

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 и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 декабря 2017 года № 911. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 24 января 2018 года № 16272.

В соответствии с пунктом 2 статьи 50 Закона Республики Казахстан от 6 апреля 2016 года "О 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" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 7006, опубликован 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 органа ОВД (службы ОВД), в своей работе, руководствуются технологиями работы диспетчеров органа ОВД (службы ОВД), которые разрабатываются с учетом местных особенностей и условий каждого конкретного диспетчерского пункта (сектора) и утверждаются руководителем аэронавигационной организации (филиала), и включают:

- 1) общие положения;
- 2) подготовка к дежурству и прием дежурства;
- 3) процедуры и условия координации;
- 4) обслуживание воздушного движения;

5) порядок действий в аварийных условиях, опасных ситуациях и отказах оборудования, непредвиденных обстоятельствах, связанных с нарушением ОВД.";

пункт 17-5 изложить в следующей редакции:

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-х раз в месяц (по каждой смене, в пиковые часы). Объем определяется руководителем полетов (старшим диспетчером);

для контроля ведения переговоров между наблюдателем АМО 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 в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15597));

при обеспечении рейсов литеры "А";

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

пункты 17-7 и 17-8 изложить в следующей редакции:

"17-7. Задачи и функции органа ОВД (службы ОВД) определяются положением об органе ОВД (службе ОВД), утверждаемым руководителем аэронавигационной организации (филиала).

Организационно-штатная структура органа ОВД (службы ОВД) разрабатывается в соответствии с задачами и функциями, определяемыми положением об органе ОВД (службе ОВД) и на ее основе устанавливается механизм подчиненности.

17-8. Должностные инструкции разрабатываются для каждой должности в органе ОВД (службе ОВД), предусмотренной штатным расписанием, и утверждаются руководителем аэронавигационной организации (филиала).";

пункты 17-13 и 17-14 изложить в следующей редакции:

"17-13. В органе ОВД (службе ОВД) организуется прохождение медицинского осмотра диспетчеров ОВД (руководителей полетов, старших диспетчеров) перед началом выполнения должностных обязанностей в соответствии с подпунктом 1) пункта 53 Правил медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 5 июня 2017 года № 324 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов Республики Казахстан № 15325), а также разрабатывается порядок контроля по недопущению нахождения персонала органа ОВД с признаками алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения в процессе выполнения своих обязанностей.

17-14. Аэронавигационная организация обеспечивает орган ОВД (службу ОВД) руководствами пользователя оборудования и (или) систем, применяемых в целях ОВД, документами аэронавигационной информации (сборниками аэронавигационной информации) с назначением в органе ОВД (службе ОВД) ответственного должностного лица за их сохранность, ведение и ознакомление персонала органа ОВД.";

пункт 23-4 изложить в следующей редакции:

"23-4. Режим работы органов ОВД на аэродромах соответствует постоянно действующему регламенту работы данного аэродрома, опубликованному в документах аэронавигационной информации.

Регламент работы аэродрома предварительно согласовывается между эксплуатантом аэродрома и службой ОВД.";

пункт 23-7 исключить;

пункт 34 изложить в следующей редакции:

"34. При отсутствии диспетчера МДП и/или органа ОВД района аэродрома (связанное с регламентом его работы) ОВД полетов по ППП (специальных полетов по ПВП) следующих через район МДП или район аэродрома по воздушным трассам на эшелонах, но не ниже безопасных эшелонов для данных воздушных трасс, осуществляется диспетчером РДЦ в пределах горизонтальных границ своей зоны ответственности.";

пункт 65-1 изложить в следующей редакции:

"65-1. На контролируемых аэродромах все транспортные средства, используемые на площади маневрирования, поддерживают двустороннюю связь с органом ОВД аэродрома, за исключением случаев, когда необорудованное транспортное средство движется в сопровождении другого транспортного средства, оборудованного такими средствами связи, либо используется по заранее составленному плану, согласованному с органом ОВД.";

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, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 14 июня 2017 года № 345 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15358) (далее – Правила метеорологического обеспечения).";

пункт 74 изложить в следующей редакции:

"74. Данные, содержащие информацию о ходе полета воздушного судна, представляются посредством использования электронных средств отображения

информации или, при отсутствии электронных средств, записываются на бумажном носителе (в журнале).";

пункт 76 исключить;

пункт 78 изложить в следующей редакции:

"78. Данные, содержащие информацию о ходе полета воздушного судна, хранятся в течение 30 календарных дней.";

пункт 97-4 изложить в следующей редакции:

"97-4. Диспетчерский орган обеспечивает эшелонирование путем использования одного из следующих элементов:

1) вертикального эшелонирования, обеспечиваемого путем выделения для полетов различных эшелонов в соответствии с главой 14 настоящей Инструкции и приложением 2 к настоящей Инструкции;

2) горизонтального эшелонирования, обеспечиваемого с помощью:

продольного эшелонирования за счет выдерживания интервала между воздушными судами, выполняющими полет по одним и тем же сходящимся или идущим в противоположных направлениях линиям пути, который выражается во времени или расстоянии; либо

бокового эшелонирования за счет обеспечения полетов воздушных судов на разных маршрутах или в разных географических районах.";

пункт 196 изложить в следующей редакции:

"196. На аэродромах, оснащенных ATIS, при установлении первоначальной связи с экипажем воздушного судна, диспетчер АДЦ (ДПРА) получает от экипажа воздушного судна доклад о прослушивании информации ATIS.

При получении информации об изменении на аэродроме назначения метеорологической обстановки (SIGMET, AIRMET, предупреждение по сдвигу ветра), диспетчер АДЦ (ДПРА) передает эти сведения экипажам воздушных судов, находящимся на связи.

Предупреждение по аэродрому передается экипажам воздушных судов, находящимся на земле.

Эшелон перехода включается в диспетчерские разрешения для захода на посадку при отсутствии ATIS.";

пункты 207, 208, 209, 210, 211, 212 и 213 изложить в следующей редакции:

"207. Визуальный заход на посадку начинается в любой точке схемы захода на посадку по приборам. Разрешение экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку может быть запрошено экипажем воздушного судна или выдано диспетчером ОВД (при условии предварительного согласования диспетчера ОВД с экипажем воздушного судна).

208. Экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку при условии:

1) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами;

2) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует уровню, на котором начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившему такое разрешение, или превышает этот уровень; или

3) в любой момент полета по схеме захода на посадку по приборам, пилот сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку.

209. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку означает, что экипажу предоставляется право выбора траектории полета по своему усмотрению.

210. Диспетчер АДЦ (ДПРА) обеспечивает установленные интервалы эшелонирования для полетов по ППП между воздушным судном, выполняющим визуальный заход на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

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.

212. Орган ОВД информирует экипаж воздушного судна, следующего позади воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого, о возможной турбулентности в следе.

213. Диспетчер АДЦ (ДПРА) при выполнении визуального захода на посадку:

1) контролирует выдерживание экипажем схемы снижения и захода на посадку по приборам до начала визуального захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;

2) своевременно представляет информацию экипажу о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке;

3) контролирует выдерживание экипажем воздушного судна схемы ухода на второй круг по приборам при наличии радиолокационного контроля.";

пункты 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224 и 225 исключить;

пункт 302 изложить в следующей редакции:

"302. Взлет не от начала ВПП производится по согласованию между органом ОВД и экипажем вылетающего воздушного судна.

Решение на взлет не от начала ВПП, принимает экипаж воздушного судна.";

пункт 390 изложить в следующей редакции:

"390. Для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах района полетной информации могут создаваться центры

полетной информации (далее – ЦПИ), если ответственность за обслуживание в таких районах не возложена на органы ОВД.

Для персонала ЦПИ утверждаются руководителем организации гражданской авиации (филиала) рабочие инструкции, определяющие с учетом местных особенностей порядок предоставления полетно-информационного обслуживания.";

пункт 393-1 изложить в следующей редакции:

"393-1. Кроме информации, указанной в пункте 393 настоящей Инструкции, полетно-информационное обслуживание, которым обеспечиваются полеты, включает предоставление информации относительно:

1) сообщаемых или прогнозируемых погодных условий на аэродромах вылета, назначения и запасных аэродромах;

2) опасности столкновения для воздушных судов, выполняющих полет в воздушном пространстве классов С и G.

Информация, указанная в подпункте 2) настоящего пункта, включающая только известные воздушные суда, присутствие которых может создавать угрозу столкновения с информируемыми воздушными судами, будет иногда неполной, и органы ОВД не могут взять на себя ответственность за ее постоянный выпуск или за ее точность.

В случае, когда существует необходимость дополнить информацию об угрозе столкновения, предоставляемую в соответствии с подпунктом 2) настоящего пункта, либо в случае временного нарушения полетно-информационного обслуживания в определенном воздушном пространстве целесообразно применять радиовещательную передачу воздушными судами информации о движении, которая передается экипажами в соответствии с требованиями Правил производства полетов в сфере гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15852).";

дополнить пунктами 395-1, 395-2, 395-3, 395-4, 395-5, 395-6, 395-7, 395-8, 395-9, 395-10, 395-11, 395-12, 395-13, 395-14, 395-15, 395-16 и 395-17 следующего содержания:

"395-1. Сообщение при оперативном полетно-информационном обслуживании (далее – OFIS) по ОВЧ (либо на высокой частоте (далее – ВЧ)) для использования в течение маршрутной фазы полета предназначено для того, чтобы обеспечить пилота по его запросу необходимой информацией об аэродроме и позволить ему принять предварительные решения относительно возможностей захода и посадки на этом аэродроме. Объем сообщения OFIS по ВЧ должен позволить пилотам установить основные соотношения между состоянием аэродрома и эксплуатационными возможностями воздушного судна и экипажа.

395-2. Сообщение OFIS по ОБЧ (ВЧ) может применяться без изменения как для адресных передач, так и для включения в передачи методом радиовещания, предназначенные для нескольких аэродромов.

395-3. Не следует включать в сообщение OFIS по ОБЧ (ВЧ) информацию, касающуюся средств и оборудования, если такая информация опубликована в документах аэронавигационной информации.

395-4. Содержание сообщения OFIS по ОБЧ (ВЧ) для конкретного аэродрома может быть сокращено по мере необходимости, если аэродром закрыт.

395-5. При ведении ВЧ (ОБЧ) - радиовещательных передач (OFIS):

1) каждое сообщение по аэродрому следует обозначать названием аэродрома, к которому относится информация;

2) включается последняя имеющаяся информация с указанием времени этого наблюдения;

3) включаемую в радиовещательную передачу и информацию следует обновлять немедленно, если происходит какое-либо изменение.

395-6. В сообщения, входящие в ВЧ-радиовещательные передачи OFIS, должна включаться следующая информация, передаваемая в указанной последовательности:

1) информация о погоде на маршруте (информация об особых явлениях погоды на маршруте передается по форме SIGMET и (или) AIRMET);

2) информация по аэродрому, в том числе:

название аэродрома;

время наблюдения;

важная оперативная информация;

направление и скорость приземного ветра;

если целесообразно, максимальная скорость ветра;

видимость и, в соответствующем случае, дальность видимости на ВПП (RVR);

текущая погода;

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 облачность сплошная, вертикальная видимость (при наличии данных);

прогноз по аэродрому.

395-7. В сообщения, входящие в ОБЧ-радиовещательные передачи OFIS, включают 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) задержка в зоне ожидания (при необходимости);

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, указание ВПП и ее участка, к которому информация относится, если такая информация требуется эксплуатантами воздушных судов;

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 высотомера;

14) 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;

15) прогноз на посадку типа "тренд".

395-8. Аэродромное полетно-информационное обслуживание (далее – AFIS) предоставляется на неконтролируемых аэродромах (вертодромах), на которых в соответствии с Методикой оценки потребности в обслуживании воздушного движения, утвержденной приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 19 июня 2017 года № 361 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15364), определена потребность такого вида обслуживания.

Воздушное пространство, в пределах которого предоставляется AFIS, определяется как "зона полетной информации" (далее - AFIZ) с указанием ее боковых и вертикальных границ.

395-9. Аэродромное обслуживание полетной информацией обеспечивается аэродромной службой полетной информации (далее – орган AFIS). Орган AFIS обеспечивает только полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение на аэродроме (вертодроме) и не осуществляет аэродромное диспетчерское обслуживание.

Орган AFIS обслуживает все воздушные суда на площади маневрирования и все воздушные суда, выполняющие полеты в зоне полетной информации.

395-10. Для предоставления экипажу воздушного судна возможности определять вид предоставляемого обслуживания, орган AFIS использует позывной "Информация" после названия аэродрома. В случае, если определяется, что экипаж воздушного судна не осведомлен об отсутствии аэродромного диспетчерского обслуживания, орган AFIS сообщает об этом экипажу воздушного судна, используя фразу: "аэродромное диспетчерское обслуживание не предоставляется, повторяю, не предоставляется".

395-11. При выполнении полетов в AFIZ и на аэродромах AFIS командир воздушного судна на основе полученной от органа AFIS информации, а также на основе своих знаний и имеющейся информации принимает решение относительно необходимых действий для обеспечения эшелонирования относительно других воздушных судов, а также соблюдения дистанции относительно транспортных средств и препятствий.

Предоставление информации экипажу воздушного судна осуществляется по его запросу, либо по инициативе органа AFIS, если такая информация, по которой не было запроса от экипажа воздушного судна, может способствовать безопасному выполнению полета.

395-12. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна следующую информацию о метеорологических условиях:

последние данные о направлении и скорости приземного ветра, в том числе об их значительном изменении;

данные для установки высотомера по давлению QFE, а также по запросу экипажа воздушного судна данные для установления высотомера по давлению QNH;

данные о температуре воздуха на рабочей ВПП при выполнении взлета газотурбинных воздушных судов;

данные о минимальной видимости по направлению взлета и начального набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки, если она не превышает 10 км, или в соответствующих случаях, данные о дальности видимости на рабочей ВПП, если орган AFIS получил информацию;

особые метеорологические условия в зоне взлета и набора высоты или в зоне захода на посадку и посадки. Такая информация включает информацию:

о наличии или ожидаемом появлении в зоне кучево-дождевой облачности или грозы, сдвига ветра, града, линии шквалов, умеренной или сильной турбулентности, умеренного или сильного обледенения;

любую информацию о недавних явлениях погоды, которые имеют важное, с точки зрения эксплуатации, значение (замерзающие осадки; замерзающий туман; умеренные или сильные осадки - дождь, морось, снег, дождь со снегом, ледяной дождь, град, ледяная или снежная крупа, снежные зерна; умеренная или сильная низовая метель; туман; пылевая или песчаная буря; гроза; смерч; вулканический пепел).

395-13. Орган AFIS в случае необходимости предоставляет экипажу воздушного судна сообщения, полученные от других органов ОВД.

395-14. Орган AFIS, с целью организации и поддержания упорядоченного потока движения на аэродроме, предоставляет экипажу воздушного судна информацию, которая позволяет выбрать ВПП для выполнения взлета или посадки, включая:

- данные по направлению и скорости ветра;

- данные о предпочтительной ВПП;

- схемы руления на аэродроме (вертодроме);

- данные о длине ВПП или части ВПП, которую экипаж планирует использовать для взлета или посадки (по запросу экипажа воздушного судна).

395-15. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна информацию об известных ему воздушных судах, автотранспортных средствах и персоналу, которые находятся в зоне маневрирования и непосредственно вблизи нее, или об известных ему воздушных судах, выполняющих полеты в пределах AFIS, которые могут представлять опасность для этого воздушного судна.

395-16. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна информацию об условиях на аэродроме (вертодроме), которая необходима для обеспечения безопасности полета воздушного судна.

Такая информация должна, по возможности, содержать:

- сведения о строительных или ремонтных работах на рабочей площади аэродрома (вертодрома) или непосредственно вблизи нее;

- неровной или разрушенной поверхности на ВПП, РД или перроне, независимо от наличия соответствующей маркировки;

- снега, слякоти или льда на ВПП, РД или перроне;

- воды на ВПП, РД или перроне;

- снежных сугробах или заносах вблизи ВПП, РД или перрона; других временных опасностей, в том числе неподвижных воздушных судах или птицах на земле и в воздухе;

- отказа или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы аэродрома (вертодрома);

- любой другой соответствующей информации.

395-17. Орган AFIS предоставляет экипажу воздушного судна информацию об изменениях в эксплуатационном состоянии не визуальных навигационных средств и визуальных средств, имеющих важное значение для аэродромного движения.

395-18. Орган AFIS обеспечивает аварийное оповещение аварийно-спасательной команды аэродрома (вертодрома, аэропорта) и координационный центр поиска и спасания, в случае если:

- получена информация о том, что на аэродроме (вертодроме) или вокруг аэродрома (вертодрома) произошло авиационное происшествие;

получена информация об угрозе или возможности возникновения угрозы безопасности воздушного судна, которое входит или будет входить в зону ответственности органа AFIS;

об этом поступил запрос от экипажа воздушного судна;

такое сообщение считается необходимым.";

главу 18 дополнить параграфом 1-1 следующего содержания:

"Параграф 1-1. Обеспечение аэродромных органов полетно-информационного обслуживания (AFIS) информацией и средствами связи

395-19. Организация работы органа AFIS предусматривает наличие у его специалиста оперативной информации:

о фактических и прогнозируемых метеорологических условиях на аэродроме (вертодроме) AFIS;

по особым, с точки зрения эксплуатации, условиям на рабочей площади аэродрома (вертодрома) и информацию об эксплуатационном состоянии любого связанного с аэродромом (вертодромом) средства;

по эксплуатационному состоянию не визуальных навигационных средств, а также визуальных средств, которые необходимы для наземного движения, выполнения взлета, вылета, захода на посадку и посадки, в пределах их зоны ответственности.

395-20. Средства авиационной воздушной радиосвязи, используемой органом AFIS обеспечивают ведение прямой, оперативной, непрерывной и свободной от помех двусторонней связи между органом AFIS и воздушными судами, выполняющими полеты в пределах AFIZ.

395-21. Орган AFIS обеспечивается авиационной наземной телефонной связью с: соответствующим РДЦ (МДП, ЦПИ);

соответствующим диспетчерским органом подхода (при наличии и в случае необходимости);

местными аварийно-спасательными службами;

метеорологическим органом, обслуживающим этот аэродром (вертодром).

Автоматическая запись речевой информации должна осуществляться на всех каналах воздушной и наземной электросвязи, которые используются для обеспечения работы органа AFIS.

395-22. Техническое обслуживание и ремонт средств воздушной и наземной электросвязи, используемой органом AFIS, а также средств автоматической записи, обеспечивается подготовленным специалистом в соответствии с регламентами технического обслуживания для данного оборудования.

395-23. Контрольный перечень оборудования рабочих мест органов полетно-информационного обслуживания устанавливается в соответствии с приложением 1-1 к настоящей Инструкции.";

пункт 404-1 изложить в следующей редакции:

"404-1. Аэронавигационная организация при наличии потребности обеспечивает радиовещательную передачу VOLMET в соответствии с пунктами 507-530 Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации,";

пункт 423-5 изложить в следующей редакции:

"423-5. Координация и передача ОВД между органом AFIS и смежными органами диспетчерского обслуживания либо ЦПИ осуществляется в соответствии с соглашениями о процедурах взаимодействия.";

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 в гражданской авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 15427).";

приложение 1-1 к Инструкции по организации и обслуживанию воздушного движения изложить согласно приложению к настоящему приказу.

2. Комитету гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан обеспечить:

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

2) в течение десяти календарных дней со дня государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на бумажном носителе и в электронной форме на казахском и русском языках в Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения "Республиканский центр правовой информации" для официального опубликования и включения в Эталонный контрольный банк нормативных правовых актов Республики Казахстан;

3) в течение десяти календарных дней после государственной регистрации настоящего приказа направление его копии на официальное опубликование в периодические печатные издания;

4) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан;

5) в течение десяти 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, согласно подпунктам 1), 2), 3) и 4) настоящего пункта.

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.

*Исполняющий обязанности
Министра по инвестициям и развитию
Республики Казахстан*

Р. Скляр

Приложение
к приказу Министра
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан
от 28 декабря 2017 года № 911

Приложение 1-1
к Инструкции по организации
и обслуживанию воздушного движения

"Контрольный перечень оборудования рабочих мест органов ОВД (диспетчерских пунктов аэродромного диспетчерского центра (диспетчерских пунктов района аэродрома), районного диспетчерского центра (районных диспетчерских пунктов), органов полетно-информационного обслуживания

Вид оборудования	ДДП Брифинг	ДДПР	ССДП	ДДПВ	ДДПК	ДДПП	МДП (ЦПИ)	РДП (передвижной) ДПВ	Мобильный (передвижной) ДПВ	Орган ЦПИ (AFIS)	А ст н
1 Пульт диспетчера	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	-
2 Органы управления основной и резервной радиостанциями	-	+	+	+	+	+	+	+	+6	+	+
3 Органы управления радиостанцией аварийного канала	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
4 Аппаратура отображения воздушной обстановки	-	-	-	+4	+	+	+1	+	+1	+1	-
5 Аппаратура отображения информации РЛС ОЛП (АС УНД)	-	+2	+2	+2	-	-	-	-	-	-	-
6 Индикатор АРП или отображение пеленгационной информации на аппаратуре отображения воздушной обстановки	-	-	-	+1	+	+	+1	+1	+1	+1	-
7 Орган управления радиостанциями внутриаэродромной связи	-	-	+	+	-	-	-	-	+	+	+
8 Аппаратура громкоговорящей и/или телефонной связи	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+	+
9 Органы управления каналом передачи команд через ДПРМ (ПРС или VOR) при наличии оборудования	-	-	-	+	+1	+1	-	-	-	-	-

10	Аппаратура дистанционного управления светосигнальным оборудованием	Органы управления светосигнальными средствами взлета и посадки	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-		
		Органы управления светосигнальными средствами схода с ВПП и выхода на ВПП	-	-	+2	+2	-	-	-	-	-	-	-	-	
		Органы управления светосигнальными средствами руления по аэродрому	-	+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	Автоматическая сигнализация о состоянии посадочных систем	Звуковая и световая	РМС	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-	-	
			ОСП	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-	-	
			ССО взлета и посадки	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-
		Световая	ССО схода с ВПП и выхода на ВПП	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-
			ССО руления по аэродрому	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Пульт управления световой сигнализацией и индикатор "ВПП занята" или управление и отображение "ВПП занята" на аппаратуре отображения воздушной обстановки	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-	-		
13	Звуковая и световая сигнализация состояния оборудования ОПРС, при наличии оборудования	-	-	-	+1	-	-	-	-	-	-	-	-		
14	Средства отображения метеоинформации	+1	+1	+5	+4,5	+5	+5	+1	+1	-	-	-	-		
15	Часы	+	+	+	+	+	+	+	+	+1	+	+	+		
16	Точка входа в сеть AFTN	+	+1	+1	+	+1	+1	+	+	+	+	+1	+		

¹Рекомендуемое оборудование;

²Устанавливается на аэродромах, имеющих ВПП точного захода на посадку по III категории;

³При отсутствии управляемых средств руления допускается управление боковыми рулежными огнями и неуправляемыми световыми указателями вместе с группой огней посадки и взлета;

⁴Оборудование должно устанавливаться на аэродромах, имеющих ВПП I, II, III категории и классов А, Б и В. Для аэродромов, имеющих ВПП классов Г, Д и Е, оборудование устанавливается исходя из оценки рисков, которые рассчитываются аэронавигационной организацией, для обеспечения целей диспетчерского обслуживания воздушного движения;

⁵При размещении диспетчерских пунктов ОВД в одном помещении (зале) допускается установка единого для данных диспетчерских пунктов средства отображения метеоинформации при обеспечении возможности считывания метеоинформации с соответствующего рабочего места диспетчера;

⁶ Органы управления резервными радиостанциями не требуются.

Примечание:

1. Мобильный (передвижной) ДПВ – ДПВ специального исполнения для оперативного развертывания на временных площадках и в аварийных случаях.

2. Автомобиль специального назначения – автомобиль, используемый в целях поисково-спасательных работ, и в других случаях при необходимости оперативного развертывания средств ОВЧ радиосвязи.

3. При совмещении выполнения нескольких функций одним диспетчером, оборудование концентрируется на одном рабочем месте в соответствии с данным перечнем.