

О внесении изменений и дополнения в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан"

Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 23 июля 2019 года № 542. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 31 июля 2019 года № 19133

Примечание ИЗПИ!

Настоящий приказ вводится в действие с 1 августа 2019 года.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 "Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 15852, опубликован 29 марта 2018 года в Эталонном контрольном банке нормативных правовых актов Республики Казахстан) следующие изменения и дополнение:

в Правилах производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан (далее – Правила), утвержденных указанным приказом:

пункт 2 дополнить подпунктом 12-1) следующего содержания:

"12-1) уполномоченная организация в сфере гражданской авиации – акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале, осуществляющее деятельность, направленную на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан, безопасности полетов и авиационной безопасности;"

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"3. Уполномоченный орган утверждает инструктивный материал, а также выпускает директивы по летной годности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО. Уполномоченная организация разрабатывает инструктивные материалы, а также директивы по летной годности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО).";

пункт 27 изложить в следующей редакции:

"27. Эксплуатант не использует продукты электронных навигационных данных, обработанные для применения на борту и на земле, если не внедрил процедуры, обеспечивающие соответствие применяемого процесса и поставляемых продуктов

приемлемым стандартам целостности и совместимость этих продуктов с заданной функцией оборудования, которое будет их использовать.

Программные продукты с электронными навигационными данными с просроченным сроком действия не используются на борту ВС и на земле.

Уполномоченная организация обеспечивает постоянный контроль эксплуатанта за процессом и продуктами электронных навигационных данных."

пункт 64 изложить в следующей редакции:

"64. В соответствии с пунктом 6.1.3 Приложения 6 к Конвенции ИКАО (Часть I) выполнение коммерческих воздушных перевозок при отказе в работе какого-либо прибора, оборудования или системы допускается на основании MEL, который позволяет КВС определять возможность начала или продолжения полета.

В том случае, когда Республика Казахстан не является государством регистрации, уполномоченная организация принимает меры к тому, чтобы MEL не оказывал влияния на соответствие ВС нормам летной годности, применяемым в государстве регистрации."
";

пункт 67 изложить в следующей редакции:

"67. Эксплуатант после выхода изменений в MMEL, касающихся эксплуатируемого типа ВС, вносит в MEL соответствующие изменения и утверждает их в уполномоченной организации.";

подпункт 2) пункта 83 изложить в следующей редакции:

"2) заверенная уполномоченной организацией копия сертификата эксплуатанта (свидетельства на право выполнения полетов (эксплуатант АОН) и копии эксплуатационных спецификаций, относящихся к данному ВС, в том случае, когда сертификат (свидетельство) и связанные с ним эксплуатационные спецификации составлены государством эксплуатанта не на английском языке, прилагается английский перевод;"

подпункт 3) пункта 98 изложить в следующей редакции:

"3) решения эксплуатантом или уполномоченной организацией задач в интересах поддержания летной годности или выполнения технического обслуживания и ремонта ВС.";

пункты 103 и 104 изложить в следующей редакции:

"103. Для FDR или ADRS, CVR или CARS, AIR или AIRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет один год, при условии утверждения уполномоченной организацией указанный период может быть продлен до двух лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.

104. Для регистраторов DLR или систем DLRS интервал между проверками системы регистрации данных составляет два года; при условии утверждения

уполномоченной организацией указанный период может быть продлен до четырех лет, если эти системы продемонстрировали высокий уровень надежности и самоконтроля.";

пункт 116 изложить в следующей редакции:

"116. Эксплуатант обеспечивает, чтобы ни одно лицо, за исключением членов экипажа, назначенных в данный полет, не имело доступа в кабину летного экипажа и не перевозилось в ней, если это лицо не является:

1) членом экипажа;

2) представителем уполномоченной организации, отвечающей за сертификацию, надзор или инспекцию, а также авиационным инспектором, уполномоченным по расследованию авиационного события, если это необходимо для исполнения его обязанностей;

3) лицом, включенным в задание на полет в соответствии с РПП.";

пункт 120 изложить в следующей редакции:

"120. Не допускается нахождение в кабине летного экипажа лиц, не связанных с выполнением задания на полет, а также предметов, ограничивающих управление ВС, нормальную эксплуатацию его систем и оборудования.";

пункт 128 изложить в следующей редакции:

"128. В состав летного экипажа входит одно лицо, имеющее действующее свидетельство бортрадиста, которое выдано уполномоченной организацией и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования, если это определено разработчиком ВС и указано в документах по летной эксплуатации.";

пункт 130 изложить в следующей редакции:

"130. В соответствии с пунктом 9.1.4 Приложения 6 к Конвенции ИКАО (Часть I) в состав летного экипажа входит одно лицо, имеющее свидетельство штурмана, во всех тех случаях, когда, по заключению уполномоченной организации, навигация, необходимая для безопасного выполнения полета, не может в достаточной мере осуществляться пилотами при исполнении ими своих прямых обязанностей.";

пункт 132 изложить в следующей редакции:

"132. В состав летного экипажа ВС Республики Казахстан входят граждане Республики Казахстан, а также иностранные граждане, прошедшие процедуру признания уполномоченной организацией свидетельств (сертификатов) авиационного персонала, выданных иностранным государством.";

пункт 138 изложить в следующей редакции:

"138. Авиационные инспекторы уполномоченной организации, имеющие допуск к полетам на данном типе ВС, независимо от наличия другого проверяющего, включаются в состав экипажа ВС с оформлением в задании на полет в качестве проверяющего.

Авиационные инспекторы уполномоченной организации, не имеющие допуска к полетам:

1) при осуществлении проверок работы авиационного персонала, систем и оборудования ВС, когда необходимо нахождение в кабине летного экипажа – включаются в состав экипажа в качестве проверяющего с правом нахождения в кабине летного экипажа и оформлением в задании на полет;

2) оформляются в задании на полет в качестве служебных пассажиров.";

пункт 142 изложить в следующей редакции:

"142. Авиационный персонал, включенный в состав экипажа с целью обеспечения полета или стажер, имеют при себе действующие документы:

1) свидетельство (сертификат) авиационного персонала для лиц, включаемых в состав экипажа с целью обеспечения полета;

2) удостоверения (студенческие билеты) курсантов, стажеров.

Документы, указанные в подпунктах 1) и 2) настоящего пункта, члены экипажа ВС предъявляют по требованию должностных лиц организаций гражданской авиации и уполномоченной организации.";

пункт 169 изложить в следующей редакции:

"169. Подготовка специалистов авиационного персонала проводится в авиационных учебных центрах гражданской авиации, сертифицированных уполномоченной организацией. Подготовку пилотов сверхлегких ВС разрешается проводить инструкторам, получившим соответствующее разрешение уполномоченной организации. В состав экипажа ВС для прохождения стажировки включаются стажеры, при этом в состав летного экипажа включается не более одного стажера.";

пункт 237 изложить в следующей редакции:

"237. Эксплуатант не занимается выполнением коммерческих воздушных перевозок (авиационных работ), если не имеет действующего сертификата эксплуатанта (свидетельства на выполнение авиационных работ), выданного уполномоченной организацией.";

пункт 239 изложить в следующей редакции:

"239. Выдача уполномоченной организацией сертификата эксплуатанта или свидетельства на выполнение авиационных работ зависит от того, обеспечил ли эксплуатант организационную структуру, методику управления и контроля за производством полетов, программу подготовки, а также систему наземного и технического обслуживания.";

пункт 241 изложить в следующей редакции:

"241. Эксплуатант АОН, эксплуатирующий самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными двигателями, вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 3180 кг, не выполняет полеты, если не

имеет свидетельства на право выполнения полетов, выданной уполномоченной организацией.";

пункт 243 изложить в следующей редакции:

"243. Надзор за производством полетов, выполняемых эксплуатантом, осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с требованиями Закона.

Уполномоченная организация осуществляет контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности физическими и (или) юридическими лицами, деятельность которых не подлежит сертификации уполномоченной организацией, но относится к деятельности, предусмотренной статьей 10-2 Закона.";

пункт 244 изложить в следующей редакции:

"244. В соответствии с подпунктом 4) пункта 2 статьи 16-6 Закона авиационному инспектору уполномоченной организации разрешается находиться на борту гражданского ВС в полете (с правом нахождения в кабине или салоне ВС), по согласованию с эксплуатантом.";

пункты 246 и 247 изложить в следующей редакции:

"246. Эксплуатанты предоставляют информацию, документы, подтверждающие постоянное соблюдение сертификационных требований при осуществлении своей деятельности и обеспечивают доступ авиационных инспекторов к информации, документам, изделиям, частям и оборудованию, которые являются предметом сертификации в местах и зонах, находящихся в их ведении.

247. По запросу авиационного инспектора уполномоченной организации КВС, предоставляет судовые документы и запрашиваемую информацию, находящуюся на борту ВС.";

подпункт 1) пункта 284 изложить в следующей редакции:

"1) каждый член летного экипажа, которому поручено исполнять служебные обязанности, имел действующее свидетельство, выданное или признанное уполномоченной организацией";

пункты 294 и 295 изложить в следующей редакции:

"294. Метод определения минимальных абсолютных высот полета одобряется уполномоченной организацией.

295. Уполномоченная организация одобряет такой метод лишь после тщательного рассмотрения возможного влияния на безопасность рассматриваемого полета следующих факторов:

1) точность и надежность, с которыми может быть определено положение ВС;

2) неточности в показаниях используемых высотомеров;

3) характеристики местности (например, резкие изменения превышения);

4) вероятность встречи с неблагоприятными метеорологическими условиями, (например, сильная турбулентность и нисходящие воздушные потоки);

5) возможные неточности аэронавигационных карт;

6) ограничения воздушного пространства.";

пункт 297 изложить в следующей редакции:

"297. Эксплуатант определяет эксплуатационные минимумы для взлета и посадки каждого используемого для производства полетов аэродрома, и утверждает методы определения таких минимумов в уполномоченной организации.

Такие минимумы не ниже минимумов, которые могут быть установлены для таких аэродромов иностранным государством, за исключением случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.";

пункт 299 изложить в следующей редакции:

"299. Уполномоченная организация утверждает расширенные эксплуатационные возможности для полетов самолетов, оборудованных системами автоматической посадки, коллиматорными или эквивалентными индикаторами, системами EVS, SVS или CVS. Такие утверждения не влияют на классификацию заходов на посадку по приборам.";

пункт 315 изложить в следующей редакции:

"315. Схемы инструментального выхода и захода на посадку, отличающиеся от установленных, применяются только с разрешения государства, на территории которого расположен аэродром и по согласованию с уполномоченной организацией.";

пункт 344 изложить в следующей редакции:

"344. Эксплуатант не выполняет заход на посадку по бортовому радиолокатору, если он не имеет разрешения уполномоченной организации.";

абзац первый пункта 350 изложить в следующей редакции:

"350. Полетом с EDTO считается полет, если время ухода на запасной аэродром превышает установленное уполномоченной организацией пороговое время. В некоторых документах вместо EDTO может упоминаться ETOPS.";

пункт 351 изложить в следующей редакции:

"351. При отсутствии специального разрешения уполномоченной организации эксплуатант не выполняет полеты на самолетах с двумя или более газотурбинными двигателями на маршрутах, где время полета с увеличенным временем ухода на запасной аэродром от какой-либо точки на маршруте, рассчитанной в условиях международной стандартной атмосферы (далее - МСА) и в штилевых условиях с крейсерской скоростью при одном неработающем двигателе для самолетов с двумя газотурбинными двигателями и с крейсерской скоростью при всех работающих двигателях для самолетов, имеющих более двух газотурбинных двигателей, до запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов данным государством.";

пункт 352 изложить в следующей редакции:

"352. Максимальное время ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, определяется уполномоченной организацией.

Максимальное время ухода на запасной аэродром не должно превышать минимальное значение ограничения времени полета для критически важных самолетных систем EDTO, при производстве полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, определенного уполномоченной организацией и указанного (прямо или косвенно) в РЛЭ, уменьшенного на величину запаса эксплуатационной безопасности 15 минут.";

пункт 353 изложить в следующей редакции:

"353. При утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром для эксплуатанта конкретного типа самолета, выполняющего полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром, уполномоченная организация убеждается в том, чтобы:

для всех самолетов: не превышалось ограничение по времени, если таковое имеется, для полетов EDTO при отказе наиболее критически важной системы, указанное (прямо или косвенно) в РЛЭ и относящееся к данному типу полетов;

для самолетов с двумя газотурбинными двигателями: самолет был сертифицирован для полетов EDTO.

При утверждении максимального времени ухода на запасной аэродром для самолетов с двумя газотурбинными двигателями обеспечивает, чтобы во внимание были приняты следующие положения в отношении обеспечения общего уровня безопасности полетов:

надежность двигательной системы;

удостоверение соответствия нормам летной годности типа самолета для полетов EDTO;

программа технического обслуживания EDTO.

Допуск к полетам EDTO осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 10, 11 и 12 к настоящим Правилам.";

абзац первый пункта 356 изложить в следующей редакции:

"356. Для определения расстояния, от точки на маршруте до запасного аэродрома на маршруте, превышающего 60 минут полета, эксплуатант выбирает и утверждает в уполномоченной организации:";

пункт 367 изложить в следующей редакции:

"367. Эксплуатант ведет учет заправки ГСМ, который позволяет уполномоченной организации удостовериться, что ВС имеет достаточный запас ГСМ для безопасного завершения выполнения каждого полета.";

пункт 376 изложить в следующей редакции:

"376. Полеты ВС не выполняются над густонаселенными районами крупных городов, городами или поселками, или скоплениями людей вне помещений на такой высоте, которая не обеспечивает при возникновении чрезвычайных обстоятельств выполнение посадки, не подвергающей чрезмерной опасности людей или имущество на земле, за исключением случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или когда на это выдается разрешение органа управления воздушным движением.";

пункт 424 изложить в следующей редакции:

"424. При отсутствии других указаний в диспетчерских разрешениях или указаний уполномоченной организации горизонтальные крейсерские полеты по ПВП на высоте более 900 м (3000 фут) над земной или водной поверхностью или выше, опубликованной в AIP Республики Казахстан или другом сборнике аэронавигационной информации выполняются на крейсерском эшелоне, с учетом направления линии пути, как указывается в схеме распределения эшелонов полета, приведенной в Инструкции по организации и ОВД.";

пункт 461 изложить в следующей редакции:

"461. Полеты по ППП выполняются на уровне не ниже минимальной истинной (абсолютной) высоты полета над превышением рельефа местности и искусственных препятствий, указанной в приложении 5 к настоящим Правилам, за исключением тех случаев, когда это необходимо при взлете или посадке, или тех случаев, когда на это выдается специальное разрешение уполномоченной организацией.";

пункт 519 изложить в следующей редакции:

"519. Эксплуатант обеспечивает соблюдение всех установленных уполномоченной организацией ограничений на маршрутах и в районах полетов.";

пункт 546 изложить в следующей редакции:

"546. При полете по спрямленному маршруту в зоне RVSM в случае потери радиосвязи КВС возвращается на воздушную трассу, заявленную планом полета, и продолжает полет, руководствуясь положениями параграфа 6 главы 17 настоящих Правил.

Допуск ВС к полетам в воздушном пространстве применения RVSM осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 17 и 18 к настоящим Правилам.";

пункты 548 и 549 изложить в следующей редакции:

"548. Эксплуатант не выполняет полеты в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN, если его ВС не имеют соответствующего навигационного оборудования и не сертифицированы уполномоченной организацией.

549. Допуск ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 19 и 20 к настоящим Правилам.";

пункты 551 и 552 изложить в следующей редакции:

"551. Эксплуатант получает разрешение выполнять полеты в таком воздушном пространстве от уполномоченной организации, после того как он продемонстрировал, что в РПП определены процедуры по обеспечению предусмотренных конкретным типом RCP, обеспечена подготовка персонала в рамках своей компетентности, что бортовое оборудование ВС и соответствующее взаимодействие со службой связи поставщика ОВД соответствуют типу RCP.

552. Допуск ВС к полетам в районах воздушного пространства государств или по маршрутам, где установлен соответствующий тип RCP осуществляется уполномоченной организацией.";

пункт 587 изложить в следующей редакции:

"587. Эксплуатант устанавливает одобряемые уполномоченной организацией политику и процедуры с целью обеспечить контроль количества топлива и управление расходом топлива в полете.";

абзац первый пункта 618 изложить в следующей редакции:

"618. Техническое обслуживание и ремонт гражданских ВС производятся сертифицированными организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, авиационным персоналом, имеющим действующее свидетельство, выданное или признанное уполномоченной организацией.";

пункт 709 изложить в следующей редакции:

"709. Допуск членов экипажа к полетам осуществляется в соответствии с положениями Правил по организации летной работы в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 20 марта 2015 года № 307 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 10809).

Вид допуска членов летного экипажа к полетам оформляется записью в соответствующие графы свидетельства (сертификата) авиационного персонала, заверенной печатью и подписью должностного лица уполномоченной организации, или записью в соответствующие графы летной книжки члена летного экипажа, заверенной печатью и подписью должностного лица эксплуатанта.";

пункт 711 изложить в следующей редакции:

"711. Подготовка пилотов сверхлегких ВС разрешается проводить инструкторам, получившим соответствующее разрешение уполномоченной организации.";

пункт 715 изложить в следующей редакции:

"715. Программы подготовки утверждаются уполномоченной организацией и включаются в РПП эксплуатанта.";

пункт 725 изложить в следующей редакции:

"725. Если сменный пилот на крейсерском этапе полета летает на разных модификациях одного типа ВС или на различных типах ВС, но с аналогичными

характеристиками эксплуатационных процедур, систем и управления, то уполномоченная организация принимает решение, при каких условиях могут быть объединены требования в отношении каждой модификации или каждого типа ВС.";

подпункт 2) пункта 728 изложить в следующей редакции:

2) эксплуатант допускается уполномоченной организацией к применению эксплуатационных минимумов при достаточной уверенности, что заход на посадку и посадка будут выполнены в ВМУ;"

пункт 729 изложить в следующей редакции:

"729. Эксплуатант ведет учет достижения уровня квалификации пилота в той мере, в какой это удовлетворяет уполномоченную организацию.";

абзац первый пункта 730 изложить в следующей редакции:

"730. Эксплуатант не назначает пилота на маршруте или в пределах района, установленного эксплуатантом и утвержденного уполномоченной организацией, если в течение предшествовавших 12 месяцев он не выполнил ни одного полета в составе летного экипажа в качестве пилота, инспектирующего пилота, или наблюдателя в кабине летного экипажа:"

пункт 737 изложить в следующей редакции:

"737. Эксплуатант ВС с максимальной взлетной массой более 27000 кг утверждает и выполняет программу анализа полетных данных как составную часть его СУБП.

При проведении квалификационных проверок пилотов эксплуатант направляет данные средств объективного контроля в уполномоченную организацию. Программа анализа полетных данных обеспечивает защиту источника таких данных.";

пункт 741 изложить в следующей редакции:

"741. Эксплуатант предоставляет экземпляр РПП со всеми изменениями и/или пересмотренными положениями на утверждение в уполномоченную организацию.";

пункт 747 изложить в следующей редакции:

"747. Метод определения минимальных абсолютных высот, указанный в РПП, утверждается эксплуатантом в уполномоченной организации.";

абзац первый пункта 775 изложить в следующей редакции:

"775. Уполномоченная организация на основе оценки риска, демонстрирующей обеспечение эквивалентного уровня безопасности полетов, утверждает в РПП эксплуатанта эксплуатационные варианты критериев выбора запасного аэродрома.";

пункты 780 и 781 изложить в следующей редакции:

780. Для обеспечения адекватного уровня безопасности полетов при определении возможности выполнения захода на посадку и посадки на каждом запасном аэродроме, эксплуатант в дополнение к эксплуатационным минимумам аэродрома устанавливает приемлемые для уполномоченной организации значения ВНГО и видимости.

781. Уполномоченная организация утверждает временной запас, установленный эксплуатантом для расчетного времени использования аэродрома.";

подпункт 1) пункта 788 изложить в следующей редакции:

"1) самолетов с поршневыми двигателями – для полета в течение 45 минут со скоростью и на абсолютной высоте, определенными уполномоченной организацией;"

подпункт 2) пункта 789 изложить в следующей редакции:

"2) полета EDTO с критическим запасом топлива, установленным уполномоченной организацией;"

абзац первый пункта 792 изложить в следующей редакции:

"792. Уполномоченная организация на основе оценки риска эксплуатанта, демонстрирующей способы эквивалентного поддержания уровня безопасности полетов, утверждает варианты предполетного расчета запаса топлива для руления, полета по маршруту, непредвиденной ситуации, полета до запасного аэродрома пункта назначения и дополнительного запаса топлива.";

пункт 796 изложить в следующей редакции:

"796. Все полеты планируются таким образом, чтобы время ухода на запасной аэродром не превышало ограничений по времени для системы пожаротушения в грузовом отсеке, указанному в документации ВС и уменьшенному на величину эксплуатационного запаса безопасности, установленного уполномоченной организацией.";

пункты 799 и 800 изложить в следующей редакции:

"799. Уполномоченная организация в целях контроля утомления в отношении всех или некоторых видов выполняемых полетов разрешает эксплуатанту применение системы FRMS (далее - FRMS), разработанной и основанной на научных принципах, знаниях и эксплуатационном опыте для гарантии того, чтобы члены летного и кабинного экипажей выполняли свои функции в состоянии надлежащего уровня активности.

800. Уполномоченная организация разрешает применение FRMS эксплуатанта до того, как она начнет применяться вместо части или всех норм контроля утомляемости. FRMS обеспечивает эквивалентный или более высокий уровень безопасности полетов по сравнению с нормами контроля утомляемости.";

абзац первый пункта 820 изложить в следующей редакции:

"820. При выдаче разрешения на производство полетов ночью и/или в ПМУ на самолетах с одним газотурбинным двигателем уполномоченная организация убеждается в надлежащей сертификации самолета и в том, что общий уровень безопасности полетов обеспечивается.";

абзац первый пункта 822 изложить в следующей редакции:

"822. На ВС находятся документы, указанные в пункте 83 настоящих Правил, которые члены экипажа предъявляют по требованию авиационных инспекторов уполномоченной организации.";

подпункт 2) пункта 829 изложить в следующей редакции:

"2) эксплуатанту не разрешено уполномоченной организацией выполнять полеты ВС в пределах ограничений MMEL.";

абзац первый пункта 888 изложить в следующей редакции:

"888. Уполномоченная организация убеждается в надлежащей сертификации самолета с одним газотурбинным двигателем, а также учитывает следующие элементы:";

абзац первый пункта 891 изложить в следующей редакции:

"891. При утверждении эксплуатации систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS, уполномоченная организация обеспечивает:";

пункт 894 изложить в следующей редакции:

"894. Для обеспечения безопасности полетов уполномоченная организация утверждает положения по эксплуатации EFB, включенные в РПП эксплуатанта.";

абзац первый пункта 895 изложить в следующей редакции:

"895. При утверждении эксплуатации EFB уполномоченная организация убеждается, что:";

абзац первый пункта 903 изложить в следующей редакции:

"903. При полетах с установленной навигационной спецификацией для PBN, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант внедрил и документально оформил:";

пункт 904 изложить в следующей редакции:

"904. Утверждение ВС к полетам в районах полетов или по маршрутам с соответствующими навигационными спецификациями PBN, осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями параграфа 1 главы 19 настоящих Правил.";

абзац первый пункта 915 изложить в следующей редакции:

"915. При полетах, где установлена спецификация RSP для PBS, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант внедрил и документально оформил:";

абзац первый пункта 916 изложить в следующей редакции:

"916. Уполномоченная организация обеспечивает применительно к ВС, указанным в пункте 914 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:";

пункт 921 изложить в следующей редакции:

"921. Эксплуатант принимает меры, чтобы о любых замеченных во время полетов неполадках в работе средств, без излишней задержки сообщалось уполномоченной организации.";

пункт 952 изложить в следующей редакции:

"952. В целях обеспечения безопасности полетов при выполнении захода и посадки на каждом запасном вертодроме или в месте посадки, эксплуатант дополнительно к их

эксплуатационным минимумам устанавливает приемлемые для уполномоченной организации значения ВНГО и видимости.";

пункт 962 изложить в следующей редакции:

"962. Заправка вертолета топливом во время посадки пассажиров, нахождения их на борту или высадки, а также при вращающихся несущих винтах производится, когда это разрешено в утвержденном уполномоченной организацией РПП эксплуатанта.";

пункт 971 изложить в следующей редакции:

"971. Для каждой зоны взлета и конечного этапа захода на посадку или вертодрома, используемого для полетов по приборам, устанавливаются одна или несколько схем захода на посадку по приборам, одобряемые уполномоченной организацией.";

пункт 998 изложить в следующей редакции:

"998. В тех случаях, когда уполномоченная организация разрешает перевозки пассажиров в ПМУ в соответствии с ЛТХ класса 3, такие операции осуществляются согласно положениям параграфа 13 главы 11 настоящих Правил.";

пункт 1012 изложить в следующей редакции:

"1012. Эксплуатант использует имеющиеся данные о препятствиях для разработки процедур взлета, начального набора высоты, захода на посадку и посадки с соблюдением положений норм ЛТХ, установленных уполномоченной организацией.";

абзац первый пункта 1014 изложить в следующей редакции:

"1014. При утверждении коммерческих перевозок на вертолетах, выполняемых в соответствии с ЛТХ класса 3 в ПМУ, уполномоченная организация принимает меры по обеспечению сертификации вертолета для полетов по ППП и поддержанию общего уровня безопасности полетов за счет:";

пункт 1031 изложить в следующей редакции:

"1031. На вертолетах, выполняющих операции в соответствии с ЛТХ класса 2 или 3 устанавливается оборудование согласно положениям подпункта 1) пункта 1027 настоящих Правил в том случае, если они выполняют взлеты или посадки на вертодром, где, по мнению уполномоченной организации, траектория полета при взлете или заходе на посадку располагается, таким образом, над водным пространством, что при неудачном заходе существует вероятность посадки на воду.";

пункт 1044 изложить в следующей редакции:

"1044. Места членов кабинного экипажа располагаются вблизи аварийных выходов на уровне пола и других аварийных выходов, которые предусматриваются уполномоченной организацией для аварийной эвакуации.";

абзац первый пункта 1050 изложить в следующей редакции:

"1050. Уполномоченная организация для операций, в которых установлена спецификация RCP для PBC, обеспечивает, чтобы эксплуатант ввел и документально оформил:";

абзац первый пункта 1051 изложить в следующей редакции:

"1051. Уполномоченная организация обеспечивает применительно к вертолетам, указанным в пункте 1049 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:";

абзац первый пункта 1054 изложить в следующей редакции:

"1054. При полетах, где установлена PBN, уполномоченная организация обеспечивает, чтобы эксплуатант установил и документально оформил:";

пункт 1055 изложить в следующей редакции:

"1055. Уполномоченная организация выдает специальное утверждение для полетов, основанных на PBN, требующих утверждения AR.";

пункт 1059 изложить в следующей редакции:

"1059. Когда вертолеты оборудованы системами автоматической посадки, HUD или эквивалентными индикаторами, EVS, SVS или CVS или любым сочетанием таких систем в рамках гибридной системы, порядок использования таких систем для обеспечения безопасности полетов вертолетов утверждается уполномоченной организацией в РПП эксплуатанта.";

абзац первый пункта 1060 изложить в следующей редакции:

"1060. Утверждая эксплуатационное использование систем автоматической посадки, коллиматорных или эквивалентных индикаторов, систем EVS, SVS или CVS, уполномоченная организация обеспечивает:";

пункт 1097 изложить в следующей редакции:

"1097. Эксплуатанты АОН, эксплуатирующие самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5700 кг и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными двигателями, допускаются к полетам после выдачи уполномоченной организацией свидетельства на право выполнения полетов и эксплуатационных спецификаций по форме, установленной Правилами допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения.";

подпункт 2) пункта 1162 изложить в следующей редакции:

"2) в соответствии с требованиями органов ОВД, за исключением тех случаев, когда навигация в полете по ПВП осуществляется посредством визуального контакта с наземными ориентирами, если это разрешено уполномоченной организацией.";

пункт 1166 изложить в следующей редакции:

"1166. Уполномоченная организация выдает специальное утверждение для полетов, основанных на навигационных спецификациях PBN, требующих утверждения (AR).";

подпункт 2) пункта 1204 изложить в следующей редакции:

"2) для проверки наземных радиосветотехнических средств в любое время суток при минимуме, обеспечивающем летную проверку этих средств по программам, согласованным с уполномоченной организацией, но не ниже минимума, установленного для этого аэродрома;";

пункт 1445 изложить в следующей редакции:

"1445. Облет разработанных аэродромных схем, применяемых при выполнении захода на посадку и вылета из района аэродрома ВС, осуществляется по программам, согласованным с уполномоченной организацией.";

пункт 1451 изложить в следующей редакции:

"1451. Утверждение ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены навигационные спецификации, основанные на характеристиках (далее - PBN) осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 19 и 20 к настоящим Правилам.";

пункт 1453 изложить в следующей редакции:

"1453. Полеты в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (далее - воздушное пространство MNPS), могут выполняться только при наличии соответствующих разрешений уполномоченной организации в соответствии с положениями приложения 22 к настоящим Правилам.";

пункт 1455 изложить в следующей редакции:

"1455. Допуск к полетам ВС в воздушном пространстве применения сокращенного минимума вертикального эшелонирования (далее - RVSM) осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 17 и 18 к настоящим Правилам.";

подпункт 5) пункта 1456 изложить в следующей редакции:

"5) получает разрешение от уполномоченной организации выполнять полеты в соответствующем воздушном пространстве;"

пункт 1458 изложить в следующей редакции:

"1458. Допуск к полетам EDTO осуществляется уполномоченной организацией в соответствии с положениями приложений 10 и 11 к настоящим Правилам.";

абзац первый пункта 1460 изложить в следующей редакции:

"1460. Уполномоченная организация утверждает перевозку опасных грузов и обеспечивает, чтобы эксплуатант, перевозящий опасные грузы в качестве груза;"

абзац первый пункта 1463 изложить в следующей редакции:

"1463. Эксплуатант выполняет полеты LVO, когда такие полеты утверждены уполномоченной организацией.";

пункт 1464 изложить в следующей редакции:

"1464. Для того, чтобы получить разрешение от уполномоченной организации на полеты LVO, эксплуатант демонстрирует требования указанные ниже.";

подпункт 3) пункта 1466 изложить в следующей редакции:

"3) эксплуатант имеет разрешение уполномоченной организации на выполнение таких полетов (заходов на посадку);" ;

пункт 1476 изложить в следующей редакции:

"1476. Для получения допуска к полетам по CAT II, OTS CAT II или CAT III эксплуатант демонстрирует уполномоченной организации работоспособность бортовых систем ВС (с предоставлением доказательной документации).";

абзац первый пункта 1480 изложить в следующей редакции:

"1480. Требуемый уровень успешности полетов по CAT II, OTS CAT II или CAT III соответствует требованиям, установленным уполномоченной организацией.";

подпункт 2) пункта 1481 изложить в следующей редакции:

"2) на каждом типе ВС, в соответствии с требованиями уполномоченной организации, выполняется определенное количество посадок в обычных условиях эксплуатации и/или при тренировках с использованием автоматических систем посадки и пробегга.";

пункт 1483 изложить в следующей редакции:

"1483. В тех случаях, когда эксплуатант приобретает новые типы ВС, которые уже допущены к полетам по CAT II и/или CAT III, уполномоченная организация допускает сокращение программы эксплуатационной оценки указанных ВС.";

пункт 1487 изложить в следующей редакции:

"1487. Эксплуатант без опыта полетов по CAT II, OTS CAT II или CAT III получает разрешение на полеты по CAT II, OTS CAT II или CAT IIIА, если имеет, шестимесячный опыт полетов по CAT I на данном типе ВС.

По завершении шестимесячного периода полетов по CAT II или CAT IIIА на данном типе ВС, эксплуатант получает разрешение на полеты по CAT IIIВ. При выдаче разрешения уполномоченная организация в переходные этапы устанавливает повышенный минимум.";

пункты 1489 и 1490 изложить в следующей редакции:

"1489. Эксплуатант, имеющий опыт полетов по CAT II или CAT III получает в уполномоченной организации разрешение на сокращение переходного этапа.

1490. Эксплуатант, по согласованию с заводом – изготовителем, разрабатывает инструкции по техническому обслуживанию бортового оборудования автоматического управления полетом и включает их в программу технического обслуживания ВС, предварительно получив на это разрешение уполномоченной организации.";

пункт 1493 изложить в следующей редакции:

"1493. Эксплуатант не выполняет взлеты при дальности видимости на ВПП менее 150 м (категория самолетов А, В и С) или менее 200 м (категория самолетов D) без специального разрешения уполномоченной организации.";

абзац первый пункта 1502 изложить в следующей редакции:

"1502. В период срока действия квалификационной проверки выполняется не менее 2 (двух) заходов на тренажере (FSTD), а с использованием для посадки HUDLS и/или

EVS соответственно не менее 4 (четырёх). Один из вышеуказанных заходов выполняется с посадкой при самой наименьшей одобренной уполномоченной организацией RVR.";

пункт 1504 изложить в следующей редакции:

"1504. При отсутствии тренажера для данного ВС, уполномоченная организация принимает решение о разрешении проведения периодической тренировки и проверки на допуск к полетам по CAT II и взлету в условиях LVTO на ВС.";

пункт 1513 изложить в следующей редакции:

"1513. Уполномоченная организация распределяет между организациями гражданской авиации Республики Казахстан и своими структурными подразделениями подготовку исходных данных в соответствии с положениями Правил обеспечения АНИ в ГА.";

подпункт б) пункта 1531 изложить в следующей редакции:

"б) проверками уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации применяемых процедур.";

пункт 1540 изложить в следующей редакции:

"1540. Облет разработанных аэродромных схем осуществляется по программам, согласованным с уполномоченной организацией, с оформлением акта летной проверки по форме приложения 23 к настоящим Правилам.";

приложение 2 к Правилам изложить в новой редакции согласно приложению 1 к настоящему приказу;

в приложении 5 к Правилам, Минимальные безопасные истинные высоты полетов по ППП и ПВП:

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"3. При полетах по ПВП на горных аэродромах, в отдельных случаях, для ВС со скоростью полета по кругу 300 км/час и менее, ширина полосы учета превышения рельефа местности и искусственных препятствий на ней, по решению уполномоченной организации в сфере гражданской авиации может быть сокращено.";

в приложении 8 к Правилам, Определение эксплуатационных минимумов аэродромов для взлета и посадки ВС:

пункт 2 изложить в следующей редакции:

"2. Каждый эксплуатант ВС (далее - эксплуатант) устанавливает эксплуатационные минимумы для каждого используемого для полетов аэродрома и утверждает методы определения таких минимумов в уполномоченной организации.

Такие минимумы не ниже минимумов, установленных для таких аэродромов государством, в котором они расположены, за исключением тех случаев, когда на это специально получено согласие этого государства.";

пункт 11 изложить в следующей редакции:

"11. Эксплуатационные минимумы аэродрома устанавливаются на искусственных ВПП в соответствии с требованиями настоящей главы.

Определение эксплуатационных минимумов аэродрома для взлета с грунтовых ВПП приведено в параграфе 3 настоящего приложения.

Эксплуатационные минимумы для взлета применимы при наличии запасного аэродрома, который выбирается с фактической и прогнозируемой ко времени прилета погодой не ниже минимума для посадки, а время полета (расстояние) от аэродрома вылета определяется в соответствии с РЛЭ, но во всех случаях не превышает:

одного часа для самолетов с двумя двигателями;

двух часов для самолетов с тремя и большим количеством двигателей;

для самолетов, выполняющих полеты с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO) – в пределах утвержденного уполномоченной организацией максимального времени ухода на запасной аэродром с учетом фактической взлетной массы.

При отсутствии запасного аэродрома решение на вылет принимается при метеоусловиях на аэродроме вылета не ниже минимума для посадки на нем.";

подпункт 3) пункта 53 изложить в следующей редакции:

"3) эксплуатант имеет разрешение от уполномоченной организации для захода на посадку по CAT III без ВПП.";

пункт 69 изложить в следующей редакции:

"69. Метод определения минимумов согласовывается с уполномоченной организацией. Минимумы устанавливаются не ниже минимумов, установленных уполномоченным органом государства, на территории которого расположен вертодром, за исключением специальных разрешений этого государства в каждом конкретном случае.

Разрешается производить расчет по утвержденному методу минимума для незапланированного запасного аэродрома в полете.";

подпункт 10) пункта 81 изложить в следующей редакции:

"10) другие визуальные ориентиры, признанные таковыми уполномоченной организацией.";

пункт 92 изложить в следующей редакции:

"92. Для ночных полетов должно иметься наземное светосигнальное оборудование для освещения зоны FATO/ВПП и препятствий, если не имеется другого соглашения с уполномоченной организацией.";

пункт 105 изложить в следующей редакции:

"105. Эксплуатант не должен выполнять заход на посадку по бортовому радиолокатору, если он не имеет разрешения уполномоченной организации.";

пункт 114 изложить в следующей редакции:

"114. Дальность принятия решения.

Дальность принятия решения должна составлять не менее 1390 м (0,75 nm), если эксплуатант не продемонстрировал уполномоченной организации, что может применяться меньшая дальность принятия решения при допустимом уровне безопасности.";

в приложении 10 к Правилам, Положения по допуску эксплуатантов к производству полетов продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте (EDTO):

пункт 4 изложить в следующей редакции:

"4. Для получения разрешения на выполнение полетов EDTO эксплуатант представляет заявку по форме приложения 12 к настоящим Правилам, и доказательную документацию в уполномоченную организацию за 30 календарных дней до предполагаемого времени начала полетов с EDTO.";

подпункт 8) пункта 5 изложить в следующей редакции:

"8) запрашиваемые скорости при всех исправных двигателях (далее - АЕО) и с одним неработающим двигателем (далее - ОЕИ) для утверждения уполномоченной организацией, которые будут использоваться для расчета порогового расстояния и максимального расстояния ухода на запасной аэродром, учитывая МСА и штилевые условия.";

абзацы первый и второй пункта 6 изложить в следующей редакции:

"6. Уполномоченная организация рассматривает заявление в срок – 20 (двадцать) рабочих дней.

При выдаче разрешения эксплуатанту конкретного типа самолета, на выполнение полетов EDTO, уполномоченная организация устанавливает соответствующее пороговое время и максимальное время ухода на запасной аэродром с целью того, чтобы обеспечить:";

абзац первый пункта 7 изложить в следующей редакции:

"7. Уполномоченной организации разрешается на основе результатов конкретной оценки риска для безопасности полетов, проведенной эксплуатантом и продемонстрировавшей, каким образом будет выдерживаться эквивалентный уровень безопасности полетов, утверждать полеты, продолжительность которых превышает наименьшее время функционирования самой ограниченной по времени работы системы.";

пункт 8 изложить в следующей редакции:

"8. Разрешение на выполнение полетов EDTO оформляется уполномоченной организацией в части "В" эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта, с указанием значения порогового и максимального времени ухода на запасной аэродром для конкретных типов самолетов.";

пункты 13 и 14 изложить в следующей редакции:

"13. Значения метеоусловий на запасных аэродромах по маршруту, указанные в приложении 11 к настоящим Правилам, для заходов на посадку по САТ II/III не применяются, если это не одобрено уполномоченной организацией.

14. Одобрение основывается на следующих критериях:

- 1) самолет способен при отказе двигателя произвести посадку по САТ II/III;
- 2) эксплуатант получил одобрение для полетов по САТ II/III.

Уполномоченная организация может потребовать от эксплуатанта предоставления дополнительных данных (например, оценки безопасности или записи в процессе обслуживания), чтобы подтвердить такую заявку. Например, он должен показать, что определенный тип самолетов может поддерживать возможность безопасно произвести заход и посадку по САТ II/III, с имеющимися неисправностями в системах конструкции планера и (или) двигателя, связанных с неработающим двигателем, которые приводят к необходимости отклонения от маршрута на запасной аэродром.

Самолетные системы при отказе одного двигателя поддерживают способность захода на посадку и посадки по САТ II или САТ III, если требуется воспользоваться минимумами САТ II или САТ III на этапе планирования.";

в приложении 12 к Правилам, Заявка на получение разрешения на выполнение полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO):

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"3. Заявитель обязуется предоставлять возможность уполномоченной организации в сфере гражданской авиации осуществлять контроль за организацией, обеспечением и выполнением полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO).";

в приложении 17 к Правилам, Допуск воздушных судов и эксплуатантов к полетам в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между эшелонами 290 (8850 м) и 410 (12500 м) включительно:

абзац первый пункта 2 изложить в следующей редакции:

"2. До выдачи утверждения RVSM, уполномоченная организация убеждается в том, что:";

пункт 12 изложить в следующей редакции:

"12. Уполномоченная организация, выдающий эксплуатационный допуск эксплуатантам ВС, удостоверяется конкретным Сертификатом Типа (TC), Дополнительным Сертификатом Типа (STC), Сервисным Бюллетенем (SB) или изменением к Сертификату Типа, что стандарт сборки ВС, для которого запрашивается эксплуатационный допуск, полностью соответствует оригиналу, выданному при получении утверждения летной годности RVSM.";

пункт 13 изложить в следующей редакции:

"13. Для получения эксплуатационного утверждения RVSM, эксплуатант направляет в уполномоченную организацию заявление в произвольной форме и представляет доказательства того, что:

1) имеется заключение разработчика ВС, или завода-изготовителя, или иностранного государства о соответствии заявленных ВС требованиям, предъявляемым к экземпляру ВС к полетам в условиях RVSM;

2) разработаны инструкции по техническому обслуживанию, которые обеспечивают поддержание летной годности RVSM;

3) установлены процедуры (программы) контроля или проверок характеристик выдерживания высоты ВС;

4) разработаны программы летной подготовки, эксплуатационные правила и практика;

5) разработаны эксплуатационные процедуры, включающие:

средства измерения высоты, обеспечивающие выполнение полетов в воздушном пространстве RVSM соответствует требуемым характеристикам, включая эксплуатационные ограничения и MEL, который определяет минимальное оборудование необходимое для полетов в воздушном пространстве RVSM;

требования к составу летного экипажа и его подготовка;

планирование полетов в воздушном пространстве RVSM;

предполетные процедуры;

процедуры входа в воздушное пространство RVSM;

процедуры в полете в воздушном пространстве RVSM;

послеполетные процедуры;

порядок действий в непредвиденных обстоятельствах в случае отказов оборудования, включая сообщения о процедурах в случае ошибок в измерении высоты, превышающих установленные требования, после входа в воздушное пространство RVSM;

сообщения об инцидентах;

региональные правила полетов в воздушном пространстве RVSM, инструкция по заполнению форм RMA F1, RMA F2, RMA F3 приведена в таблице 2 приложения 18 к настоящим Правилам;

6) данные об эксплуатанте, выполняющем полеты в условиях RVSM, по форме, приведенной в таблице 3 приложения 18 к настоящим Правилам;

7) данные о ВС, выполняющем полеты в условиях RVSM, по форме, приведенной в таблице 4 приложения 18 к настоящим Правилам.

При соответствии ВС уполномоченная организация оформляет допуск эксплуатанта и ВС к полетам в условиях RVSM и делает соответствующие записи о допуске по форме, приведенной в таблице 5 приложения 18 к настоящим Правилам и в части "В" эксплуатационных спецификаций сертификата эксплуатанта с условием последующего прохождения контроля точности выдерживания высоты полета.

Допуск для ВС к полетам RVSM выдается эксплуатанту сроком на 2 (два) года.";

пункта 15 изложить в следующей редакции:

"15. При нарушении установленных процедур, в том числе больших отклонений по высоте, несоответствие эксплуатанта ВС требованиям, предъявляемым к характеристикам ВС или целевым требованиям долгосрочного мониторинга для парка ВС, допуск RVSM у эксплуатанта ВС отзывается уполномоченной организацией. Отзыв допуска может быть применен к конкретным ВС или к парку в целом.";

абзац первый пункта 16 изложить в следующей редакции:

"16. При продлении допуска к полетам в условиях RVSM ранее допущенных ВС эксплуатант представляет в уполномоченную организацию следующие документы:";

абзац первый пункта 18 изложить в следующей редакции:

"18. Уполномоченная организация, при необходимости в консультации с государством регистрации, обеспечивает в отношении самолетов, указанных в пункте 2 настоящих Правил, наличие надлежащих положений, касающихся:";

пункт 28 изложить в следующей редакции:

"28. Для участия в программе контроля характеристик выдерживания высоты эксплуатант имеет утверждение (допуск) на заявленные экземпляры ВС. На основании этого РМА Евразия предоставляет право и согласует эксплуатанту программу прохождения контроля. При отсутствии у эксплуатанта утверждения (допуска) уполномоченной организации на выполнение полетов в пространстве RVSM и намерении эксплуатанта выполнить контроль в регионе ответственности другого РМА, для прохождения контроля РМА Евразия оказывает помощь в организации разового полета ВС в воздушном пространстве региона ответственности другого РМА.";

пункт 31 изложить в следующей редакции:

"31. При выявлении в результате проведения контроля ВС, которое не соответствует требованиям пункта 16 настоящего приложения, РМА Евразия готовит заключение и представляет его в уполномоченную организацию. По результатам рассмотрения заключения принимаются меры, вплоть до отзыва у данного ВС утверждения (допуска) к полетам в пространстве с RVSM. В случае отзыва допуска к полетам ВС в условиях RVSM уполномоченная организация сообщает об этом в РМА Евразия, заполнив форму RMA F3 согласно таблице 7 приложения 18 к настоящим Правилам.";

пункт 36 изложить в следующей редакции:

"36. Каждый эксплуатант принимает срочные меры по устранению причин, вызвавших ошибку.

Эксплуатант сообщает в течение 72 часов о допущенной ошибке в уполномоченную организацию, предоставив при этом первоначальный анализ вызвавших ошибку факторов и мер, направленных на предотвращение ее повторения. Потребность в предоставлении последующих докладов определяет уполномоченная организация.";

пункт 38 изложить в следующей редакции:

"38. Эксплуатант, регулярно допускающий ошибки выдерживания высоты, как по техническим, так и по эксплуатационным причинам, теряет право на производство полетов с RVSM. При выявлении проблемы, связанной с одним конкретным типом ВС, разрешение на производство полетов с RVSM аннулируется уполномоченной организацией у эксплуатанта на этот конкретный тип ВС. Если ответные меры, предпринимаемые эксплуатантом в ответ на допущенную им ошибку выдерживания абсолютной высоты, не являются ни эффективными, ни своевременными, уполномоченная организация рассматривает вопрос о приостановлении действия или отзыва разрешения на полеты RVSM.";

в приложении 18 к Правилам:

таблицу 5 "Допуск ВС к полетам в условиях RVSM" изложить в следующей редакции:

"Допуск ВС к полетам в условиях RVSM:

Таблица 5

Дата (число: месяц: год)	утверждения	допуска	:	:				
Срок (число: месяц: год)	действия	допуска:	:	:				

Границы эксплуатационного диапазона RVSM для ВС _____

Разрешены полеты в регионах: _____

в условиях минимума вертикального эшелонирования 300 м (1000 фут) между эшелонами 290 и 410 включительно (RVSM)

ПАРАМЕТР	НИЖНЯЯ ГРАНИЦА								В	
ВЫСОТА: в футах или метрах					F					
					M					
ЭШЕЛОН ПОЛЕТА: в сотнях футов или в десятках метров	F								F	
	M								M	
ЧИСЛО М: и л и СКОРОСТЬ I A S :	M								M	
	K				км/час					K
в км/час или узлах	N				узлы					N
ПОЛНЫЙ ПОЛЕТНЫЙ ВЕС, ТОННЫ								T		

(должность)

(подпись)

(Ф.И.О.)

МП

Дата: "___" _____ 20 г.;

в приложении 19 к Правилам, Утверждение к полетам в районах полетов или по маршрутам, где установлены соответствующие навигационные спецификации, основанные на характеристиках (далее - PBN):

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Утверждение ВС к полетам в воздушных пространствах государств или районах, где установлены соответствующие PBN осуществляется уполномоченной организацией .";

абзац первый и второй пункта 3 изложить в следующей редакции:

"3. Эксплуатационное утверждение.

Для получения эксплуатационного утверждения PBN от уполномоченной организации, эксплуатант представляет доказательства того, что:";

абзац первый пункта 4 изложить в следующей редакции:

"4. Продукты электронных навигационных данных, которые были обработаны для применения в воздухе и на земле, используются только после утверждения уполномоченной организацией процедур эксплуатанта в отношении:";

в приложении 22 к Правилам, Утверждение к полетам в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (MNPS):

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Полеты в воздушном пространстве, где предусмотрены технические требования к минимальным навигационным характеристикам (далее - MNPS) MNPS, могут выполняться только при наличии соответствующих разрешений уполномоченной организации или государства, в котором зарегистрировано ВС.";

абзац первый пункта 5 изложить в следующей редакции:

"5. Для получения эксплуатационного утверждения MNPS от уполномоченной организации, эксплуатант представляет доказательства того, что:";

приложение 23 к Правилам изложить в новой редакции согласно приложению 2 к настоящему приказу.

2. Комитету гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

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

3) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

4. Настоящий приказ вводится в действие с 1 августа 2019 года и подлежит официальному опубликованию.

*Министр индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан*

Р. Скляр

" С О Г Л А С О В А Н "
о б о р о н ы
К а з а х с т а н

М и н и с т е р с т в о
Р е с п у б л и к и
" " _____ 2019 года

Приложение 1
к приказу Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 23 июля 2019 года № 542
Приложение 2
к Правилам производства полетов
в гражданской авиации
Республики Казахстан

Сроки хранения информации, используемой при подготовке и выполнении полета

Эксплуатант обеспечивает хранение следующей документации и информации в приемлемой форме, доступной для уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в течение сроков, указанных в нижеприведенных таблицах.

Таблица 1

Информация, используемая при подготовке и выполнении полета

Задание на полет	3 года
Эксплуатационный план полета	3 месяца
Бортовой журнал	24 месяца со дня последней записи
NOTAM/AIS, данные брифингов, если они издаются эксплуатантом	3 месяца

Данные о массе и центровке самолета	3 месяца
Данные о специальных грузах, включая опасные грузы	3 месяца
Документ перевозки опасных грузов;	3 месяца
Контрольный лист приемки опасных грузов (если он представляет собой форму , которую требуется заполнить);	3 месяца
Уведомление о специальных грузах, включая письменную информацию командиру ВС об опасных грузах	3 месяца

Таблица 2

Доклады (отчетность)

Наблюдения в процессе полета согласно или любое происшествие, требующие, по мнению КВС, регистрации	3 месяца
Доклады о превышении полетного времени или о сокращении времени отдыха экипажа	3 месяца

Таблица 3

Данные летного экипажа

Свидетельства членов летного экипажа	В течение всего времени работы у данного эксплуатанта
Сведения о стартовом времени, времени полета, времени отдыха	15 месяцев
Данные о тренировках и проверках по правилам ведения связи	3 года
Данные о подготовке КВС самолетов и их проверках	3 года
Данные о регулярных тренировках и проверках	3 года
Данные о тренировках и проверках в полете на любом пилотском кресле	3 года
Данные о предшествующем опыте выполнения полетов	15 месяцев
Данные о знании аэродромов и маршрутов	3 года
Данные о квалификации и тренировкам по САТ II и САТ III	3 года
Данные о подготовке к перевозке опасных грузов	3 года

Таблица 4

Данные кабинного экипажа

Данные о полетном и рабочем времени, времени отдыха членов кабинного экипажа	15 месяцев
Данные о первоначальной подготовке и проверке	В течение всего времени работы у данного эксплуатанта
Данные о периодических и вывозных (восстановительных после перерыва) полетах и проверках	12 месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта
Данные о подготовке к перевозке опасных грузов	3 года

Таблица 5

Данные для персонала эксплуатанта, не членов экипажа

Данные о подготовке/квалификации персонала, программа подготовки, которая предусмотрена требованиями уполномоченной организации и данные о проверках квалификации	Записи двух последних проверок
---	--------------------------------

Таблица 6

Прочие учетные данные

Сведения о полученных дозах космической и солнечной радиации при полетах на высотах более 15000 м (49000 фут),	12 месяцев по окончании работы у данного эксплуатанта
Записи системы качества	5 лет

Приложение 2
к приказу Министра индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 23 июля 2019 года № 542
Приложение 23
к Правилам производства
полетов в гражданской авиации
Республики Казахстан
Форма

Акт летной проверки схем визуальных полетов и полетов по приборам ППП/ IAP

(наименование организации, осуществляющей эксплуатацию наземных средств РТОП и связи/организации, использующей сигналы средств РТОП и связи для УВД)

ПРЕДСТАВЛЯЮ НА УТВЕРЖДЕНИЕ	УТВЕРЖДАЮ
(лицо, отвечающее за эксплуатацию средств РТОП, используемого для схемы полетов по приборам ППП/ IAP)	(наименование должности руководителя в соответствии
(наименование организации	с учредительными документами организации, осуществляющей
в соответствии с учредительными документами)	эксплуатацию схем полетов по приборам ППП/ IAP)
(подпись) (инициалы, фамилия)	(подпись) (инициалы, фамилия)
" ____ " _____ г.	М.П. _____ (при наличии) " ____ " _____ г.

Летная проверка схемы полетов по приборам (схем визуальных полетов)

(тип схемы ППП/ІАР: воздушная трасса, внетрассовый маршрут, схема захода на посадку, _____, _____
 _____ схема маршрутов прибытия и вылета)
 аэропорта (узлового диспетчерского района) _____

(наименование)

в период с "____" _____ 20__ г. по "____" _____ 20__ г.

экипажем ВСЛ _____ борт. № _____,

оборудованным аппаратурой летного контроля _____

№ _____

_____ (тип АЛК) (зав. номер) (наименование авиапредприятия, использующего ВСЛ)
 проведена _____

_____ (вид летной проверки: ввод, годовая, специальная)
 летная проверка схемы полетов по приборам ППП/ІАР

(тип схемы ППП/ІАР: воздушная трасса № _____, схема захода на посадку с МКп - _____
 _____ °, схема маршрутов прибытия и вылета, схема FSM)

Летную проверку выполняли:

КВС - лаборатории	_____
	(фамилия, инициалы)
Бортовой инженер – испытатель летающей лаборатории	_____
	(фамилия, инициалы)
Специалист по схемам ППП/ІАР (при необходимости)	_____
	(фамилия, инициалы)
Представитель службы ОВД	_____
	(фамилия, инициалы)
Руководитель _____ объекта	_____
(лицо, отвечающее за эксплуатацию средства для схемы ППП/ІАР)	(фамилия, инициалы)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Схема полетов по приборам ППП/ІАР

 (воздушная трасса № _____, схема захода на посадку с МК - _____)
 с использованием сигналов от _____,
 (тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/ІАР)
 № _____ аэропорта (узлового диспетчерского района) _____,

(заводской	номер)	(наименование)
соответствует (не соответствует - указать причину) _____		
требованиям документа ИКАО "Производство полетов ВС" (Doc8168 OPS/611 (PANS-OPS) и местных правил ОВД и пригодна для обеспечения полетов ВС по приборам без ограничений (с ограничениями – у к а з а т ь п р и ч и н у) .		
Приложение. Таблица (ы) – летной проверки схемы и результатов проверки и измерений параметров и характеристик наземного средства РТОП		
(тип средства РТОП для обеспечения полетов по схеме ППП/ІАР № _____ в 2 экземплярах, на _____ листах.	(заводской номер)	

Акт составлен в 5 экземплярах:

№ 1 – уполномоченной организации в сфере гражданской авиации;

№ 2 – организации, осуществляющей эксплуатацию схем полетов по приборам;

№ 3 – организации, осуществляющей эксплуатацию средств РТОП и связи (при вводе схемы полетов по приборам в эксплуатацию - 2 экземпляра) - службе ЭРТОС;

№ 4 – разработчику схем полетов по приборам;

№ 5 – авиационному предприятию, на эксплуатации которого находятся воздушные суда-лаборатории.

Летную проверку проводили:

КВС - лаборатории	_____ "___" _____ 2___ г. (подпись)
Бортовой инженер – испытатель летающей лаборатории	_____ "___" _____ 2___ г. (подпись)
Специалист по схемам ППП/ІАР (при необходимости)	_____ "___" _____ 2___ г. (подпись)
Представитель службы ОВД	_____ "___" _____ 2___ г. (подпись)
Руководитель объекта _____ (лицо, отвечающее за эксплуатацию средства для схемы ППП/ІАР)	_____ "___" _____ 2___ г. (подпись)