах ± 30 секунд от UTC. При использовании линии передачи данных, часы и другие регистрирующие время приборы отображают время с точностью в пределах 1 секунды от UTC.

Проверка текущего времени при записи информации проводится каждые 4 часа с записью в оперативном журнале службы радиотехнического оборудования и связи (далее – служба ЭРТОС), проверка текущего времени других регистрирующих время приборов в органах ОВД (службах ОВД) осуществляется в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по

инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 345 «Об утверждении Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской авиации» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11285).»;

пункт 19 изложить в следующей редакции:

«19. Служба ОВД создается для обеспечения безопасности воздушного движения при выполнении ее персоналом задач по обслуживанию воздушного движения и контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства.»;

пункт 30 изложить в следующей редакции:

«30. Границы районов ОВД (диспетчерских зон) и районов аэродромов определяются с учетом зон действия радиолокаторов, обеспечения радиосвязью «воздух-земля», оснащенностью навигационным оборудованием.

Граница диспетчерских секторов в пределах районов ОВД и районов аэродромов утверждается руководителем аэронавигационной организации.

Границы аэроузлов устанавливаются по внешним границам районов аэродромов, входящих в аэроузлы.

В районах аэродромов (аэроузлов) устанавливаются зоны взлета и посадки, коридоры входа и выхода, зоны ожидания и другие зоны специального назначения.

В случае если район (зона) ответственности РДЦ и АДЦ (ДПРА) относится по принадлежности к разным аэронавигационным организациям, рубежи приема-передачи воздушных судов устанавливаются в соответствии с соглашением о процедурах координации между соответствующими органами ОВД.

Границы зоны взлета и посадки устанавливаются с учетом летно-технических характеристик воздушных судов, выполняющих полеты на данном аэродроме и по своим размерам обеспечивают возможность безопасного выполнения маневра снижения и захода на посадку, набора высоты после взлета и полет по аэродромному кругу полетов.» ;

дополнить пунктами 65-1 и 65-2 следующего содержания:

«65-1. На контролируемых аэродромах все транспортные средства, используемые на площади маневрирования, поддерживают двустороннюю связь с аэродромным диспетчерским пунктом, за исключением случаев, когда необорудованное транспортное средство движется в сопровождении другого транспортного средства, оборудованного средствами связи в соответствии с пунктом 111 Основных правил полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан, утвержденными постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 января 2012 года № 103, либо используется по заранее составленному плану, согласованному с аэродромным диспетчерским пунктом.

65-2. В случае проведения строительных работ на площади маневрирования (с учетом боковых полос безопасности) в период производства полетов обеспечивается

двусторонняя радиотелефонная связь между аэродромным диспетчерским пунктом и ответственным лицом, руководящим работами (либо службами аэропорта, контролирующими работы).

Порядок ведения связи согласовывается с аэродромным диспетчерским пунктом.»;

пункт 67 изложить в следующей редакции:

«67. Органы ОВД обеспечиваются последней информацией о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях, а также вулканической деятельности, необходимой для выполнения ими соответствующих функций в соответствии с Правилами метеорологического обеспечения гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 марта 2015 года № 346 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 11277).»;

параграф 2 главы 16 изложить в следующей редакции:

«Параграф 2. Операции, осуществляемые в условиях ограниченной видимости

250. Операции, осуществляемые в условиях ограниченной видимости применяются при RVR менее 550 метров, когда вся площадь маневрирования или ее часть визуально не контролируется с диспетчерского пункта.

251. В условиях ограниченной видимости, которые не позволяют диспетчеру АДЦ (ДПРА) осуществлять визуальный контроль за движениями воздушных судов и транспортных средств на площади маневрирования, применяется следующий порядок:

1) на пересечении рулежных дорожек, находящееся на РД воздушное судно или транспортное средство, ожидает на границе, обозначенной огнями предупреждающей линии, огнями линии «стоп» или маркировкой мест пересечения РД;

2) на рулежных дорожках выдерживается продольный интервал, установленный процедурой эшелонирования воздушных судов и транспортных средств для каждого конкретного аэродрома. В случае применения данного интервала учитываются характеристики средств наблюдения и управления наземным движением, сложность планировки аэродрома, и характеристики воздушных судов, использующих данный аэродром.

252. Для управления наземным движением при выполнении заходов на посадку по категориям II/III, эксплуатантом аэродрома (аэропорта) совместно со службой ОВД утверждается инструкция по операциям в условиях ограниченной видимости.

253. В инструкции по операциям в условиях ограниченной видимости, указывается следующее:

1) значение(я) RVR, при котором(ых) применяются операции в условиях ограниченной видимости;

2) минимальные требования к оборудованию ILS/MLS для обеспечения полетов по категориям II / III;

3) другие службы и средства, необходимые для обеспечения полетов по категориям II/III, включая наземные аэронавигационные огни, которые контролируются на предмет исправности в соответствии с пунктом 322-1 настоящего приказа;

4) критерии и обстоятельства, в которых снижаются характеристики оборудования ILS/MLS ниже уровня категорий II/III;

5) требование сообщения о любом отказе оборудования или ухудшении его характеристик соответствующим летным экипажам, диспетчерскому органу подхода и любой другой соответствующей организации;

6) специальные процедуры управления движением на площади маневрирования, в к л ю ч а я :

 подлежащие использованию места ожидания на ВПП;
 минимальное расстояние между прибывающими и вылетающими воздушными судами для обеспечения защиты чувствительных и критических зон радиомаячных с р е д с т в ;

 порядок проверки освобождения ВПП воздушными судами и транспортными с р е д с т в а м и ;

 процедуры эшелонирования воздушных судов и транспортных средств (в случае п р и м е н е н и я) ;

7) применяемый интервал между выполняющими друг за другом заход на посадку в о з д у ш н ы м и с у д а м и ;

8) предпринимаемые действия, в случае необходимости прекращения операций в условиях о г р а н и ч е н н о й в и д и м о с т и ;

9) другие соответствующие условия или требования, необходимые при выполнении операций в условиях о г р а н и ч е н н о й в и д и м о с т и .

254. Процедуры в условиях ограниченной видимости инициируются руководителем полетов (старшим диспетчером смены), а при их отсутствии – диспетчером АДЦ (Д П Р А) .

Диспетчер АДЦ (ДПРА) информирует смежные диспетчерские пункты о начале и прекращении действия процедур, связанных с выполнением точных заходов на посадку по категориям II/III и операций в условиях ограниченной видимости.

Начало действий процедур LVP сообщается по каналу ATIS или диспетчером о р г а н а О В Д .

255. Перед введением в действие процедур ограниченной видимости, АДЦ (ДПРА) начинает вести учет транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на площади маневрирования, и продолжает вести этот учет в течение всего периода действия этих процедур для содействия обеспечению безопасности деятельности на этой площади и ограничивает движение транспортных средств служб аэродрома по перронам и площади маневрирования.

Порядок учета транспортных средств и лиц, находящихся в данный момент на

площади маневрирования при введении в действие процедур ограниченной видимости определяется аэронавигационной организацией.

256. Контроль за наличием препятствий на ВПП и в зонах РМС производится органом ОВД с использованием локатора обзора летного поля (при наличии), по докладам экипажей воздушных судов или докладам специалиста аэродромной службы.

257. При выполнении точных заходов на посадку по категориям II/III сигналы курсового и глиссадного радиомаяков обеспечиваются защитой от помех на конечном этапе захода на посадку.

258. Орган ОВД информирует пилота (экипаж) воздушного судна об изменении эксплуатационного состояния радио и светотехнического оборудования.

259. Орган ОВД передает пилоту (экипажу) воздушного судна значения дальности видимости на ВПП:

в зоне приземления ВПП, не оборудованной средствами точного захода на посадку и посадки или оборудованной для захода на посадку и посадки по приборам по категории I;

в зоне приземления и середине ВПП, предназначенной для выполнения захода на посадку и посадки по приборам по категории II;

в зоне приземления, середине ВПП и дальнего конца ВПП, предназначенной для выполнения заходов на посадку и посадки по приборам по категории III.

260. Доклад об освобождении ВПП в условиях ограниченной видимости производится на РД только после освобождения критической зоны РМС, обозначенной световыми указателями.

Руление на перрон после освобождения ВПП осуществляется за машиной сопровождения. Заруливание воздушного судна на стоянку осуществляется по указанию встречающего.

Воздушные суда, выруливающие на взлет, лидируются машиной сопровождения от мест стоянок до предварительного старта. На предварительном старте воздушные суда должны останавливаться перед световым указателем, обозначающим критическую зону РМС.

При наличии осевых огней РД допускается руление ВС по осевым огням РД без машины сопровождения.»;

пункт 267 изложить в следующей редакции:

«267. Орган ОВД составляет отчет о любом событии, связанном с наличием препятствия на ВПП или несанкционированным выездом на ВПП, и предоставляет его через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации.»;

параграф 12 главы 16 дополнить пунктами 322-1 и 322-2 следующего содержания:

«322-1. Работоспособность светосигнального оборудования аэродрома определяется диспетчером АДЦ (ДПРА) посредством системы автоматической

индикации (контроля) отказов (при ее наличии).

При отсутствии системы автоматической индикации (контроля) отказов светосигнального оборудования аэродрома или в целях поддержания такой системы, диспетчер АДЦ (ДПРА) осуществляет визуальный контроль за огнями светосигнального оборудования в пределах видимости, а также использует информацию от экипажей воздушных судов или результатов проверки светосигнального оборудования специалистами аэропортовых служб.

322-2. При получении информации о неисправности какого-либо огня (огней) диспетчер ДПРА (АДЦ) предпринимает меры для обеспечения безопасности воздушных судов или транспортных средств и информирует ответственное лицо, назначенное эксплуатантом аэродрома о необходимости устранения этой н е и с п р а в н о с т и . » ;

пункт 423-1 изложить в следующей редакции:

«423-1. Координация и передача ОВД между смежными органами диспетчерского обслуживания сопредельных государств осуществляется в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.»;

пункт 423-4 изложить в следующей редакции:

«423-4. Координация между диспетчерскими пунктами (секторами) в составе одной аэронавигационной организации осуществляется в соответствии с технологиями работы диспетчеров службы ОВД.»;

пункт 429-3 изложить в следующей редакции:

«429-3. Прежде чем вводить изменения в аэронавигационную систему, органы ОВД учитывают время, необходимое службе управления аэронавигационной информацией для подготовки, оформления и выпуска соответствующего материала, предназначенного для опубликования.

В случае, если вводимые изменения подлежат включению в аэронавигационные карты и (или) автоматизированные системы, они представляются службе управления аэронавигационной информацией в сроки, установленными Правилами обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов воздушных судов, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 169 «Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией эксплуатантов воздушных судов» (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 10605) . » ;

пункт 447 изложить в следующей редакции:

«447. Для того чтобы уменьшить последствия полного отказа наземного радиооборудования в целях обеспечения безопасности полетов, разрабатываются инструкции по резервированию средств РТОП и связи в соответствии с Правилами радиотехнического обеспечения полетов и авиационной радиосвязи в гражданской

авиации, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 345 (зарегистрированный в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 1 1 2 8 5) . » ;

пункт 457 изложить в следующей редакции:

«457. После выдачи STCA, в случае нарушения минимума эшелонирования, орган ОВД составляет отчет об инциденте и предоставляет его через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации . » ;

пункт 467 изложить в следующей редакции:

«467. После выдачи MSAW, в случае непреднамеренного нарушения минимальной безопасной абсолютной высоты, которое может привести к столкновению соответствующего исправного воздушного судна с землей, орган ОВД составляет отчет об инциденте и предоставляет его через систему представления данных в адрес соответствующего структурного подразделения аэронавигационной организации.»;

главу 22 дополнить параграфом 10-1 следующего содержания:

«Параграф 10-1. Потеря ориентировки при полетах по ПВП, и полеты по ПВП в неблагоприятных метеорологических условиях

471-1. Воздушное судно, которое выполняет полет по ПВП и сообщает о том, что оно не уверено в своем местоположении, или потеряло ориентировку, или оказалось в неблагоприятных метеорологических условиях, следует считать находящимся в аварийной ситуации .

Орган ОВД в зависимости от обстоятельств запрашивает от экипажа ВС следующую информацию для оказания содействия:

- 1) условия полета воздушного судна;
- 2) местоположение (если таковое известно) и эшелон;
- 3) аэродромы вылета и назначения;
- 4) число лиц на борту;
- 5) остаток топлива;

б) скорость воздушного судна и курс от последнего известного местоположения, если это необходимо ;

7) имеющееся на борту навигационное оборудование и принимаются ли какие-либо навигационные сигналы ;

8) код ВОРЛ (если применяется);

9) возможности ADS-B (при наличии).».

471-2. В том случае, если связь с воздушным судном неустойчивая или нарушается, диспетчер ОВД предлагает экипажу воздушного судна набрать высоту до более высокого эшелона, если позволяют метеорологические условия и другие обстоятельства. При этом учитывается возможность потери ориентировки в результате

неблагоприятных метеорологических условий.

471-3. Оказание навигационной помощи пилоту в определении местоположения воздушного судна осуществляется с использованием системы наблюдения ОВД, пеленгатора, навигационных средств или по средством его ориентирования другими воздушными судами.

471-4. Орган ОВД сообщает пилоту информацию о находящихся вблизи аэродромах, где существуют визуальные метеорологические условия.

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, где воздушное судно находится или предполагается, что находится.

471-6. После определения местоположения воздушного судна передать экипажу маршрут и условия полета для выхода на аэродром назначения (запасной) или трассу.»;

пункт 472 изложить в следующей редакции:

«472. Отчет об инциденте представляется органу ОВД, в зоне обслуживания которого произошел инцидент, и в отношении инцидентов, касающихся обеспечения обслуживания воздушного движения, включая такие события, как сближения воздушных судов (AIRPROX) и другие серьезные проблемы, которые представляют угрозу воздушному судну и вызывают неправильность или несоблюдение применяемых процедур, а также отказ наземных средств.»;

дополнить пунктом 473-1 следующего содержания:

«473-1. Если воздушное судно, с которым произошел инцидент, направляется в пункт назначения, расположенный на территории Республики Казахстан, орган ОВД, в зоне обслуживания которого произошел инцидент, уведомляет орган ОВД аэродрома назначения о необходимости получения отчета об инциденте от экипажа воздушного судна .

В сообщении об инциденте включается следующая информация:

- 1) тип инцидента ;
- 2) опознавательный индекс соответствующего воздушного судна;
- 3) время и местоположение в момент инцидента;
- 4) краткие сведения об инциденте.

При выполнении международного рейса с аэродромом назначения, находящимся за пределами территории Республики Казахстан, отчет об инциденте запрашивается аэронавигационной организацией через уполномоченный орган в сфере гражданской авиации . » .

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

- 1) государственную регистрацию настоящего приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан ;
- 2) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации

настоящего совместного приказа в Министерстве юстиции Республики Казахстан направление его копии на официальное опубликование в периодических печатных изданиях и информационно-правовой системе «Әділет»;

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

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

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан.

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

М и н и с т р

п о и н в е с т и ц и я м и р а з в и т и ю

Республики Казахстан

А. Исекешев