



Об утверждении Правил использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан

Приказ и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 31 декабря 2020 года № 706. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 5 января 2021 года № 22031.

Сноска. Заголовок - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 12.05.2023 № 340 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

В соответствии с подпунктом 41-72) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации", **ПРИКАЗЫВАЮ:**

Сноска. Преамбула - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 12.05.2023 № 340 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Утвердить прилагаемые Правила использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.

Сноска. Пункт 1 - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 12.05.2023 № 340 (вводится в действие по истечении шестидесяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

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) 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 по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Исполняющий обязанности
Министра индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан

А. Ержанов

"СОГЛАСОВАН"

Министерство обороны
Республики Казахстан
"СОГЛАСОВАН"
Служба государственной охраны
Республики Казахстан
"СОГЛАСОВАН"
Комитета национальной безопасности
Республики Казахстан

Утвержден приказом
исполняющего обязанности
Министра индустрии
и инфраструктурного развития
Республики Казахстан
от 31 декабря 2020 года № 706

Правила использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан

Сноска. Правила - в редакции приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития РК от 12.05.2023 № 340 (порядок введения в действие см. п.4).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие Правила использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан (далее - Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 41-72) пункта 1 статьи 14, подпунктами 9), 10), 15), 30-1), 30-2) статьи 16-9, статьей 33, пунктом 3 статьи 42, пунктами 2, 2-1, 5 статьи 47, пунктом 4 статьи 82, пунктами 2, 3-2, 5 статьи 105 и подпунктом 6, пункта 3 статьи 106 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" (далее – Закон) и определяют порядок использования беспилотных авиационных систем (далее – БАС) в воздушном пространстве Республики Казахстан.

2. Действие настоящих Правил распространяется на гражданскую и экспериментальную авиацию, а также пользователей воздушного пространства Республики Казахстан.

Положения настоящих Правил не распространяются на использование "игрушек" и "авиамоделей" для выполнения полета, а также полеты с применением беспилотных авиационных систем внутри помещений.

Специфика использования беспилотных авиационных систем в сфере государственной авиации регламентируется Правилами производства полетов

государственной авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом Министра обороны Республики Казахстан от 14 декабря 2017 года № 744 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 16210).

3. Использование БАС осуществляется после регистрации или постановки на учет в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в порядке определенном Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан и прав на них, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 409 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15553), за исключением БАС, предусмотренных Правилами регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан, утвержденными приказом Министра обороны Республики Казахстан от 18 мая 2011 года № 220 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7148), которые подлежат учету в уполномоченном органе в сфере государственной авиации.

4. Основные термины и определения, используемые в настоящих Правилах:

1) авиационное происшествие - событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда беспилотное воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения силовой установки и в ходе которого:

какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

непосредственного соприкосновения с какой-либо частью беспилотного воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного беспилотного воздушного судна, или

непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,

за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами; или

беспилотное воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна и

обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев отказа или повреждения двигателя, когда повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопадки, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины) или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, шасси и

повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробойны в обтекателе антенны радиолокатора);

или беспилотное воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен;

2) авиационным событием в гражданской авиации признается авиационное происшествие или инцидент, а также любое другое событие, связанные с нарушением безопасности полетов, которые ставят под угрозу или, если такое событие не будет исправлено или устранено, способны поставить под угрозу безопасность воздушного судна, находящихся на его борту лиц или других лиц;

3) автономный полет - полет, который беспилотное воздушное судно выполняет без возможности вмешательства оператора в управление полетом;

4) возможности человека - способности человека и пределы его возможностей, влияющие на безопасность и эффективность авиационной деятельности;

5) 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;

6) полет по правилам полета по приборам (далее – ППП) - полет, выполняемый в соответствии с правилами полетов по приборам;

7) государство разработчика - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за конструкцию типа беспилотного авиационного судна;

8) орган управления воздушным движением (далее – орган УВД) – центр управления или пункт управления государственной авиации, осуществляющий управление воздушным движением в пределах своей компетенции и в установленных для него зонах и районах;

9) орган обслуживания воздушного движения (далее – орган ОВД) – орган диспетчерского обслуживания воздушного движения, центр полетной информации или пункт сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения поставщиком аэронавигационного обслуживания;

10) авиамодель - радиоуправляемая функциональная модель, являющаяся уменьшенной в масштабе моделью воздушного судна, имитирующая то же назначение и выполнение тех же функций и используемая для развлечения среди любителей и в авиамодельном спорте среди профессионалов;

11) контрольная точка аэродрома (далее - КТА) - точка, определяющая географическое местоположение аэродрома;

12) наблюдатель - назначенное эксплуатантом подготовленное и компетентное лицо, которое путем визуального наблюдения за беспилотным воздушным судном помогает

внешнему пилоту (оператору) безопасно выполнять полет в пределах расширенной зоны прямой видимости (EVLOS);

13) линия управления и контроля (C2) – часть беспилотной авиационной системы, предназначенная для передачи данных между беспилотным воздушным судном и пультом дистанционного пилотирования/станцией внешнего пилота (оператора) в целях управления полетом;

14) передача управления - действие, заключающееся в передаче управления, связанного с пилотированием, от одного пульта дистанционного пилотирования/станции внешнего пилота (оператора) к другому;

15) квалификационная запись – запись, сделанная в приложении к сертификату оператора БАС, в которой указываются ограничения по типу конструкции БВС, особые условия и ограничения;

16) государство-изготовитель - государство, обладающее юрисдикцией в отношении организации, ответственной за окончательную сборку беспилотной авиационной системы;

17) экзаменатор – физическое лицо, обладающее соответствующей квалификацией, уполномоченное и назначенное уполномоченным организацией в сфере гражданской авиации проводить оценку теоретических знаний и/или практических навыков авиационного персонала, специалистов с целью выдачи/продления сертификатов операторов БАС/квалификационных записей;

18) заводские испытания - доведение образца беспилотной авиационной системы, ее характеристик и эксплуатационной документации до соответствия требованиям к конструкции;

19) полет в пределах расширенной зоны прямой видимости (EVLOS) - тип полета беспилотного воздушного судна, при котором внешний пилот или оператор может поддерживать постоянный визуальный контакт с беспилотным воздушным судном с привлечением наблюдателя на расстоянии не более 800 метров (далее – м) по горизонтали от местоположения внешнего пилота или оператора и контролировать траекторию полета беспилотного воздушного судна по отношению к другим воздушным судам, людям и препятствиям во избежание столкновений используя информацию передаваемую наблюдателем;

20) рабочая конструкторская документация - конструкторская документация, выполненная на стадиях опытного образца (опытной партии) серийного (массового) и единичного производства и предназначенная для изготовления, эксплуатации, ремонта (модернизации) и утилизации изделия;

21) типовая конструкция — конструкция образца беспилотной авиационной системы, соответствие летно-технических характеристик которого устанавливается путем сертификации образца, положительным результатом чего является получение сертификата соответствия БАС;

- 22) полет по ПВП - полет, выполняемый в соответствии с правилами визуальных полетов;
- 23) полет за пределами прямой видимости (BVLOS) – тип полета беспилотного воздушного судна, при котором беспилотное воздушное судно находится вне постоянного прямого визуального контакта или за пределами расстояния, на котором внешний пилот или оператор имеет возможность контролировать местоположение беспилотного воздушного судна визуальным способом и контролировать траекторию полета беспилотного воздушного судна по отношению к другим воздушным судам, людям и препятствиям во избежание столкновений;
- 24) силовая установка - совокупность элементов воздушного судна, необходимых для создания тяги;
- 25) воздушное пространство Республики Казахстан - воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Республики Казахстан, в том числе над ее территориальными водами;
- 26) опасная зона – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов;
- 27) дистанционно пилотируемая авиационная система (далее - ДПАС) – разновидность беспилотной авиационной системы, которая включает в себя дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный с ним пульт дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля и любые другие элементы, указанные в утвержденном сертификате типа;
- 28) дистанционно пилотируемое воздушное судно (далее - ДПВС) - беспилотное воздушное судно, пилотируемое внешним пилотом с применением пульта дистанционного пилотирования или станции внешнего пилота;
- 29) пульт дистанционного пилотирования (далее - ПДП) или станция внешнего пилота (оператора) - элемент беспилотной авиационной системы, включающий оборудование, используемое для подготовки полетного задания и/или пилотирования беспилотного воздушного судна;
- 30) руководство по летной эксплуатации дистанционно пилотируемой авиационной системы (далее РЛЭ) - руководство, приемлемое для государства эксплуатанта и включающее порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях, контрольные карты, ограничения, информацию о летно-технических характеристиках и сведения по ДПВС и каждой соответствующей модели ПДП, а также другие материалы, связанные с эксплуатацией дистанционно пилотируемой авиационной системы;
- 31) система дистанционной идентификации – система, обеспечивающая локальную трансляцию информации о беспилотном воздушном судне в процессе выполнения полета;

32) максимальная взлетная масса (далее - МТОМ) – максимальная масса беспилотного воздушного судна, включая полезную нагрузку и топливо, при котором оно может эксплуатироваться;

33) государственные испытания – демонстрация соответствия образца беспилотной авиационной системы требованиям к конструкции;

34) пономерная документация - документация (бортовой журнал, формуляры), предназначенная для оформления годности беспилотной авиационной системы к полетам, учета наработки и технического состояния беспилотного воздушного судна (его двигателя, винтов), ее приема и передачи в ходе эксплуатации;

35) жизненный цикл - совокупность явлений и процессов, повторяющаяся с периодичностью, определяемой временем существования типовой конструкции изделия от ее замысла до утилизации или конкретного экземпляра изделия от момента завершения его производства до утилизации;

36) изготовитель (производитель) – физическое или юридическое лицо, осуществляющее проектирование, изготовление (производство) беспилотной авиационной системы или ее компонентов;

37) заявитель – физическое или юридическое лицо, обратившееся в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для получения разрешений и сертификатов предусмотренными настоящими Правилами;

38) эксплуатационная и ремонтная документация - документация, разрабатываемая разработчиком беспилотной авиационной системы и/или его компонента и устанавливающая организационные, нормативные, технические и иные правила эксплуатации беспилотной авиационной системы и/или его компонентов, их техническое обслуживание и ремонт;

39) эксплуатационная документация - документация, регламентирующая летную и техническую эксплуатацию беспилотной авиационной системы и компонентов, включая техническое обслуживание, и содержащая эксплуатационные ограничения, процедуры и рекомендации;

40) эксплуатационные испытания - испытания образца беспилотной авиационной системы в процессе его эксплуатации на земле и в воздухе в различных климатических (физических) условиях;

41) руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания – документ, содержащий описание процедур эксплуатанта, которые обеспечивают возможность управления своевременным и удовлетворительным выполнением всех плановых и неплановых работ по техническому обслуживанию беспилотных авиационных систем данного эксплуатанта;

42) полезная нагрузка – оборудование, которое несет БВС, при выполнении назначенного полетного задания. Полезная нагрузка включает элементы БВС, которые

не обязательны для проведения полета, но установлены для выполнения определенных целей полетного задания;

43) полет в пределах радиовидимости (RLOS) – полет беспилотного воздушного судна, при котором передатчик(и) и приемник(и), используемые для управления полетом, находятся в пределах зоны действия совместной линии радиосвязи;

44) полет за пределами радиовидимости (BRLOS) - полет беспилотного воздушного судна, при котором передатчик(и) и приемник(и), используемые для управления полетом, не находятся в пределах зоны действия совместной линии радиосвязи;

45) радиовещательное автоматическое зависимое наблюдение (ADS-B) - вид наблюдения, при котором воздушные суда, аэродромные транспортные средства и другие объекты могут автоматически передавать и/или принимать такую информацию, как опознавательный индекс, данные о местоположении и, при необходимости, дополнительные данные, используя радиовещательный режим линии передачи данных;

46) удостоверение соответствия – документ, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, подтверждающий соответствие экземпляра беспилотной авиационной системы, не имеющего утвержденной типовой конструкции, Правилам использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан;

47) держатель сертификата соответствия – разработчик или изготовитель (производитель) или эксплуатант БАС, получивший от уполномоченной организации в сфере гражданской авиации сертификат соответствия на беспилотную авиационную систему;

48) декларация о соответствии – документ единой формы, путем оформления и подписания которого заявитель подтверждает единоличную ответственность за безопасную эксплуатацию и соответствие беспилотной авиационной системы требованиям настоящих Правил;

49) держатель сертификата – физическое или юридическое лицо, получившее от уполномоченной организации Сертификат оператора БАС;

50) внешний пилот - лицо, имеющее свидетельство внешнего пилота, которому поручено эксплуатантом выполнять необходимые обязанности по выполнению полета дистанционно пилотируемого воздушного судна и которое манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета;

51) член внешнего летного экипажа - имеющий свидетельство внешний пилот (внешний командир воздушного судна/второй внешний пилот), на которого возложены обязанности, связанные с управлением дистанционно пилотируемой авиационной системой в течение полетного времени;

52) техническое обслуживание - проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности беспилотной авиационной системы, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранение дефектов,

выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации;

53) программа технического обслуживания - документ, содержащий описание конкретных плановых работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения, а также связанных с ними процедур, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации тех беспилотных авиационных систем, которых он касается;

54) запретная зона – воздушное пространство установленных размеров над территорией Республики Казахстан, в пределах которого выполнение полетов воздушных судов без специального разрешения запрещено;

55) полет в пределах прямой видимости (VLOS) - тип полета беспилотного воздушного судна, при котором внешний пилот или оператор может поддерживать постоянный визуальный контакт с беспилотным воздушным судном без посторонней помощи на расстоянии не более 500 м по горизонтали от местоположения внешнего пилота или оператора и контролировать траекторию полета беспилотного воздушного судна по отношению к другим воздушным судам, людям и препятствиям во избежание столкновений;

56) нормы летной годности - требования к конструкции, параметрам и летным качествам воздушных судов и их компонентов, направленных на обеспечение безопасности полетов;

57) беспилотная авиационная система (далее - БАС) – беспилотное воздушное судно и связанные с ним элементы (включая каналы связи и компоненты, управляющие беспилотным воздушным судном), которые необходимы для безопасной и эффективной эксплуатации беспилотного воздушного судна в воздушном пространстве ;

58) метеорологические минимумы для полетов с применением беспилотных авиационных систем – минимальные значения видимости и расстояния до нижней границы облаков для полетов с применением беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан;

59) разработчик беспилотной авиационной системы - физическое или юридическое лицо, осуществляющее разработку беспилотной авиационной системы;

60) программа создания беспилотной авиационной системы - комплекс взаимосвязанных и скоординированных по срокам и ресурсам подпрограмм, проектов и других видов деятельности, выполняемых на всех стадиях жизненного цикла в отношении образца БАС, и направленных на ее разработку (включая модификацию), производство, поставку и послепродажное обеспечение эксплуатации в целях удовлетворения заданных требований и получения экономической выгоды;

61) оператор беспилотной авиационной системы (далее - оператор БАС) – физическое лицо, являющееся эксплуатантом БАС, которое исполняет необходимые действия по выполнению полета беспилотного воздушного судна и которое

манипулирует соответствующими органами управления полетом в течение времени полета;

62) сертификат соответствия беспилотной авиационной системы - документ, подтверждающий соответствие беспилотной авиационной системы требованиям к типовой конструкции, характеристикам и эксплуатационно-технической документации;

63) полетное время беспилотной авиационной системы – период времени отсчитываемое с началом запуска силовой установки беспилотного воздушного судна с целью взлета и до момента полной его остановки по окончании полета;

64) сертификат летной годности гражданской беспилотной авиационной системы - документ, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, удостоверяющий соответствие гражданской беспилотной авиационной системы нормам летной годности;

65) эксплуатант беспилотных авиационных систем – физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией беспилотных авиационных систем или предлагающее свои услуги в этой области;

66) авиационные работы с применением беспилотных авиационных систем - выполнение полета беспилотного воздушного судна, в ходе которого оно используется для выполнения специализированных операций (видов работ);

67) зона ограничения полетов беспилотных воздушных судов – часть воздушного пространства, установленных размеров над территорией Республики Казахстан, в пределах которого полеты беспилотных воздушных судов ограничены определенными условиями;

68) зона воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов (UFZ – unmanned flight zone) – специальная зона воздушного пространства определенных размеров, предназначенная для выполнения полетов беспилотными воздушными судами;

69) беспилотное воздушное судно (далее - БВС) – воздушное судно, которое эксплуатируется или предназначено для автономной работы и (или) для дистанционного управления без пилота на борту;

70) тип конструкции беспилотного воздушного судна - классификация беспилотного воздушного судна на основе установленных основных характеристик (например, самолет (фиксированное крыло), вертолет, мультиротор, гибрид);

71) модель беспилотного воздушного судна - все беспилотные воздушные суда одной и той же принципиальной конструкции, в том числе все их модификации, за исключением тех, которые приводят к изменению пилотажных или летных характеристик;

72) тренажерное устройство имитации полета беспилотного воздушного судна - тренажер для отработки техники пилотирования, который обеспечивает реальное воспроизведение условий полета беспилотного воздушного судна и имитирует

показания приборов, простые функции механической, электрической, электронной и других бортовых систем, а также летно-технические характеристики беспилотных воздушных судов определенного типа;

73) руководство по производству полетов - руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом БАС при выполнении своих обязанностей;

74) задание на полет – документ установленной формы, содержащий необходимые сведения об экипаже или персонале, привлекаемом к полету, беспилотной авиационной системе, определяющий маршрут и цель полета (полетов);

75) летная годность - техническое состояние беспилотной авиационной системы, соответствующее летно-техническим характеристикам, которые обеспечивают его безопасность и летное качество;

76) зона ограничения полетов – воздушное пространство установленных размеров над территорией Республики Казахстан, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями;

77) сертификат типа - документ, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, международной организацией в сфере гражданской авиации, осуществляющей сертификацию воздушных судов, или иностранным государством для определения конструкции типа гражданского воздушного судна, двигателя или воздушного винта и подтверждающий соответствие конструкции нормам летной годности, установленным в Республике Казахстан;

78) директива по летной годности – информация, направленная на поддержание летной годности беспилотной авиационной системы, включая двигатели и воздушные винты, обеспечение безопасной эксплуатации беспилотной авиационной системы, а также требования в отношении модификации, замены комплектующих или в проведении проверки беспилотной авиационной системы и (или) внесении поправок в ее эксплуатационные ограничения и в руководство по эксплуатации;

79) международный полет – полет воздушного судна, при котором воздушное судно пересекает границу иностранного государства;

80) крупная модификация – это изменение типовой конструкции БАС, имеющей сертификат соответствия или удостоверение соответствия, не предусмотренное техническими требованиями (спецификациями) на БВС, двигатель БВС или воздушный винт, которое может существенно повлиять на ограничения массы и центровки, прочность конструкции, летные характеристики, работу силовой установки, эксплуатационные характеристики и другие качества, влияющие на летную годность или характеристики, связанные с окружающей средой.

Глава 2. Порядок эксплуатации БАС в соответствующей категории операций

5. Правила и процедуры, применяемые к операциям БАС, пропорциональны сферам применения, характеристикам района выполнения полетов, возможным рискам, с учетом эксплуатационных характеристик соответствующей БАС.

Классификация БАС по способу управления, типу конструкции и максимальной взлетной массе определена в приложении 1 к настоящим Правилам.

6. В воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливаются следующие категории операций с применением БАС: "Открытая", "Специфическая" и "Сертифицированная".

7. К операциям категории "Открытая" относятся операции с применением БАС только при соблюдении следующих требований:

1) максимальная взлетная масса БВС, входящего в беспилотную авиационную систему, не превышает 1,5 кг;

2) максимальная взлетная масса БВС более 1,5 кг, но не превышает 25 кг, при условии наличия у пользователя воздушного пространства сертификата оператора БАС категории 1;

3) наличия у эксплуатанта БАС свидетельства о постановке используемой беспилотной авиационной системы на учет, выданного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

4) тип конструкции БВС: вертолетный или мультироторный;

5) полет выполняется в дневное время в пределах прямой видимости (VLOS);

6) не выполняется автономный полет БВС;

7) соблюдаются метеорологические минимумы для полетов с применением беспилотных авиационных систем в зависимости от местности и вида полета, указанные в приложении 2 к настоящим Правилам;

8) в контролируемом воздушном пространстве истинная высота (расстояние по вертикали от поверхности земли до высоты полета БВС) планируемого полета не превышает 50 м, за исключением выполнения авиационных работ и массовых демонстрационных полетов (аэрошоу) с применением БАС, которые выполняются только в категории операций "Специфическая";

9) в неконтролируемом воздушном пространстве истинная высота (расстояние по вертикали от поверхности земли до высоты полета БВС) планируемого полета не превышает 200 м, за исключением выполнения авиационных работ и массовых демонстрационных полетов (аэрошоу) с применением БАС, которые выполняются только в категории операций "Специфическая";

10) полет выполняется за пределами густонаселенных районов населенных пунктов, которые рассматриваются в рамках данных Правил как районы, в которых расположены многоэтажные жилые здания (микрорайоны, жилые комплексы, жилые массивы, гостиничные комплексы), административные здания (здания государственных органов, многоэтажные бизнес-центры и офисные помещения),

культовые здания (церкви, мечети), государственные учреждения, торговые объекты (торгово-развлекательные центры, рынки, ярмарки), концертные залы, спортивные сооружения, развлекательные сооружения, организации образования, здравоохранения, транспортные сооружения (вокзалы, станции, порты), включая прилегающую к ним открытую территорию;

11) полет выполняется за пределами запретных и опасных зон, зон ограничения полетов, зон ограничения полетов беспилотных воздушных судов, зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов;

12) маршрут (планируемая траектория) полета БВС проходит за пределами 8 км от контрольной точки аэродрома;

13) БВС не перевозит грузы, не сбрасывает или не разбрызгивает что-либо во время полета;

14) БВС не эксплуатируется ближе 50 м по горизонтали от любого человека (за исключением человека, управляющего беспилотным воздушным судном), другого транспортного средства, здания или сооружения во время взлета и посадки;

15) БВС не эксплуатируется ближе 100 м по горизонтали от любого человека (за исключением человека, управляющего беспилотным воздушным судном), другого транспортного средства, здания или сооружения во время полета;

16) БВС не эксплуатируется во всех случаях ближе 150 м по горизонтали от массового скопления людей и (или) транспортных средств;

17) оператор БАС подтверждает, что эксплуатируемая БАС находится в исправном техническом состоянии для безопасного выполнения полета и выполнены все требования руководства по эксплуатации данной модели беспилотной авиационной системы;

18) оператор БАС ознакомлен с порядком применения БАС в соответствии с требованиями настоящих Правил.

8. Заявка на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем в категории "Открытая" не подлежит направлению в органы управления воздушным движением.

9. К операциям БАС категории "Специфическая" относятся полеты с применением беспилотных авиационных систем, имеющих беспилотное воздушное судно с максимальной взлетной массой менее 750 кг, если выполняется хотя бы одно из следующих условий:

1) полеты, выполняемые в сумерках или ночью;

2) полеты, выполняемые в пределах расширенной зоны прямой видимости (EVLOS)

;

3) полеты, выполняемые за пределами прямой видимости (BVLOS);

4) автономные полеты БВС;

5) выполнение авиационных работ вне зависимости от высоты полета над земной или водной поверхностью;

6) выполнение демонстрационных полетов с применением БАС;

7) выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов;

8) выполнение полетов в контролируемом воздушном пространстве, на высоте 50 м и выше над земной или водной поверхностью;

9) выполнение полетов в неконтролируемом воздушном пространстве на высоте 200 м и выше над земной или водной поверхностью;

10) выполнение полетов в зонах воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов;

11) выполнение полета, если маршрут (планируемая траектория) полета БВС проходит в пределах 8 км от контрольной точки аэродрома;

12) выполнение полетов в запретных и опасных зонах, зонах ограничения полетов, зон ограничения полетов беспилотных воздушных судов только после согласования с органом, в интересах которого установлена данная зона;

13) выполнение групповых полетов БВС.

10. Полеты в категории операций "Специфическая" выполняются при условии соблюдения следующих требований:

1) наличия разрешения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов; или наличия разрешения, выданного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, на выполнение, разрешенных эксплуатанту видов авиационных работ с использованием БАС; или наличия сертификата оператора БАС соответствующей категории;

2) наличия разработанной эксплуатантом БАС Инструкции по взаимодействию между эксплуатантом БАС и соответствующим центром УВД, которая согласована с центром УВД и органом ОВД, в зоне (районе) ответственности которого запланировано выполнение полетов, в случаях, указанных в пункте 82-1 Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных Постановлением Правительства Республики Казахстан № 506 12 мая 2011 года (далее – Правила ИВП);

3) соблюдении метеорологических минимумов для полетов с применением беспилотных авиационных систем в зависимости от местности и вида полета, указанные в приложении 2 к настоящим Правилам;

4) эксплуатант БАС подтверждает, что эксплуатируемая БАС находится в исправном техническом состоянии для безопасного выполнения полета и выполнены все требованиями руководства по эксплуатации данной модели беспилотной авиационной системы;

5) полет БВС осуществляется в строгом соответствии с поданной заявкой и полученным условием на использование воздушного пространства от органов УВД, в случаях, указанных в пункте 82–1 Правил ИВП;

6) проведена предполетная оценка района выполнения полетов;

7) согласование с компетентными государственными органами в соответствии с требованиями Правил ИВП, при необходимости.

11. В категории операций "Специфическая" полет БВС выполняется в пределах прямой видимости (VLOS) или за пределами прямой видимости (BVLOS).

12. К операциям БАС категории операций "Сертифицированная" относится:

1) эксплуатация ДПАС с максимальной взлетной массой БВС 750 кг и более;

2) выполнение международных полетов по ППП и ПВП с использованием дистанционно пилотируемых авиационных систем;

3) эксплуатация дистанционно пилотируемых авиационных систем с использованием оборудованных взлетно-посадочных полос;

4) перевозка пассажиров;

5) транспортировка опасных грузов.

13. Полеты в категории "Сертифицированная" выполняются при условии выполнения следующих требований:

1) наличие разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС;

2) наличие сертификата летной годности беспилотной авиационной системы;

3) наличие свидетельства внешнего пилота дистанционно пилотируемого воздушного судна с соответствующими квалификационными отметками.

Глава 3. Порядок выдачи сертификата оператора БАС соответствующих категорий или свидетельства внешнего пилота ДПАС

Параграф 1. Виды сертификатов оператора БАС

14. Для выполнения полетов в категории операций "Специфическая" эксплуатант БАС получает в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации сертификат оператора БАС соответствующей категории.

Виды категорий сертификатов операторов БАС:

1) категория 1 (EASY Rating) – для операторов БАС, эксплуатирующих беспилотные авиационные системы с БВС мультироторного или вертолетного типа конструкции с максимальной взлетной массой менее 25 кг в личных целях;

2) категория 2 (MID Rating) – для операторов БАС, эксплуатирующих беспилотные авиационные системы с БВС всех типов конструкций с максимальной взлетной массой до 25 кг для выполнения следующих видов авиационных работ:

воздушные съемки и наблюдения;

поисковые и аварийно-спасательные работы.

3) категория 3 (HIGH Rating) – для операторов БАС, эксплуатирующих беспилотные авиационные системы с БВС всех типов конструкций с максимальной взлетной массой до 750 кг для выполнения следующих видов авиационных работ:

- воздушные съемки и наблюдения (для БВС с МТОМ 25 кг и более);
- поисковые и аварийно-спасательные работы (для БВС с МТОМ 25 кг и более);
- авиационно-химические работы;
- строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- полеты в воздушном пространстве над Каспийским морем;
- полеты с морских судов и морских буровых установок;
- перевозка грузов;
- полеты для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;

летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем.

15. Для выполнения полетов в категории операций "Сертифицированная" лицо, эксплуатирующее БАС, получает в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации свидетельство внешнего пилота дистанционно пилотируемой авиационной системы в соответствии с требованиями Правил выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 сентября 2013 года № 750 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8782) и Приложения 1 к Конвенции Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО).

16. Общие требования к оператору БАС категории 1 (EASY Rating).

1) возраст – не моложе 16 лет;

2) успешное завершение обучения по программе первоначальной теоретической подготовки операторов БАС, на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

17. Общие требования к оператору БАС категории 2 (MID Rating).

1) возраст – не моложе 18 лет;

2) успешное завершение обучения на курсе первоначальной теоретической подготовки операторов БАС, на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

3) успешное прохождение курса первоначальной практической подготовки операторов БАС на соответствующий тип конструкции БВС на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

18. Общие требования к оператору БАС категории 3 (HIGH Rating).

1) возраст – не моложе 18 лет;

2) успешное завершение обучения на курсе первоначальной теоретической подготовки операторов БАС в сертифицированном авиационном учебном центре, на

основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

3) успешное прохождение курса первоначальной практической подготовки операторов БАС на соответствующий тип конструкции БВС в сертифицированном АУЦ на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

19. Требования к программам первоначальной теоретической и практической подготовки операторов БАС, а также порядок согласования определены в приложении 2-1 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 19 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

20. Для внесения записи в приложение к сертификату оператора БАС категорий 2 и 3, оператором заполняется заявление по форме приведенной в приложении 4 к настоящим Правилам.

20-1. Квалификационные требования для внесения квалификационной записи в приложение к сертификату оператора БАС категорий 2 и 3 определены в приложении 4 -1 к настоящим Правилам.

Порядок проведения проверки теоретических знаний и оценки практических навыков при определении уровня квалификации операторов БАС для внесения квалификационной записи в сертификат Оператора БАС категории 2 и категории 3 определен в приложении 4-2 к настоящим Правилам.

Сноска. Правила дополнены пунктом 20-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

21. Для получения квалификационной записи для дополнительного типа конструкции беспилотного воздушного судна, владелец сертификата оператора БАС демонстрирует соответствующие умения и знания. Новая квалификационная запись о типе конструкции беспилотного воздушного судна в выданный сертификат оператора БАС вносится уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

22. Квалификационные требования к внешнему пилоту дистанционно пилотируемой авиационной системы установлены в приказе Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 июня 2011 года № 362 "Об утверждении квалификационных требований к лицу для получения свидетельства авиационного персонала" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7058).

Параграф 2. Порядок выдачи сертификатов оператора БАС

23. Для получения сертификата оператора БАС категории 1 заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

- 1) заявление по форме согласно приложению 3 к настоящим Правилам;
- 2) копию удостоверения личности;

3) копию документа об успешном завершении обучения по согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации программе теоретической подготовки операторов БАС категории 1 или категории 2 или категории 3.

24. Для получения сертификата оператора БАС категории 2 и (или) внесения квалификационной записи, заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

- 1) заявление по форме согласно приложению 4 к настоящим Правилам;
- 2) копию удостоверения личности;

3) копию документа об успешном завершении обучения по согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации программе теоретической подготовки операторов БАС категории 2 или категории 3;

4) копию документа об успешном прохождении курса практической подготовки операторов БАС на соответствующий тип конструкции БВС (для первоначальной выдачи сертификата оператора БАС или внесения новой квалификационной записи) на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

5) акт оценки практических навыков по форме согласно приложению 5 к настоящим Правилам (при первоначальной выдаче сертификата оператора БАС или для внесения новой квалификационной записи, или для продления квалификационной записи);

6) копии справок о состоянии/не состоянии на диспансерном учете, (психоневрологической и наркологической организаций) утвержденных приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 18 мая 2020 года № ҚР ДСМ-49/2020 "О некоторых вопросах оказания государственных услуг в области здравоохранения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 20665);

7) копию справки о наличии либо отсутствии судимости, утвержденных приказом Генерального Прокурора Республики Казахстан от 18 мая 2020 года № 64 "Об утверждении Правил оказания государственных услуг Комитетом по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан и его территориальными органами" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 20674).

25. Для получения сертификата оператора БАС категории 3, внесения или продления квалификационной записи, заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

- 1) заявление по форме приведенной в приложении 4 к настоящим Правилам;

2) копию удостоверения личности;

3) копию документа об успешном завершении обучения по согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации программе теоретической подготовки операторов БАС категории 3 в сертифицированном АУЦ;

4) копию документа об успешном прохождении курса практической подготовки операторов БАС на соответствующий тип конструкции БВС в сертифицированном АУЦ (для первоначальной выдачи сертификата оператора БАС или внесения новой квалификационной записи) на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

5) акт оценки практических навыков по форме, согласно приложению 5 к настоящим Правилам (при первоначальной выдаче сертификата оператора БАС или для внесения новой квалификационной записи, или для продления квалификационной записи);

6) акт проверки теоретических знаний по форме, согласно приложению 6 к настоящим Правилам (в случае продления квалификационной записи).

7) копии справок о состоянии/не состоянии на диспансерном учете, (психоневрологической и наркологической организаций) утвержденных приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 18 мая 2020 года № ҚР ДСМ-49/2020 "О некоторых вопросах оказания государственных услуг в области здравоохранения" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 20665;

8) копию справки о наличии либо отсутствии судимости, утвержденных приказом Генерального Прокурора Республики Казахстан от 18 мая 2020 года № 64 "Об утверждении Правил оказания государственных услуг Комитетом по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан и его территориальными органами" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 20674).

26. Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) календарных дней.

27. Заявителю отказывается в выдаче разрешения при:

1) несоответствии представленных документов перечню, указанному в пунктах 23, 24, 25 настоящих Правил;

2) установлении недостоверности документов, представленных заявителем для получения разрешения, и (или) данных (сведений), содержащихся в них;

3) наличии непогашенной судимости;

4) при нахождении заявителя на учете в наркологическом или психоневрологическом диспансере.

28. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, на электронный или почтовый адрес заявителя высылаются

соответствующий сертификат оператора БАС, или приложение к сертификату оператора БАС, которое является его неотъемлемой частью, согласно форме, указанной в приложении 7 к настоящим Правилам.

29. Сертификат оператора БАС категории 1 является действительным с даты его выдачи, в течение периода, не превышающего пяти лет.

30. Сроки действия сертификатов оператора БАС категорий 2 и 3, определяется сроком действия, содержащихся в приложении к нему квалификационных записей.

31. Срок действия квалификационной записи отсчитывается от даты внесения квалификационной записи в сертификат оператора БАС.

32. Сроки продления квалификационных записей:

для операторов БАС категории 2 – один раз в 2 (два) года по истечении срока действия квалификационной записи;

для операторов БАС категории 3 – ежегодно по истечении срока действия квалификационной записи.

Параграф 3. Порядок внесения и продления квалификационных записей оператора БАС категории 2 и категории 3

33. Квалификационная запись вносится в приложение к сертификату оператора БАС категории 2 и категории 3 при:

- 1) первоначальной выдаче сертификата оператора БАС категории 2 и категории 3;
- 2) получении допуска на новый тип конструкции БВС или категорию МТОМ;
- 3) продлении квалификационной записи.

34. Основанием для внесения квалификационной записи в приложение к сертификату оператора категории 2 является успешное завершение курса практической подготовки операторов БАС на соответствующий тип конструкции на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации и положительный результат оценки практических навыков.

35. Основанием для продления каждой квалификационной записи в приложение к сертификату оператора категории 2 является положительный результат оценки практических навыков по каждому типу конструкции БВС.

36. Основанием для внесения квалификационной записи в приложение к сертификату оператора БАС категории 3 является успешное завершение курса практической подготовки операторов БАС на соответствующий тип конструкции на основании программы, согласованной с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации и положительный результат оценки практических навыков.

37. Основанием для продления каждой квалификационной записи в приложение к сертификату оператора категории 3 является положительный результат проверки теоретических знаний и оценки практических навыков по каждому типу конструкции БВС.

Параграф 4. Порядок приостановления действия или отзыва сертификата оператора БАС категории 1

38. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие сертификата оператора БАС категории 1 на срок 30 календарных дней при нарушении оператором БАС порядка использования воздушного пространства в соответствии со статьей 563 Кодекса Республики Казахстан "Об административных правонарушениях".

39. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 3 (трех) календарных дней направляет держателю сертификата БАС категории 1 уведомление о приостановлении действия сертификата посредством электронной почты, которую держатель указал в процессе получения сертификата и подтвердил своей подписью.

40. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает решение об отзыве сертификата оператора БАС категории 1, при повторном в течение года нарушении оператором БАС порядка использования воздушного пространства в соответствии со статьей 563 Кодекса Республики Казахстан "Об административных правонарушениях".

41. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 3 (трех) календарных дней направляет держателю сертификата БАС категории 1 уведомление об отзыве сертификата посредством электронной почты, которую держатель указал в процессе получения сертификата и подтвердил своей подписью.

42. Держатель сертификата оператора БАС категории 1 в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня получения уведомления уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации возвращает сертификат оператора БАС категории 1 в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

Если в установленный срок сертификат оператора БАС категории 1 не возвращен, возврат осуществляется через суд в установленном законодательством порядке.

Параграф 5. Порядок приостановления действия или отзыва сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3

43. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, при:

1) несоблюдении технологии выполнения работ, влияющих на летную годность беспилотного воздушного судна;

2) недостаточной профессиональной подготовке, выявленной при проверках уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

3) разового грубого нарушения установленных требований при обеспечении или выполнении полетов с применением БАС;

4) выполнении деятельности, связанной с управлением беспилотным воздушным судном в состоянии алкогольного, наркотического опьянения.

Приостановление действия сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3 одновременно приостанавливает действие квалификационных записей в соответствующем сертификате оператора БАС.

44. Срок приостановления действия сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, не превышает 30 (тридцати) календарных дней со дня предоставления акта лицу, чей сертификат оператора БАС временно приостановлен.

45. Должностное лицо уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, приостановившее действие сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, оформляет инспекторское предписание, в котором указывается основание приостановления действия сертификата оператора БАС, дата его составления, должность, фамилия, имя и отчество (при его наличии) должностного лица, составившего инспекторское предписание о приостановлении действия сертификата оператора БАС, сведения о лице, у которого приостановлено действие сертификата оператора БАС.

46. Инспекторское предписание о приостановлении действия сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3 подписывается составившим его должностным лицом уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

47. Инспекторское предписание подписывается должностным лицом уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

48. Копия инспекторского предписания о приостановлении действия сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3 вручается под расписку или направляется в электронном виде посредством электронных каналов связи, обеспечивающих гарантированную доставку сообщений, лицу, чей сертификат оператора БАС временно приостанавливается.

49. Если в установленный срок владелец сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, или руководитель эксплуатанта, в чьем подчинении находится владелец сертификата оператора БАС, не устранили нарушения, указанные в подпунктах 1), 2), 3), 4) пункта 43 настоящих Правил, сертификат оператора БАС категории 2 или категории 3 отзывается.

50. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отзывает сертификат оператора БАС категории 2 или категории 3, при:

1) получении сертификата оператора БАС путем фальсификации представленных им документов;

2) фальсификации записей и связанных с ними данных, относящихся к выполнению служебных функций;

3) неустранении нарушения в установленный срок, после приостановления сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3;

4) повторном грубом нарушении установленных требований при обеспечении или выполнении полетов с применением БАС;

5) по решению суда.

51. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации уведомляет в письменной или электронной форме об отзыве сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, лицо, являющееся обладателем сертификата оператора БАС или руководителя эксплуатанта, в чьем подчинении находится указанное лицо, в срок 3 (три) рабочих дня со дня принятия решения.

52. Владелец сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, или руководитель эксплуатанта, в чьем подчинении находится владелец сертификата оператора БАС, в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня получения уведомления от уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, возвращает сертификат оператора БАС в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

53. Если в установленный срок сертификат оператора БАС категории 2 или категории 3 не возвращен, возврат сертификата осуществляется через суд в установленном законодательством порядке.

Глава 4. Порядок выдачи, отказа в выдаче, приостановления или отзыва разрешений на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов

54. Для выполнения полетов беспилотных воздушных судов с МТОМ от 0,25 кг до 1,5 кг над густонаселенными районами населенных пунктов, эксплуатанту БАС необходимо получение разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов.

55. Получение разрешения не требуется для полетов БВС с максимальной взлетной массой менее 0,25 кг.

56. Основанием для выполнения полетов над густонаселенными районами населенных пунктов эксплуатантом БАС с беспилотным воздушным судном с МТОМ от 1,5 кг до 750 кг является действующее разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС.

57. Разрешение на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов выдается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации эксплуатанту БАС сроком на 5 (пять) лет.

58. При подаче заявления на получение разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов заявитель предоставляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

- 1) заявление по форме согласно приложению 8 к настоящим Правилам;
- 2) копия удостоверения личности;
- 3) сертификат оператора БАС категории 1.

59. Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) календарных дней. В случае выявления несоответствий требованиям настоящих Правил, заявителю предоставляется возможность устранить выявленные замечания в срок до 7 (семи) календарных дней.

60. В случае не устранения замечаний в срок, установленный пунктом 59 настоящих Правил, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации, принимает решение об отказе в выдаче разрешения, о чем сообщает заявителю в течение 3 (трех) календарных дней после принятия решения.

61. Заявителю отказывается в выдаче разрешения при:

1) несоответствии представленных документов перечню, указанному в пункте 58 настоящих Правил;

2) установлении недостоверности документов, представленных заявителем для получения разрешения, и (или) данных (сведений), содержащихся в них.

62. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, на электронный или почтовый адрес заявителя высылается разрешение на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов, согласно форме, указанной в приложении 9 к настоящим Правилам.

63. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов на срок 30 (тридцать) календарных дней при нарушении эксплуатантом БАС порядка использования воздушного пространства в соответствии со статьей 563 Кодекса Республики Казахстан "Об административных правонарушениях".

64. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 3 (трех) календарных дней направляет держателю разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов уведомление о приостановлении действия разрешения посредством электронной почты, которую держатель указал в процессе получения разрешения и подтвердил своей подписью.

65. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает решение об отзыве разрешения, при повторном в течение года нарушении эксплуатантом БАС порядка использования воздушного пространства в соответствии со статьей 563 Кодекса Республики Казахстан "Об административных правонарушениях".

66. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 3 (трех) календарных дней направляет держателю разрешения уведомление об отзыве разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов посредством электронной почты, которую держатель указал в процессе получения разрешения и подтвердил своей подписью.

67. Держатель разрешения, в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня получения уведомления уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, возвращает разрешение на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

Если в установленный срок разрешение не возвращено, возврат осуществляется через суд в установленном законодательством порядке.

Глава 5. Порядок выдачи, отказа в выдаче, приостановления и отзыва разрешений на выполнение авиационных работ с применением БАС

Параграф 1. Общие положения

68. В рамках настоящих Правил рассматриваются следующие виды авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем:

- 1) воздушные съемки и наблюдения;
- 2) поисковые и аварийно-спасательные работы;
- 3) авиационно-химические работы;
- 4) строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- 5) полеты в воздушном пространстве над Каспийским морем;
- 6) полеты с морских судов и морских буровых установок;
- 7) перевозка грузов;
- 8) полеты для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;
- 9) летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем.

69. В зависимости от вида авиационных работ, места выполнения работ, типа конструкции БАС и его максимальной взлетной массы, а также рисков, связанных с выполнением полетов с применением беспилотных авиационных систем, уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации выдаются следующие виды разрешений:

- 1) разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС уровня 1 (Level 1 - Low Risk);
- 2) разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС уровня 2 (Level 2 - High Risk).

70. Разрешенные эксплуатанту БАС виды работ указываются в приложении к разрешению на выполнение авиационных работ применением БАС, согласно форме, указанной в приложении 10 к настоящим Правилам.

71. Разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС уровня 1 (Level 1 - Low Risk) выдаются эксплуатантам БАС планирующим выполнять следующие виды авиационных работ с низким уровнем риска:

- воздушные съемки и наблюдения;

поисковые и аварийно-спасательные работы.

Данные виды авиационных работ с применением БАС могут выполняться в контролируемом и неконтролируемом воздушном пространстве на БВС серийного производства всех типов конструкции.

Максимальная взлетная масса БВС входящего в беспилотную авиационную систему должна быть менее 25 кг.

72. Разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС уровня 2 (Level 2 - High Risk) выдаются эксплуатантам БАС, планирующим выполнять следующие виды авиационных работ:

воздушные съемки и наблюдения (для БВС с МТОМ 25 кг и более);

поисковые и аварийно-спасательные работы (для БВС с МТОМ 25 кг и более);

авиационно-химические работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

полеты в воздушном пространстве над Каспийским морем;

полеты с морских судов и морских буровых установок;

перевозка грузов;

полеты для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;

летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем.

Данные виды авиационных работ с применением БАС могут выполняться в контролируемом и неконтролируемом воздушном пространстве, а также воздушном пространстве над Каспийским морем, на БВС серийного производства всех типов конструкции.

Максимальная взлетная масса БВС, входящего в беспилотную авиационную систему, должна быть менее 750 кг.

73. В рамках контроля за обеспечением безопасности полетов уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет выборочные и внеплановые проверки эксплуатантов БАС, выполняющих авиационные работы с применением БАС и имеющих разрешение уровня 1.

Параграф 2. Порядок получения разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1

74. Для получения разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 заявитель представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

1) заявление по форме, согласно приложению 11 к настоящим Правилам;

2) электронная копия согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации Руководства по производству полетов с применением беспилотных авиационных систем;

3) электронная копия утвержденной программы (регламент) технического обслуживания на каждую модель БАС;

4) электронные копии свидетельств о постановке на учет всех БАС находящихся в собственности или в аренде у эксплуатанта БАС (копия договора аренды).

75. Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) календарных дней.

76. При выявлении несоответствий заявления и прилагаемых документов требованиям настоящих Правил заявителю предоставляется возможность устранить выявленные замечания в срок до 7 (семи) календарных дней.

В случае не устранения замечаний в установленный срок, заявителю направляется решение об отказе в рассмотрении заявления и документов с указанием причин отказа.

77. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, на электронный или почтовый адрес заявителя высылается разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС уровня 1, согласно форме, указанной в приложении 10 к настоящим Правилам.

78. Разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 является действительным со дня его выдачи, уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в течение периода, не превышающего двух лет. При внесении изменений в разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1, разрешение выдается на срок действия ранее выданного (текущего) сертификата.

Параграф 3. Порядок внесения изменений в разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1

79. Изменения в разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 вносятся:

1) по заявлению эксплуатанта БАС;

2) по решению уполномоченной организацией по результатам проведенной проверки эксплуатанта БАС.

80. При приобретении в собственность, аренды беспилотных авиационных систем одного типа с эксплуатируемыми, эксплуатант БАС направляет в уполномоченную организацию заявление по форме, согласно приложению 11 к настоящим Правилам, и электронные копии свидетельств о постановке на учет всех БАС, находящихся в собственности или в аренде у эксплуатанта БАС (копия договора аренды).

81. При изменении или добавлении вида авиационных работ, приобретения в собственность, аренды беспилотных авиационных систем других типов, которые ранее не эксплуатировались им, эксплуатант БАС направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации документы, указанные в пункте 74 настоящих Правил.

Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) календарных дней.

82. При выявлении несоответствий заявления и прилагаемых документов требованиям настоящих Правил заявителю предоставляется возможность устранить выявленные замечания в срок до 7 (семи) календарных дней.

В случае не устранения замечаний в установленный срок, заявителю направляется решение об отказе в рассмотрении заявления и документов с указанием причин отказа.

83. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний уполномоченная организация в сфере гражданской авиации вносит соответствующие изменения и дополнения в разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 и направляет на электронный или почтовый адрес заявителя.

Параграф 4. Порядок получения разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2

84. Для получения разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2 заявитель представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

- 1) заявление по форме, согласно приложению 11 к настоящим Правилам;
- 2) электронная копия согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации Руководства по производству полетов с применением беспилотных авиационных систем;
- 3) электронная копия согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации Руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания;
- 4) электронная копия согласованного с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации Руководства эксплуатанта по оценке рисков в процессе эксплуатации БАС;
- 5) электронные копии свидетельств о постановке на учет всех БАС, находящихся в собственности или в аренде у эксплуатанта (копия договора аренды).

85. Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) календарных дней.

86. При выявлении несоответствий заявления и прилагаемых документов требованиям настоящих Правил, заявителю предоставляется возможность устранить выявленные замечания в срок до 7 (семи) календарных дней.

В случае не устранения замечаний в установленный срок, заявителю направляется решение об отказе в рассмотрении заявления и документов с указанием причин отказа.

87. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, на электронный или почтовый адрес заявителя высылается разрешение на

выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2, согласно форме, указанной в приложении 10 к настоящим Правилам.

88. Разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2 является бессрочным при условии ежегодной проверки уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в рамках контроля за обеспечением безопасности полетов в соответствии с графиком проверок.

Параграф 5. Порядок внесения изменений в разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2

89. Изменения в разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2 вносятся:

- 1) по заявлению эксплуатанта БАС;
- 2) по решению уполномоченной организации по результатам проведенной проверки эксплуатанта БАС.

90. При приобретении в собственность, аренды беспилотных авиационных систем одного типа с эксплуатируемыми, эксплуатант БАС направляет в уполномоченную организацию заявление по форме, согласно приложению 11 к настоящим Правилам, и электронные копии свидетельств о постановке на учет всех БАС, находящихся в собственности или в аренде у эксплуатанта БАС (копия договора аренды).

91. При изменении или добавлении вида авиационных работ, приобретения в собственность, аренды беспилотных авиационных систем других типов, которые ранее не эксплуатировались им, эксплуатант БАС направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации документы, указанные в пункте 84 настоящих Правил.

Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) календарных дней.

92. При выявлении несоответствий заявления и прилагаемых документов требованиям настоящих Правил заявителю предоставляется возможность устранить выявленные замечания в срок до 7 (семи) календарных дней.

В случае не устранения замечаний в установленный срок, заявителю направляется решение об отказе в рассмотрении заявления и документов с указанием причин отказа.

93. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний уполномоченная организация в сфере гражданской авиации вносит соответствующие изменения и дополнения в разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2 и направляет на электронный или почтовый адрес заявителя.

Параграф 6. Порядок приостановления и отзыва разрешений на выполнение авиационных работ с применением БАС

94. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 или Уровня 2 при наступлении одного из следующих случаев:

- 1) несоблюдения эксплуатантом БАС требований и ограничений, установленных настоящими Правилами;
- 2) выявления нарушений, предусмотренных подпунктами 1), 4) и 7) пункта 2 статьи 16-3 Закона;
- 3) письменного заявления эксплуатанта.

Сноска. Пункт 94 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

95. При выявлении нарушений, предусмотренных подпунктами 1) и 2) пункта 94 настоящих Правил, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации направляет эксплуатанту БАС письменное уведомление о приостановлении разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 или Уровня 2 в течение 3 (трех) рабочих дней со дня выявления нарушений.

96. Эксплуатант БАС в течение 7 (семи) рабочих дней после получения уведомления направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений (далее – план) для рассмотрения и согласования.

97. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует выполнение согласованного плана эксплуатантом БАС в установленные сроки путем проведения проверки.

98. По итогам проверки выполнения плана уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 5 (пяти) рабочих дней:

в случае выполнения плана возобновляет действие разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС;

в случае невыполнения плана направляет мотивированный отказ.

99. Решение по возобновлению действия разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС или отказе в возобновлении разрешения, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации сообщает эксплуатанту в письменной или электронной форме в срок не более 3 (трех) рабочих дней с момента окончания проверки.

100. В случае неустранения нарушения, в течение шести месяцев со дня приостановления, разрешение на выполнение авиационных работ с применением БАС отзывается. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение двух рабочих дней со дня принятия решения об отзыве разрешения уведомляет эксплуатанта БАС.

100-1. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отзывает разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 или Уровня 2 в случаях:

1) получения разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС путем фальсификации представленных документов;

2) совершения противозаконных действий или незаконного использования разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС;

3) если имеется в отношении заявителя решение суда, вступившее в законную силу, запрещающее ему оказание данного вида услуг;

4) письменного заявления эксплуатанта.

Сноска. Правила дополнены пунктом 100-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 6. Порядок и условия безопасного выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем

101. При выполнении полетов с применением БАС пользователь воздушного пространства (оператор БАС, эксплуатант БАС) соблюдает требования нормативных правовых актов в области использования воздушного пространства и пункта 7 настоящих Правил, а также Руководства по эксплуатации БАС, используемой для выполнения полета. Управление беспилотным воздушным судном осуществляется без проявления небрежности или безрассудства, создающих угрозу жизни других людей или сохранности их имущества.

102. Полеты с применением БАС выполняются в соответствии с метеорологическими минимумами для полетов с применением беспилотных авиационных систем в зависимости от местности и вида полета согласно приложению 2 к настоящим Правилам. При выполнении полетов с применением беспилотных авиационных систем без соблюдения установленных метеорологических минимумов, данные полеты выполняются только при введении кратковременных ограничений центрами управления воздушным движением в соответствии с пунктом 144 Правил ИВП.

103. Перед каждым полетом эксплуатант БАС (оператор БАС или внешний пилот) проверяет техническую годность (исправность) беспилотной авиационной системы. Не допускается эксплуатация беспилотной авиационной системы в неисправном состоянии.

104. При выполнении полета БАС эксплуатант БАС (оператор БАС или внешний пилот) избегает любого риска столкновения и прекращает полет, если это может представлять опасность для воздушных судов, людей или их имущества.

105. Эксплуатант БАС (оператор БАС или внешний пилот) не эксплуатирует беспилотную авиационную систему в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

106. Передача БАС постороннему лицу допускается лишь в целях предоставления БАС сотрудникам органов внутренних дел, Службы государственной охраны Республики Казахстан и органов национальной безопасности в случаях, предусмотренных законодательством Республики Казахстан.

107. Полеты с применением БАС в воздушном пространстве приграничной полосы, согласовываются с органами пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан, органами войск ПВО, органами управления воздушным движением не менее чем за 5 (пять) суток до начала деятельности.

108. Полеты с применением БАС в воздушном пространстве над пограничной полосой осуществляются в соответствии с пунктом 4 статьи 33 Закона, за исключением полетов, выполняемых с применением беспилотных авиационных систем Пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан и других уполномоченных органов при исполнении возложенных на них задач. Полеты с применением БАС уполномоченных органов над пограничной полосой осуществляются с разрешения Министерства обороны Республики Казахстан по согласованию с Пограничной службой Комитета национальной безопасности Республики Казахстан.

109. Испытательные (демонстрационные) полеты беспилотных воздушных судов проводятся только при условии установления временного режима использования воздушного пространства в соответствии с пунктом 143 Правил ИВП.

110. Полеты с применением беспилотных авиационных систем экспериментальной авиации, а также единичных экземпляров БАС, не имеющих удостоверения соответствия, выданного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, производятся:

за пределами населенных пунктов;

за пределами запретных зон, зон ограничения полетов, опасных зон, зон ограничения полетов БВС, зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов;

за пределами контролируемого воздушного пространства.

Параграф 1. Особенности выполнения полетов в категории операций "Открытая"

111. В процессе подготовки к выполнению полета эксплуатант БАС категории "Открытая" учитывает факторы, которые могут оказать влияние на полет беспилотного воздушного судна и предпринимает следующие меры по недопущению нарушения порядка использования воздушного пространства и обеспечению безопасности полета БВС:

1) изучает структуру воздушного пространства района полетов. Необходимо убедиться, что полет будет проходить за пределами густонаселенных районов населенных пунктов, запретных и опасных зон, зон ограничения полетов, зон ограничения полетов беспилотных воздушных судов, зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов.

При выполнении полетов в окрестностях аэродрома убедиться, что планируемый маршрут полета БВС проходит за пределами 8 км от контрольной точки аэродрома;

2) планирует маршрут полета таким образом, чтобы были соблюдены следующие требования:

в радиусе 50 м от предполагаемого места взлета или посадки БВС отсутствуют люди, транспортные средства, здания или сооружения;

планируемый маршрут полета БВС не проходит ближе 100 м по горизонтали от любого человека, транспортного средства, здания или сооружения;

планируемый маршрут полета БВС не проходит ближе 150 м по горизонтали или над массовым скоплением людей и (или) транспортных средств;

3) не планирует выполнение полетов в случае наличия опасных явлений погоды в прогнозе на время выполнения полетов;

4) предусматривает возможность безопасного возврата БВС к точке взлета с любых точек маршрута при потере канала управления.

112. Не допускается одновременное управление двумя и более БВС с одного пульта дистанционного пилотирования.

113. В категории операций "Открытая" выполнение групповых полетов не допускается.

Параграф 2. Порядок согласования и выполнения полетов в категории операций "Специфическая"

114. Согласование выполнения полетов и выдача разрешений на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением БАС категории операций "Специфическая" производится органами УВД при предоставлении заявки на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем в порядке, предусмотренном в разделе 5 Правил ИВП.

115. При выполнении полетов с применением БАС категории "Специфическая", указанных в пункте 82-1 Правил ИВП, эксплуатантом разрабатывается, утверждается и предоставляется на согласование в центр УВД и орган ОВД, в зоне ответственности которого запланировано выполнение полетов, Инструкция по взаимодействию между эксплуатантом БАС и соответствующим центром УВД по форме, приведенной в приложении 12 к настоящим Правилам.

116. Полеты беспилотных авиационных систем в пределах зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов (UFZ) не выполняются без системы дистанционной идентификации или с неработающей системой дистанционной идентификации.

117. При необходимости использования для выполнения полетов зоны ограничения полетов беспилотных воздушных судов, эксплуатант беспилотной авиационной системы получает разрешение лица, в интересах которого была установлена данная зона.

118. Полеты с применением БАС не производятся в воздушном пространстве запретных зон, а также в зонах ограничения полетов, деятельность в которых осуществляется на постоянной основе, за исключением выполнения полетов лицами, в интересах которых установлены такие зоны.

119. При необходимости использования для выполнения полетов с применением БАС воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов, за исключением выполнения полетов лицами, в интересах которых установлены такие зоны, эксплуатант БАС получает разрешение уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

120. Полет БВС не выполняется вблизи или внутри районов, где продолжаются действия по реагированию на чрезвычайные ситуации, если это не предусмотрено полетным заданием и не одобрено службами реагирования.

121. Ночные полеты БВС осуществляются только при выполнении авиационных работ с применением БАС в соответствии с порядком, определенным в Руководстве по производству полетов эксплуатанта БАС.

122. Ночные полеты выполняются с посадочных площадок и на БВС, имеющих специальное оборудование для полетов ночью.

123. Для полетов ночью БВС оснащаются светотехническим оборудованием, которое должно обеспечивать выдачу информации о местоположении и направлении движения БВС в воздухе и на земле, позволяющей легко и безошибочно распознать его на расстоянии, обеспечивающем время, достаточное для выполнения действий, исключающих столкновение БВС ночью при нормальных условиях видимости.

124. Посадочные площадки для БВС должны обеспечивать безопасный взлет (запуск) и посадку БВС, исключить нахождение в зоне взлета и посадки не вовлеченный в выполнение полета персонал. Кроме того, посадочные площадки должны обеспечивать безопасный аварийный возврат БВС.

Основные и запасные посадочные площадки должны быть хорошо освещены и легко опознаваемы оператором БАС с помощью средств наблюдения БВС во время полета. Также, в зависимости от типа эксплуатируемого БВС и способа управления, светотехническое оборудование площадки должно обеспечивать определение оператором направления захода на площадку и положение светового горизонта.

125. Эксплуатант БАС (оператор БАС) при планировании ночных полетов организывает обследование района полетов в светлое время суток и определяет опасные факторы, оказывающие влияние на безопасность полетов, а также предоставляет персоналу БАС необходимое время на предварительную подготовку.

126. При выполнении полетов БВС за пределами прямой видимости (BVLOS), эксплуатант БАС выполняет полеты на расстояние, при котором гарантируется устойчивая двусторонняя связь с беспилотным воздушным судном в любой момент времени. Порядок выполнения полетов за пределами прямой видимости, как в пределах радиовидимости (RLOS), так и за пределами радиовидимости (BRLOS) в нормальных условиях и при возникновении непредвиденных ситуаций при выполнении полетов определяется в Руководстве по производству полетов на каждый тип конструкции БВС.

Параграф 3. Порядок выполнения полетов в зоне воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов

127. Границы зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов (UFZ – unmanned flight zone) устанавливаются в пределах административных границ городов республиканского и областного значения от земной поверхности до высоты 200 м за исключением запретных и опасных зон, зон ограничений полетов и зон ограничений полетов беспилотных воздушных судов.

128. В зоне воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов (далее - UFZ) выполняются следующие полеты:

1) полеты в личных целях на БАС с БВС категории МТОМ "легкие" при наличии у эксплуатанта разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов, выданного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;

2) полеты для выполнения авиационных работ с применением БАС с БВС с МТОМ менее 25 кг при наличии у эксплуатанта БАС разрешения на выполнение авиационных работ соответствующего уровня, выданного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

129. Все полеты в пределах зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов выполняются от земной поверхности до высоты 200 м в пределах прямой видимости в светлое время суток.

130. Полеты выполняются только на беспилотных авиационных системах типа конструкции "мультироторный" и не допускаются к эксплуатации без наличия системы дистанционной идентификации или с неработающей системой дистанционной идентификации.

131. При выполнении полетов с применением беспилотных авиационных систем эксплуатантом БАС разрабатывается, утверждается и предоставляется на согласование в центр УВД и орган ОВД, в зоне ответственности которого запланировано

выполнение полетов, Инструкция по взаимодействию между эксплуатантом БАС и соответствующим центром УВД, по форме, согласно приложению 12 к настоящим Правилам.

132. Все полеты осуществляются на основании поданной в ГЦ УВД или ближайший центр УВД заявки на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем и полученного разрешения. Полеты с применением беспилотных авиационных систем, осуществляются в соответствии с данными, указанными в заявке.

133. Заявка на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем заполняется в соответствии с требованиями Правил ИВП.

134. При выполнении полетов оператор БАС соблюдает следующие требования:

в радиусе 50 м от предполагаемого места взлета или посадки БВС отсутствуют люди, транспортные средства, здания или сооружения;

планируемый маршрут полета БВС не проходит ближе 100 м по горизонтали от любого человека, транспортного средства, здания или сооружения;

планируемый маршрут полета БВС не проходит ближе 150 м по горизонтали или над массовым скоплением людей и (или) транспортных средств;

не выполняет групповые полеты;

в случае непреднамеренного сближения на встречных курсах каждый оператор БАС отворачивает БВС вправо для расхождения левыми бортами;

в случае полета на пересекающихся курсах при отсутствии возможности изменить высоту полета (облачность, полет на минимальной высоте и другие ограничения) выполняется немедленная остановка БВС и дальнейший полет выполняется на минимальной скорости до расхождения левыми бортами.

Параграф 4. Порядок выполнения полетов над густонаселенными районами населенных пунктов

135. В населенных пунктах, где не установлены зоны воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов, полеты над густонаселенными районами населенных пунктов выполняются на основании разрешения для полетов над густонаселенными районами, выданного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации для БАС в соответствии с требованиями главы 7 настоящих Правил или действующего разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС.

136. Все полеты над густонаселенными районами населенных пунктов выполняются в пределах прямой видимости в светлое время суток.

137. При выполнении полетов с применением беспилотных авиационных систем над густонаселенными районами населенных пунктов эксплуатантом БАС

разрабатывается, утверждается и предоставляется на согласование в центр УВД и орган ОВД, в зоне ответственности которого запланировано выполнение полетов, Инструкция по взаимодействию между эксплуатантом БАС и соответствующим центром УВД, по форме, согласно приложению 12 к настоящим Правилам.

138. Заявка на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем при выполнении полетов над густонаселенными районами населенных пунктов подлежит направлению в центры УВД в случаях, указанных в пункте 82-1 Правил ИВП.

Параграф 5. Выполнение полетов в категории операций "Сертифицированная"

139. Полеты с применением беспилотных авиационных систем в категории операций "Сертифицированная" в воздушном пространстве Республики Казахстан выполняются по ППП и ПВП в соответствии с Правилами производства полетов в гражданской авиации, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15852) и Правил ИВП.

140. Беспилотная авиационная система допускается к эксплуатации в категории операций "Сертифицированная" при наличии действующего сертификата летной годности беспилотной авиационной системы.

141. К эксплуатации БАС для полетов в категории "Сертифицированная", не допускаются лица не имеющие действительного свидетельства внешнего пилота, признанного или выданного в соответствии с Правилами выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 сентября 2013 года № 750 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8782) и соответствующего Квалификационным требованиям к лицу для получения свидетельства авиационного персонала, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 июня 2011 года № 362 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 7058).

Глава 7. Условия для безопасного выполнения авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем

142. Эксплуатант БАС обеспечивает наличие квалифицированного и подготовленного персонала для осуществления вида работ, указанного в разрешении на выполнение авиационных работ с применением БАС соответствующей категории.

143. Эксплуатант, выполняющий авиационные работы с применением БАС Уровня 1, обеспечивает разработку и утверждение следующей документации:

1) руководство по производству полетов с применением беспилотных авиационных систем согласно структуре, приведенной в приложении 13 к настоящим Правилам;

2) регламент (программа) технического обслуживания БАС на каждую модель эксплуатируемых БАС согласно структуре, приведенной в приложении 14 к настоящим Правилам.

144. Эксплуатант, выполняющий авиационные работы с применением БАС Уровня 2, обеспечивает разработку и утверждение следующей документации:

1) руководство по производству полетов с применением беспилотных авиационных систем согласно структуре, приведенной в приложении 13 к настоящим Правилам;

2) руководства эксплуатанта по регулированию технического обслуживания беспилотных авиационных систем согласно структуре, приведенной в приложении 15 к настоящим Правилам;

3) руководство эксплуатанта по оценке рисков в процессе эксплуатации БАС согласно приложению 16 к настоящим Правилам.

145. Руководства, указанные в подпунктах 1) и 2) пункта 144 настоящих Правил, пересматриваются и дополняются при:

приобретении новых типов БАС (в аренду или собственность);

изменении или дополнении вида авиационных работ с применением БАС;

введении в действие новых нормативных правовых актов, либо внесение изменений в действующие нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность эксплуатанта БАС.

146. После разработки и утверждения, Руководства, указанные в пункте 144 настоящих Правил, направляются в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для рассмотрения и согласования.

147. Представленные документы рассматриваются уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации на предмет соответствия положениям настоящих Правил.

Срок рассмотрения составляет 30 (тридцать) календарных дней.

148. При выявлении несоответствий в представленной на согласование документации требованиям настоящих Правил, заявителю предоставляется возможность устранить выявленные замечания в срок до 7 (семи) календарных дней.

149. В случае не устранения замечаний в срок, установленный пунктом 148 настоящих Правил, заявителю направляется решение об отказе в согласовании с указанием причин отказа.

150. Эксплуатант, выполняющий авиационные работы с применением БАС, в руководстве по производству полетов предусматривает условия, ограничения и порядок выполнения конкретных (определенных) видов авиационных работ, включая:

порядок выполнения полетов при выполнении авиационных работ для каждого используемого типа БАС и категории МТОМ;

порядок выполнения полетов в случае применения нескольких операторов для управления БВС в процессе выполнения полетного задания;

эксплуатационные процедуры для обеспечения безопасности полетов;

меры по защите от незаконного вмешательства и несанкционированного доступа к компонентам и персоналу БАС;

порядок обеспечения защиты информации о персональных данных физических или юридических лиц, полученных при использовании БАС от обработки и свободного обращения;

процедуры минимизации шума и другого вредного воздействия для людей, животных и окружающей среды.

151. Операторы БАС, выполняющие авиационные работы, имеют соответствующую квалификацию и специальную подготовку для выполнения данного вида авиационных работ с применением БАС применяемого типа конструкции БВС.

152. Полеты с целью производства авиационных работ выполняются в условиях погоды и времени суток, установленных в Руководстве по производству полетов эксплуатантом БАС (оператором БАС) для данного вида работ с учетом проведенной оценки рисков для безопасности полетов.

153. Перед началом авиационных работ, задействованный персонал БАС имеет актуальную аэронавигационную и метеорологическую информацию в районе планируемых полетов на время выполнения авиационных работ, которая используется для проведения предварительной и предполетной подготовки.

154. В ходе предварительной подготовки к выполнению полета или выполнению авиационных работ эксплуатант БАС (оператор БАС):

готовит полетное задание на полет с применением беспилотной авиационной системы по форме, указанной в приложении 17 к настоящим Правилам;

изучает структуру воздушного пространства на предмет наличия запретных и опасных зон, зон ограничения полетов, зон ограничения полетов беспилотных воздушных судов, аэродромов;

изучает аэронавигационную информацию по району полетов;

анализирует прогноз погоды на день полетов;

проводит оценку рисков на предмет обеспечения безопасности полетов;

разрабатывает маршрут и профиль полета с учетом проведенной оценки рисков и вносит в полетное задание;

разрабатывает, утверждает и направляет на согласование Инструкцию по взаимодействию между эксплуатантом БАС и центром УВД;

готовит и направляет заявку на использование воздушного пространства для выполнения полетов с применением БАС.

155. В ходе предполетной подготовки в день выполнения полетов эксплуатант БАС (оператор БАС) выполняет следующие мероприятия:

получает разрешение и условие на использование воздушного пространства в соответствии с поданной заявкой;

изучает краткосрочный прогноз на период полетов;

изучает ограничения и условия по использованию воздушного пространства и их совместимость с полетным заданием;

выполняет необходимые уточненные расчеты полета;

проверяет техническую готовность беспилотной авиационной системы;

проверяет каналы управления и передачи данных БАС;

проводит инструктаж персоналу непосредственно участвующему в выполнении авиационных работ.

Полеты выполняются только в случае, если проведенная оценка рисков на предстоящие полеты не содержит неприемлемых рисков или риски уменьшены до приемлемого уровня.

156. Во время выполнения полета оператор БАС:

не выполняет обязанности под воздействием психоактивных веществ, лекарств, алкоголя или при усталости и болезни;

полет БАС производит в строгом соответствии с поданной заявкой и полученным условием на использование воздушного пространства от центра управления воздушным движением.

157. Кроме требований, указанных в пункте 150 настоящих Правил, при выполнении отдельных видов работ с применением БАС эксплуатант выполняет следующие требования:

1) при выполнении авиационно-химических работ:

обеспечивает защиту от проникновения в зону выполнения работ людей и животных;

осуществляет полеты только в пределах прямой видимости или расширенной зоны прямой видимости;

разрабатывает и утверждает правила техники безопасности и охраны труда, при обращении с пестицидами и агрохимикатами разного класса опасности, и их соблюдение при производстве работ;

обеспечивает наличие в зоне обработки средств оказания первой помощи и достаточных запасов воды.

2) при выполнении строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ:

обеспечивает разработку инструкции по выполнению каждого вида работ в соответствии с руководством по эксплуатации БАС и района выполнения работ;

обеспечивает средства связи для взаимодействия оператора БАС персоналом, осуществляющим строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы.

- 3) при выполнении полетов в воздушном пространстве над Каспийским морем:
 - обеспечивает наличие на борту беспилотного воздушного судна работающего ответчика системы ADS-B;
 - обеспечивает полеты BVLOS только в пределах радиовидимости (RLOS).

Глава 8. Система дистанционной идентификации

158. Эксплуатанты БАС, планирующие выполнять полеты в зонах воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов, используют беспилотные авиационные системы оборудованные встроенной или подключаемой (монтируемый модуль) системой дистанционной идентификации.

159. Система дистанционной идентификации обеспечивает локальную трансляцию следующей информации о беспилотном воздушном судне в процессе выполнения полета:

- 1) учетный номер БАС, полученный при постановке на учет в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации;
- 2) серийный номер БАС (для беспилотных воздушных судов со встроенной системой дистанционной идентификации) или уникальный (серийный) номер монтируемого модуля системы дистанционной идентификации (для беспилотных воздушных судов без встроенной системы дистанционной идентификации);
- 3) географическое местоположение беспилотного воздушного судна, абсолютную высоту или высоту, относительно точки взлета;
- 4) направление полета, с привязкой к истинному северу и путевую скорость.

160. Используемые в воздушном пространстве Республики Казахстан системы дистанционной идентификации удовлетворяют следующим требованиям:

- 1) имеет уникальный серийный номер, содержащий присвоенное производителю четырехзначное условное обозначение ИКАО согласно Doc 8643 ИКАО и соответствующее ANSI/CTA-2063;
- 2) имеет возможность ввода учетного номера беспилотной авиационной системы;
- 3) передача информации системой дистанционной идентификации осуществляется в режиме радиовещания в полосе радиочастот 2400–2483,5 МГц по технологии Bluetooth и Wi-Fi, с выходной мощностью передатчика не более 100 мВт или посредством передачи информации с использованием фиксированных сетей сотовой связи (4G/LTE).

Подробные технические положения, касающиеся систем дистанционной идентификации, содержатся в документе ASTM F3411-22A "Стандарты спецификации систем дистанционной идентификации и отслеживания".

Сноска. Пункт 160 - с изменением, внесенным приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

161. Система дистанционной идентификации должна быть включена и осуществлять трансляцию с момента запуска силовой установки БАС с целью взлета до момента его остановки по окончании полета.

162. Беспилотная авиационная система непрерывно контролирует функциональность системы дистанционной идентификации и предоставляет уведомление об отказе в работе системы, оператору БАС на пульт дистанционного пилотирования или устройство, оснащенное специализированным программным обеспечением.

163. Перед началом любого запуска БАС с целью выполнения полета в пределах зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов, оператор БАС проверяет исправность системы дистанционной идентификации и не выполняет полет пока не убедится в ее работоспособности.

164. Оператор БАС, при выполнении полетов в пределах зон воздушного пространства для полетов беспилотных воздушных судов, после получения информации об отказе в работе системы дистанционной идентификации, предпринимает действия по возврату БАС к точке взлета и не возобновляет полет до устранения сбоя в работе системы.

165. Беспилотная авиационная система без встроенной системы дистанционной идентификации, оснащается монтируемым модулем системы дистанционной идентификации (далее –монтируемый модуль).

166. Для эксплуатации БАС с монтируемым модулем, эксплуатант направляет в уполномоченную организацию уведомление по монтируемому модулю дистанционной идентификации по форме согласно приложению 18 к настоящим Правилам и копию свидетельства о постановке БАС на учет, на котором размещен монтируемый модуль.

167. Монтируемый модель закрепляется за номером свидетельства о постановке БАС на учет и далее является неотъемлемой частью БАС до ее списания и снятия с учета.

168. Уполномоченная организация информирует эксплуатанта или собственника БАС о принятии уведомления по электронному адресу и вносит соответствующую информацию в журнал учета монтируемых модулей и соответствующих БАС по форме согласно приложению 19 к настоящим Правилам.

169. Эксплуатант или собственник беспилотной авиационной системы, по требованию уполномоченной организации, предъявляет установленный на монтируемом модуле беспилотного воздушного судна уникальный серийный номер данного монтируемого модуля.

170. После снятия с учета по причине списания данный модуль может быть установлен на другую БАС в соответствии с порядком, описанном в пункте 166 настоящих Правил.

Глава 9. Порядок определения пригодности для выполнения полетов и допуска к эксплуатации беспилотных авиационных систем

171. Положения данной главы определяют требования к определению пригодности для выполнения полетов и допуска к эксплуатации беспилотной авиационной системы с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой менее 1,5 кг и БАС с БВС максимальной взлетной массой от 1,5 кг и до 750 кг.

172. Все беспилотные авиационные системы с БВС с МТОМ менее 25 кг допускаются к эксплуатации только при наличии согласованной уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации декларации о техническом соответствии БАС минимально летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенных в приложении 1 к Нормам летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 367 (Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 9 сентября 2015 года № 12038) (далее – Нормы летной годности)

173. Эксплуатант, планирующий использование БАС серийного или не серийного производства, а также БАС самостоятельной сборки (self-build) с БВС с МТОМ менее 25 кг, с целью определения пригодности, постановки ее на учет и дальнейшей эксплуатации, проходит процесс самостоятельного декларирования технического соответствия БАС минимально летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенных в приложении 1 к Нормам летной годности.

174. Беспилотные авиационные системы с БВС с МТОМ менее 25 кг не серийного производства или самостоятельной сборки эксплуатируются только в категории операций БАС "Открытая".

Параграф 1. Порядок определения пригодности для выполнения полетов и допуска к эксплуатации беспилотных авиационных систем с БВС с МТОМ менее 1,5 кг

175. Для самостоятельного декларирования технического соответствия БАС серийного производства с БВС с МТОМ менее 1,5 кг заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

1) заполненную декларацию о техническом соответствии БАС серийного производства с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой менее 1,5 кг по форме согласно приложению 20 настоящих Правил;

2) электронную копию документа производителя (изготовителя), содержащего информацию о технических характеристиках БАС, ее двигателях и аккумуляторных батареях на казахском, русском или английском языках или электронную копию

Руководства пользователя на казахском, русском или английском языках, содержащую, как минимум, информацию о технических характеристиках БАС, ее двигателях и аккумуляторных батареях. При отсутствии документа на указанных выше языках заявитель представляет оригинальный документ производителя и заверенный перевод на казахский, русский или английский язык.

176. Для самостоятельного декларирования технического соответствия БАС не серийного производства, а также БВС самостоятельной сборки (self-build) с МТОМ менее 1,5 кг, заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

- 1) заполненную декларацию о техническом соответствии БАС по форме согласно приложению 21 настоящих Правил;
- 2) качественные фотографии БВС: вид сбоку, вид сверху.

177. Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) рабочих дней.

Сноска. Пункт 177 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

178. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, данной декларации присваивается порядковый учетный номер, сведения о беспилотной авиационной системе вносятся в Перечень согласованных уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации деклараций о техническом соответствии БАС (далее - Перечень), по форме согласно приложению 22 к настоящим Правилам.

179. Порядковый учетный номер и дата согласования проставляются на рассмотренной и согласованной декларации о техническом соответствии БАС.

180. Согласованная уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации декларация о техническом соответствии БАС с сопроводительным письмом высылается на электронный или почтовый адрес заявителя.

181. При изменении прав собственности на БАС, новый владелец, в течение 10 (десяти) рабочих дней со дня приобретения прав собственности, подает в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации на согласование новую декларацию о техническом соответствии согласно пунктов 175 или 176 настоящих Правил.

182. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации рассматривает представленные документы в течение 15 (пятнадцати) рабочих дней и по результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, данной декларации присваивается порядковый учетный номер, сведения о беспилотной авиационной системе вносятся в Перечень.

Сноска. Пункт 182 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

183. Порядковый учетный номер и дата согласования проставляются на рассмотренной и согласованной декларации о техническом соответствии БАС.

184. Согласованная уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации декларация о техническом соответствии БАС с сопроводительным письмом высылается на электронный или почтовый адрес заявителя.

185. Заявителю отказывается в согласовании декларации о техническом соответствии БАС если:

1) представленные документы не соответствуют перечню, указанному в пунктах 175 или 176 настоящих Правил;

2) установления недостоверности представленных в декларации сведений;

3) представленная БАС не соответствует минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности.

Параграф 2. Порядок определения пригодности для выполнения полетов и допуска к эксплуатации БАС с БВС с МТОМ от 1,5 кг и менее 25 кг

186. Для самостоятельного декларирования технического соответствия БАС серийного производства с БВС с МТОМ от 1,5 кг и менее 25 кг заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

1) заполненную декларацию о техническом соответствии беспилотной авиационной системы серийного производства с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой от 1,5 кг и менее 25 кг по форме согласно приложению 23 настоящих Правил;

2) сертификат соответствия или декларация о соответствии БАС требованиям государства изготовителя или государства разработчика (при наличии);

3) электронная копия документа, подтверждающего соответствие БАС применимым требованиям (стандартов, директив, правил, технических регламентов) государств-членов Евразийского экономического союза или государства изготовителя в части соответствия требованиям электромагнитной совместимости, а также соответствия требованиям надлежащего использования частотного спектра на казахском, русском или английском языках. При отсутствии документа на указанных выше языках заявитель представляет оригинальный документ производителя и заверенный перевод на казахский, русский или английский язык;

4) электронную копию документа производителя (изготовителя), содержащего информацию о технических характеристиках БАС, ее двигателях и аккумуляторных батареях на казахском, русском или английском языках или электронную копию

Руководства пользователя на казахском, русском или английском языках содержащую, как минимум, информацию о технических характеристиках БАС ее двигателях и аккумуляторных батареях. При отсутствии документа на указанных выше языках заявитель представляет оригинальный документ производителя и заверенный перевод на казахский, русский или английский язык;

5) электронную копию разработанной производителем (изготовителем), или заявителем на основании инструкций производителя (изготовителя), программы (регламента) по техническому обслуживанию в соответствии со структурой регламента (программы) технического обслуживания беспилотной авиационной системы, указанной в приложении 14 к настоящим Правилам.

187. Для самостоятельного декларирования технического соответствия БАС не серийного производства, а также БВС самостоятельной сборки (self-build) с МТОМ от 1,5 кг и менее 25 кг заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации следующие документы:

1) заполненную декларацию о техническом соответствии беспилотной авиационной системы не серийного производства или самостоятельной сборки с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой от 1,5 кг и менее 25 кг по форме согласно приложению 24 настоящих Правил;

2) качественные фотографии БВС: вид сбоку, вид сверху; 3) информацию о летно-технических характеристиках БАС и линии управления.

188. Рассмотрение документов, представленных в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, проводится в течение 15 (пятнадцати) рабочих дней.

Сноска. Пункт 188 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

189. По результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, данной декларации присваивается порядковый учетный номер и сведения о беспилотной авиационной системе вносятся в Перечень.

190. Порядковый учетный номер и дата согласования проставляются на согласованной декларации о техническом соответствии БАС.

191. Согласованная уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации декларация о техническом соответствии БАС с сопроводительным письмом высылается на электронный или почтовый адрес заявителя.

192. При изменении прав собственности на БАС, новый владелец, в течение 10 (десяти) рабочих дней со дня приобретения прав собственности, подает в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации на согласование новую декларацию о техническом соответствии согласно пунктов 186 или 187 настоящих Правил.

193. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации рассматривает представленные документы в течение 15 (пятнадцати) рабочих дней и по результатам рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, данной декларации присваивается порядковый учетный номер и сведения о беспилотной авиационной системе вносятся в Перечень.

Сноска. Пункт 193 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

194. Порядковый учетный номер и дата согласования проставляются на рассмотренной и согласованной декларации о техническом соответствии БАС.

195. Согласованная уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации декларация о техническом соответствии БАС с сопроводительным письмом высылается на электронный или почтовый адрес заявителя.

196. Заявителю отказывается в согласовании декларации о техническом соответствии БАС, если:

1) представленные документы не соответствуют перечню, указанному в пунктах 186 или 187 настоящих Правил;

2) установления недостоверности представленных в декларации сведений;

3) представленная БАС не соответствует минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности.

Параграф 3. Порядок выдачи сертификата соответствия БАС с БВС с МТОМ от 25 кг до 750 кг серийного отечественного производства

197. Положения данного параграфа определяют порядок выдачи сертификата соответствия, который необходим для допуска к эксплуатации БАС серийного отечественного производства с БВС с МТОМ от 25 кг и до 750 кг.

198. Для проведения сертификационного обследования и получения сертификата соответствия беспилотной авиационной системы серийного отечественного производства, заявитель направляет заявление, согласно приложению 25 к настоящим Правилам и пакет документов по перечню в пункте 199 настоящих Правил в адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

199. Перечень документов:

1) заявление для получения сертификата соответствия по форме согласно приложению 25 к настоящим Правилам;

2) электронная копия комплекта эксплуатационной документации, уточненной по результатам заводских, государственных и эксплуатационных испытаний;

3) электронная копия комплекта пономерной документации;

4) качественные фотографии БВС: вид сбоку, вид сверху;

5) перечень агрегатов с ограниченным ресурсом;

6) регламент (программа) технического обслуживания БАС в соответствии со структурой регламента (программы) технического обслуживания беспилотной авиационной системы, указанной в приложении 14 к настоящим Правилам;

7) электронная копия акта государственных испытаний опытного образца БАС по форме согласно приложению 26 к настоящим Правилам, подписанного членами комиссии, утвержденного первым руководителем организации изготовителя (производителя) и согласованного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

200. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет регистрацию документов, в день их поступления. При обращении после окончания рабочего времени, в выходные и праздничные дни согласно трудовому законодательству, прием заявлений и принятие решение по выдаче осуществляется следующим рабочим днем.

201. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в приеме заявления в случае предоставления заявителем неполного пакета документов, предусмотренного пунктом 199 настоящих Правил.

202. При представлении заявителем полного пакета документов, предусмотренного пунктом 199 настоящих Правил, представленные документы проверяются на соответствие требованиям настоящих Правил, по результатам рассмотрения на электронный адрес заявителя не позднее чем за 10 (десять) рабочих дней с момента поступления документов направляется уведомление о проведении сертификационного обследования с указанием периода сертификационного обследования и фамилии, имени, отчества (при его наличии) авиационного инспектора, назначенного для обследования.

203. Сертификационное обследование осуществляется авиационными инспекторами уполномоченной организации в сфере гражданской авиации с использованием инструктивного материала для авиационных инспекторов, разработанного в соответствии с законодательством Республики Казахстан, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Заявитель обеспечивает доступ авиационным инспекторам к сертифицируемой беспилотной авиационной системе и предъявляет эксплуатационную и пономерную документацию для сверки и оценки соответствия БАС минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности.

204. Срок сертификационного обследования не превышает 3 (трех) рабочих дней.

205. По результатам сертификационного обследования подписывается акт о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с

максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности, по форме, указанной в приложении 27 к настоящим Правилам в двух экземплярах с указанием фактического состояния беспилотной авиационной системы, выводов и заключения о возможности - при положительном заключении в акте, или невозможности - при отрицательном заключении в акте, выдачи сертификата соответствия. Один экземпляр акта направляется заявителю на электронную почту заявителя.

206. На основании положительного заключения в акте о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы, уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в течение двух рабочих дней с момента подписания данного акта оформляется сертификат соответствия беспилотной авиационной системы согласно форме, указанной в приложении 28 к настоящим Правилам, и высылается на электронный или почтовый адрес заявителя.

207. Заявителю отказывается в выдаче сертификата соответствия беспилотной авиационной системы в следующих случаях, которые являются основанием отрицательного заключения в акте:

1) установление недостоверности документов, представленных заявителем для получения сертификата соответствия беспилотной авиационной системы, и (или) данных (сведений), содержащихся в них;

2) несоответствия беспилотной авиационной системы требованиям главы 4 приложения 1 к Нормам летной годности.

208. Сертификат соответствия беспилотной авиационной системы выдается на неограниченный срок и является неотчуждаемым.

Параграф 4. Порядок приостановления и отзыва сертификата соответствия БАС с БВС с МТОМ от 25 кг до 750 кг серийного отечественного производства

209. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие сертификата соответствия БАС в случаях:

1) несоблюдения держателем сертификата соответствия БАС требований настоящих Правил;

2) выявления нарушений, предусмотренных статьей 16-3 Закона;

3) письменного уведомления от держателя сертификата соответствия БАС.

210. При выявлении нарушений, предусмотренных подпунктами 1) и 2) пункта 209 настоящих Правил уполномоченная организация в сфере гражданской авиации направляет держателю сертификата соответствия БАС письменное уведомление о приостановлении действия сертификата соответствия БАС в течение 3 (трех) рабочих дней со дня выявления нарушений.

211. Держатель сертификата соответствия беспилотной авиационной системы в течение 7 (семи) рабочих дней после получения уведомления направляет в

уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений (далее – план) для рассмотрения и согласования.

212. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует выполнение согласованного плана держателем сертификата соответствия БАС в установленные сроки путем проведения проверки. По итогам проверки выполнения плана уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 5 (пяти) рабочих дней:

- при выполнении плана возобновляет действие сертификата соответствия БАС;
- при невыполнении плана направляет мотивированный отказ.

213. Решение по возобновлению действия сертификата соответствия БАС или отказе в возобновлении уполномоченная организация в сфере гражданской авиации сообщает держателю сертификата в письменной форме в течение 3 (трех) рабочих дней с момента окончания проверки.

214. В случае неустранения нарушения, в течение 6 (шести) месяцев со дня приостановления, сертификат соответствия БАС отзывается. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 2 (двух) рабочих дней со дня принятия решения об отзыве сертификата соответствия уведомляет держателя сертификата.

215. Внесение крупной модификации в типовую конструкцию БАС. При внесении держателем сертификата соответствия БАС крупной модификации в конструкцию БАС, держатель сертификата соответствия БАС направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации перечень документов в соответствии с пунктом 199 настоящих Правил для проведения сертификационного обследования и получения нового сертификата соответствия в соответствии с пунктами 201, 202, 203, 204, 205 настоящих Правил.

216. В процессе серийного производства держатель сертификата соответствия БАС организывает хранение комплектов рабочей конструкторской документации и обеспечивает авторский контроль серийного производства, сохранения стабильности свойств материалов, технологических процессов, постоянства характеристик деталей и узлов для серийно изготавливаемых экземпляров сертифицированного образца.

Параграф 5. Порядок выдачи сертификата соответствия БАС с БВС с МТОМ от 25 кг до 750 кг серийного иностранного производства

217. Положения данного параграфа определяют порядок выдачи сертификата соответствия, который необходим для допуска к эксплуатации БАС с БВС с МТОМ от 25 кг и до 750 кг серийного иностранного производства.

218. Для проведения сертификационного обследования и получения сертификата соответствия беспилотной авиационной системы серийного иностранного

производства, заявитель направляет заявление, согласно приложению 25 к настоящим Правилам и пакет документов по перечню в пункте 219 настоящих Правил в адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

219. Перечень документов:

- 1) электронная копия эксплуатационной документации, уточненной по результатам заводских, государственных и эксплуатационных испытаний (при наличии);
- 2) электронная копия пономерной документации;
- 3) электронная копия документа, подтверждающего соответствие БАС применимым требованиям (стандартов, директив, правил, технических регламентов) государств-членов Евразийского экономического союза или государства-изготовителя в части:
 - соответствия требованиям электромагнитной совместимости, а также соответствия требованиям надлежащего использования частотного спектра;
 - соответствия требованиям к безопасности аудио и видео оборудования (при наличии);
 - воздействия электромагнитного поля электронного и/или электротехнического оборудования на человека (при наличии);
 - ограничений использования химических веществ (при наличии),
на казахском, русском или английском языках. При отсутствии документов на указанных выше языках заявитель представляет оригинальный документ производителя и заверенный перевод на казахский, русский или английский язык;
- 4) регламент (программа) технического обслуживания БАС в соответствии со структурой регламента (программы) технического обслуживания беспилотной авиационной системы, указанной в приложении 14 к настоящим Правилам;
- 5) качественные фотографии БВС: вид сбоку, вид сверху;
- 6) перечень агрегатов с ограниченным ресурсом.

220. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет регистрацию документов, в день их поступления. При обращении после окончания рабочего времени, в выходные и праздничные дни согласно трудовому законодательству, прием заявлений и принятие решение по выдаче осуществляется следующим рабочим днем.

221. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в приеме заявления в случае предоставления заявителем неполного пакета документов, предусмотренного пунктом 219 настоящих Правил.

222. При представлении заявителем полного пакета документов, предусмотренного пунктом 219 настоящих Правил, представленные документы проверяются на соответствие требованиям настоящих Правил, и по результатам рассмотрения на электронный адрес заявителя не позднее чем за 10 (десять) рабочих дней с момента поступления документов направляется уведомление о проведении сертификационного

обследования с указанием периода сертификационного обследования и фамилии, имени, отчества (при его наличии) авиационного инспектора, назначенного для обследования.

223. Сертификационное обследование осуществляется авиационными инспекторами уполномоченной организации в сфере гражданской авиации с использованием инструктивного материала для авиационных инспекторов, разработанного в соответствии с законодательством Республики Казахстан, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Заявитель обеспечивает доступ авиационным инспекторам к сертифицируемой беспилотной авиационной системе и предъявляет эксплуатационную и пономерную документацию для сверки и оценки соответствия минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности.

224. Срок сертификационного обследования не превышает 3 (трех) рабочих дней.

225. По результатам сертификационного обследования подписывается акт о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности к настоящим Правилам, по форме, указанной в приложении 27, к настоящим Правилам в двух экземплярах с указанием фактического состояния беспилотной авиационной системы, выводов и заключения о возможности - при положительном заключении в акте о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы, или невозможности - при отрицательном заключении в акте о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы, выдачи сертификата соответствия. Один экземпляр акта о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы направляется на электронную почту заявителя.

226. На основании положительного заключения в акте о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы, уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в течение двух рабочих дней с момента подписания данного акта оформляется сертификат соответствия БАС по форме, указанной в приложении 28 к настоящим Правилам, и высылается на электронный или почтовый адрес заявителя.

227. Заявителю отказывается в выдаче сертификата соответствия БАС в следующих случаях, которые являются основанием отрицательного заключения в акте о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы:

1) установление недостоверности документов, представленных заявителем для получения сертификата соответствия БАС, и (или) данных (сведений), содержащихся в них;

2) несоответствия беспилотной авиационной системы требованиям главы 4 приложения 1 к Нормам летной годности.

228. Сертификат соответствия беспилотной авиационной системы выдается на неограниченный срок и является неотчуждаемым.

Параграф 6. Порядок приостановления и отзыва сертификата соответствия БАС с БВС с МТОМ от 25 кг до 750 кг серийного иностранного производства

229. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие сертификата соответствия БАС при:

1) несоблюдении держателем сертификата соответствия БАС требований настоящих Правил;

2) выявлении нарушений, предусмотренных статьей 16-3 Закона;

3) письменном уведомлении от держателя сертификата соответствия.

230. При выявлении нарушений, предусмотренных подпунктами 1) и 2) пункта 229 настоящих Правил уполномоченная организация в сфере гражданской авиации направляет держателю сертификата соответствия БАС письменное уведомление о приостановлении действия сертификата соответствия БАС в течение 3 (трех) рабочих дней со дня выявления нарушений.

231. Держатель сертификата соответствия БАС в течение 7 (семи) рабочих дней после получения уведомления направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений для рассмотрения и согласования.

232. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует выполнение согласованного плана держателем сертификата соответствия БАС в установленные сроки путем проведения проверки. По итогам проверки выполнения плана уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 5 (пяти) рабочих дней:

при выполнении плана возобновляет действие сертификата соответствия;

при невыполнении плана направляет мотивированный отказ.

233. Решение по возобновлению действия сертификата соответствия БАС или отказе в возобновлении уполномоченная организация в сфере гражданской авиации сообщает держателю сертификата соответствия БАС в письменной форме в – течение 3 (трех) рабочих дня с момента окончания проверки.

234. В случае неустранения нарушения, в течение 6 (шести) месяцев со дня приостановления, сертификат соответствия БАС отзывается. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 2 (двух) рабочих дней со дня принятия решения об отзыве сертификата соответствия БАС уведомляет держателя сертификата.

235. Внесение крупной модификации в типовую конструкцию БАС. При внесении держателем сертификата соответствия БАС крупной модификации в конструкцию БАС, держатель сертификата направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации перечень документов в соответствии с пунктом 199 настоящих Правил для проведения сертификационного обследования и получения нового сертификата соответствия в соответствии с пунктами 201, 202, 203, 204, 205 настоящих Правил.

Параграф 7. Порядок проведения заводских, эксплуатационных и государственных испытаний БАС с БВС с МТОМ от 25 кг и до 750 кг, предназначенной для серийного отечественного производства

236. Положения данного параграфа применяются при проведении заводских, эксплуатационных и государственных испытаний при серийном отечественном производстве БАС с БВС с МТОМ от 25 кг и менее 750 кг на территории Республики Казахстан.

237. До проведения сертификации и получения сертификата соответствия БАС, заявитель завершает первые два этапа, предшествующие серийному производству и определяющие жизненный цикл опытного образца, описанные в этапах программы создания БАС, приведенных в приложении 29 настоящих правил.

238. Опытный образец беспилотной авиационной системы, предназначенный для серийного производства, подвергается следующим испытаниям:

- 1) заводским;
- 2) эксплуатационным
- 3) государственным.

239. Проведение испытаний обеспечиваются необходимыми материально-техническими и метрологическими средствами (рабочими местами, средствами испытаний, оборудованием для испытаний, расходными материалами, средствами измерений и контроля, в том числе программным обеспечением испытаний, если это предусмотрено программами испытаний и др.), а также обслуживающим персоналом, транспортными средствами и охраной организации заявителя.

240. Метрологическое обеспечение испытаний осуществляет заявитель в соответствии с нормативными документами по метрологическому обеспечению Республики Казахстан.

241. Для проведения эксплуатационных и государственных испытаний образца БАС заявитель создает комиссию из специалистов организации заявителя и специалистов некоммерческих организаций объединяющих эксплуатантов беспилотных авиационных систем.

242. До начала проведения заводских испытаний образца беспилотной авиационной системы заявитель оформляет пономерную документацию на данный образец БАС.

243. Внутренним приказом организации заявителя утверждаются план-график заводских, эксплуатационных и государственных испытаний БАС, в которой указываются экземпляры БАС, предназначенные для проведения испытаний, сроки выполнения на этих экземплярах конкретных программ испытаний, а также сроки представления в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации доказательной и эксплуатационной документации.

244. В процессе испытаний ход и результаты испытаний заявитель фиксирует в сроки и по формам, предусмотренным планом-графиком испытаний.

245. Эксплуатационные испытания образца беспилотной авиационной системы проводятся заявителем в различных климатических (физических) условиях в соответствии с планом-графиком, разработанным и утвержденным заявителем.

246. Государственные испытания образца беспилотной авиационной системы проводятся в соответствии с планом-графиком, утвержденным заявителем. О сроках проведения государственных испытаний заявитель оповещает уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации за 20 (двадцать) рабочих дней до начала планируемых государственных испытаний, при этом направляя результаты заводских и эксплуатационных испытаний, а также электронные копии формуляров (паспортов) сопроводительным письмом.

247. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает и изучает направленные результаты испытаний, и при необходимости запрашивает дополнительную информацию у заявителя, и в срок до 10 (десяти) рабочих дней после получения уведомления и документов, оповещает заявителя о своем участии в государственных испытаниях.

248. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает участие в государственных испытаниях с использованием инструктивного материала для авиационных инспекторов, разработанный в соответствии с законодательством Республики Казахстан, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

249. Государственные испытания проводятся на производственной базе заявителя. Государственные испытания БАС предусматривают демонстрацию надежной работы БАС, ее компонентов и функциональных систем в объеме: для БАС с БВС с МТОМ до 25 кг не менее 10 (десяти) летных часов, для БАС с БВС с МТОМ от 25 кг до 750 кг не менее 20 (двадцати) летных часов.

Целью государственных испытаний является:

1) определение и подтверждение соответствия БАС и ее эксплуатационной документации требованиям настоящих Правил, установление типовой конструкции БВС и эксплуатационных ограничений, в пределах которых БАС соответствует минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности;

2) оценка надежного функционирования БАС и ее систем, оценка эксплуатационной документации.

250. По положительным результатам государственных испытаний комиссией заявителя готовится акт государственных испытаний опытного образца БАС (далее – акт испытаний) по форме, согласно приложению 26 к настоящим Правилам и далее согласовывается с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. К акту испытаний прилагается эксплуатационная документация, откорректированная по результатам испытаний, а также иные документы, предусмотренные программами испытаний.

251. Основаниями к прекращению государственных испытаний являются:

1) несоответствие опытного образца БАС требованиям настоящих Правил или конструкторской документации, разработанной на основании требований настоящих Правил;

2) неисправность испытываемого опытного образца БАС, препятствующая выполнению полетов.

Прекращение государственных испытаний опытных образцов оформляются актом государственных испытаний опытного образца БАС, согласно приложению 26 к настоящим Правилам, который подписывается членами комиссии.

Оценка результатов испытаний содержит точные формулировки, обеспечивающие их однозначное понимание с указанием, при отрицательных результатах испытаний, невыполненных требований настоящих Правил, путей устранения и порядка проверки устранения выявленных недостатков.

Параграф 8. Порядок выдачи удостоверения соответствия экземпляра БАС

252. Каждый экземпляр БАС с БВС с МТОМ от 25 кг и менее 750 кг, не имеющий утвержденной типовой конструкции, не имеющий серийного производства, получает в уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации удостоверение соответствия его конструкции, характеристик и эксплуатационно-технической документации на соответствие минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности.

253. Для получения удостоверения соответствия экземпляра БАС с БВС с МТОМ от 25 кг и менее 750 кг заявитель направляет заявление на сертификацию и получение удостоверения соответствия экземпляра БАС, согласно приложению 30 к настоящим Правилам и пакет документов по перечню в пункте 254 настоящих Правил в адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

254. Перечень документов:

1) электронная копия технической спецификации экземпляра беспилотной авиационной системы, которая должна содержать краткое техническое описание,

принципиальные схемы систем, основные характеристики, а также ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых будет сертифицироваться экземпляр беспилотной авиационной системы;

2) качественные фотографии образца БАС: вид спереди, вид сбоку;

3) регламент (программа) ТО в соответствии со структурой регламента (программы) технического обслуживания беспилотной авиационной системы.

255. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет регистрацию документов, в день их поступления. При обращении после окончания рабочего времени, в выходные и праздничные дни согласно трудовому законодательству, прием заявлений и принятие решение по выдаче осуществляется следующим рабочим днем.

256. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в приеме заявления в случае предоставления заявителем неполного пакета документов, предусмотренного пунктом 254 настоящих Правил.

257. При представлении заявителем полного пакета документов, предусмотренного пунктом 254 настоящих Правил, представленные документы проверяются на соответствие требованиям настоящих Правил, и по результатам рассмотрения на электронный адрес заявителя не позднее чем за 10 (десять) рабочих дней с момента поступления документов направляется уведомление о проведении сертификационного обследования с указанием периода сертификационного обследования и фамилии, имени, отчества (при его наличии) авиационного инспектора, назначенного для обследования.

258. Сертификационное обследование не превышает 2 (двух) рабочих дней.

259. Сертификационное обследование на соответствие заявителя и представленных материалов, данных и сведений, осуществляется с использованием инструктивного материала, разработанного уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации для авиационных инспекторов. Заявитель обеспечивает доступ авиационным инспекторам к сертифицируемой беспилотной авиационной системе и предъявляет эксплуатационную документацию для сверки и оценки соответствия минимальным летно-техническим требованиям к беспилотным авиационным системам с максимальной взлетной массой до 750 кг приведенным в приложении 1 к Нормам летной годности.

260. По результатам сертификационного обследования на электронный или почтовый адрес заявителя высылается оформленный акт оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы по форме, согласно приложению 31 к настоящим Правилам с указанием фактического состояния экземпляра беспилотной авиационной системы, выводов и заключения о возможности – при положительном заключении в акте оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы, или невозможности – при отрицательном

заклучении в акте оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы, выдачи удостоверения соответствия.

261. При положительном заклучении в акте оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы, в течение 2 (двух) рабочих дней с момента подписания акта оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы на электронную почту заявителя направляется удостоверение соответствия экземпляра беспилотной авиационной системы по форме, согласно приложению 32 к настоящим Правилам с приложением карты данных по форме, согласно приложению 33 к настоящим Правилам.

262. Удостоверение соответствия экземпляра БАС выдается на неограниченный срок и является неотчуждаемым.

263. Заявителю отказывается в выдаче удостоверения соответствия экземпляра БАС в одном из следующих случаев, которые являются основанием отрицательного заклучения в акте оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы:

1) установление недостоверности документов, представленных заявителем для получения удостоверения соответствия экземпляра БАС, и (или) данных (сведений), содержащихся в них;

2) несоответствия беспилотной авиационной системы требованиям главы 4 приложения 1 к Нормам летной годности.

Параграф 9. Порядок приостановления и отзыва удостоверения соответствия экземпляра БАС

264. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие удостоверения соответствия экземпляра БАС при:

1) несоблюдении держателем удостоверения соответствия экземпляра БАС требований настоящих Правил;

2) выявлении нарушений, предусмотренных статьей 16-3 Закона;

3) письменном уведомлении от держателя удостоверения соответствия экземпляра БАС.

265. При выявлении нарушений, предусмотренных подпунктами 1) и 2) пункта 264 настоящих Правил уполномоченная организация в сфере гражданской авиации направляет держателю удостоверения письменное уведомление о приостановлении действия сертификата соответствия в течение 3 (трех) рабочих дней со дня выявления нарушений.

266. Держатель удостоверения соответствия экземпляра БАС в течение 7 (семи) рабочих дней после получения уведомления направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений (далее – план) для рассмотрения и согласования.

267. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует выполнение согласованного плана держателем удостоверения соответствия экземпляра БАС в установленные сроки путем проведения проверки. По итогам проверки выполнения плана уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 5 (пяти) рабочих дней:

при выполнении плана возобновляет действие удостоверения соответствия экземпляра БАС;

при невыполнении плана направляет мотивированный отказ.

268. Решение по возобновлению действия удостоверения соответствия экземпляра БАС или отказе в возобновлении уполномоченная организация в сфере гражданской авиации сообщает держателю удостоверения соответствия экземпляра БАС в письменной форме в течение 3 (трех) рабочих дней с момента окончания проверки.

269. В случае неустранения нарушения, в течение 6 (шести) месяцев со дня приостановления, удостоверение соответствия экземпляра БАС отзывается. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 2 (двух) рабочих дней со дня принятия решения об отзыве удостоверения соответствия экземпляра БАС уведомляет держателя удостоверения.

Глава 10. Порядок сертификации и выдача сертификата летной годности беспилотной авиационной системы

270. Положения настоящей главы определяют порядок сертификации и выдачи сертификата летной годности БАС с БВС с МТОМ более 750 кг, а также процесс поддержания ее летной годности.

271. Для выполнения полетов в категории операций "Сертифицируемая" БАС с БВС с МТОМ более 750 кг имеет сертификат летной годности, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Выполнение полетов с применением БАС в категории операций "Сертифицированная" без действующего сертификата летной годности не допускается.

272. Сертификат летной годности БАС действителен в течение одного года с момента его получения.

273. Для получения сертификата летной годности заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации заявление, по форме согласно приложению 34 к настоящим Правилам и прилагает к нему следующие документы:

- 1) электронную копию документа, подтверждающий право собственности на БАС или владения БАС на условиях аренды или на ином законном основании;
- 2) электронную копию сертификата типа;
- 3) электронную копию руководства по летной эксплуатации БАС;

4) электронную копию утвержденной программы (регламент) технического обслуживания;

5) электронную копию бортового журнала, паспортов или формуляров двигателей и винтов БАС или заверенные дубликаты указанных документов;

б) электронную копию статусов агрегатов с ограниченным ресурсом.

274. Срок рассмотрения заявки и выдача сертификата летной годности БАС составляет 20 (двадцать) рабочих дней.

275. При необходимости проведения дополнительного изучения или проверки предоставленных документов срок рассмотрения продлевается до 10 (десяти) рабочих дней, о чем заявителю направляется уведомление в течение 3 (трех) рабочих дней с момента продления срока рассмотрения.

276. При представлении заявителем неполного пакета документов по перечню, предусмотренному в пункте 273 настоящих Правил и (или) документов с истекшим сроком действия уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в приеме заявки.

277. После рассмотрения представленных документов и отсутствия замечаний, данные документы передаются в некоммерческие организации, объединяющие эксплуатантов беспилотных авиационных систем, которые соответствуют требованиям указанным в приложении 35-1 настоящих Правил.

Сноска. Пункт 277 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

278. Для проверки технического состояния и определения годности к полетам беспилотной авиационной системы, привлеченные некоммерческие организации по согласованию с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации создают постоянно действующую техническую комиссию по обследованию БАС.

279. В состав технической комиссии включаются специалисты, которые соответствуют требованиям, предусмотренным в приложении 35-1 к настоящим Правилам.

Сноска. Пункт 279 - в редакции приказа и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

280. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации, в течение 3 (трех) рабочих дней с момента регистрации заявления и документов, передает копию заявки технической комиссии для проведения работ по экспертизе эксплуатационно-технической документации и оценки БАС на соответствие Приложению 2 к Нормам летной годности, и оформляет приказ на проведение сертификационного обследования за подписью руководителя уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

281. Заявитель обеспечивает членам технической комиссии беспрепятственный доступ к эксплуатационной документации и беспилотной авиационной системе.

282. Техническая комиссия в течение 10 (десяти) рабочих дней с момента получения заявки и приказа от уполномоченной организации в сфере гражданской авиации проводит работы по сверке эксплуатационной документации (далее – ЭД) и оценки соответствия нормам летной годности.

283. По результатам проведенных работ по сверке эксплуатационной документации и оценке соответствия БАС нормам летной годности, техническая комиссия составляет акт оценки о годности к эксплуатации БАС (далее – акт оценки) в трех экземплярах по форме, согласно приложению 35 к настоящим Правилам.

284. Один экземпляр акта оценки направляется в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации в течение 10 (десяти) рабочих дней со дня получения копии заявки от уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, второй экземпляр – передается эксплуатанту, третий экземпляр – остается в некоммерческой организации, объединяющей эксплуатантов беспилотных авиационных систем.

285. На основании положительного акта оценки, выданного технической комиссией, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации оформляет сертификат летной годности беспилотной авиационной системы по форме, согласно приложению 36 к настоящим Правилам, либо, в случае отрицательного акта оценки, оформляется мотивированный ответ об отказе в выдаче сертификата летной годности беспилотной авиационной системы по основаниям, указанным в пункте 286 настоящих Правил.

286. Заявителю отказывается в выдаче сертификата летной годности по результатам проведения сертификационного обследования технической комиссией в следующих случаях:

- 1) установление недостоверности документов, представленных эксплуатантов и (или) данных (сведений), содержащихся в них;
- 2) несоответствие эксплуатанта и (или) представленных материалов, объектов, данных и сведений требованиям настоящих Правил;
- 3) в отношении эксплуатанта имеется вступившее в законную силу решение (приговор) суда о запрещении деятельности или отдельных видов деятельности.

Параграф 1. Порядок приостановления и отзыва сертификата летной годности БАС

287. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации приостанавливает действие сертификата летной годности БАС при:

- 1) выявлении несоответствий БАС требованиям настоящих Правил;
- 2) выявлении нарушений, предусмотренных статьей 16-3 Закона;
- 3) письменном заявлении держателя сертификата летной годности БАС.

288. При выявлении нарушений, предусмотренных подпунктами 1) и 2) пункта 287 настоящих Правил уполномоченная организация в сфере гражданской авиации

направляет держателю сертификата письменное уведомление о приостановлении сертификата летной годности БАС в течение 3 (трех) рабочих дней со дня выявления нарушений.

289. Держатель сертификата летной годности БАС в течение 7 (семи) рабочих дней после получения уведомления направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений (далее – план) для рассмотрения и согласования.

290. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует выполнение согласованного плана держателем сертификата летной годности БАС в установленные сроки путем проведения проверки.

291. По итогам проверки выполнения плана уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 5 (пяти) рабочих дней:

- при выполнении плана возобновляет действие сертификата летной годности БАС;
- при невыполнении плана направляет мотивированный отказ.

292. Решение по возобновлению действия сертификата летной годности БАС или отказе в возобновлении уполномоченная организация в сфере гражданской авиации сообщает эксплуатанту в письменной форме в течение 3 (трех) рабочих дней с момента окончания проверки.

При неустранении нарушения, в течение 6 (шести месяцев) со дня приостановления, сертификат летной годности БАС отзывается. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в течение 2 (двух) рабочих дней со дня принятия решения об отзыве разрешения уведомляет эксплуатанта БАС.

Параграф 2. Поддержание летной годности

293. Техническая эксплуатация БАС включает в себя процессы:

- 1) технического обслуживания;
- 2) контроля соответствия летно-технических характеристик БАС требованиям норм летной годности и документам разработчика БАС.

294. Контроль соответствия летно-технических характеристик БАС требованиям руководств по летной эксплуатации осуществляют внешние летные экипажи и инженерно-технический персонал (далее - ИТП).

295. Ремонт включает в себя процесс восстановления летной годности БАС, определяемой требованиями норм летной годности.

296. Техническое обслуживание (далее – ТО) БАС осуществляется по программам (регламентам) технического обслуживания (далее – РТО). Программа (регламент) технического обслуживания БАС, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, согласовывается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

297. Не допускается использовать при проведении технического обслуживания и ремонта (далее – ТО и Р) гражданских БАС агрегаты, комплектующие изделия и запасные части к ним, не имеющие идентифицирующих документов (формуляры, паспорта, этикетки, документы о допуске к эксплуатации, аутентичные дубликаты), выданных их производителем или сертифицированной организацией по техническому обслуживанию и ремонту в соответствии с пунктом 3 статьи 48 Закона.

298. Техническая эксплуатация БАС производится организацией по ТО и РАТ или авиационным персоналом, осуществляющим инженерно-авиационное обеспечение полетов.

299. Инженерно-авиационное обеспечение полетов осуществляет следующие задачи:

1) своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей авиапредприятий в исправных и подготовленных к полетам БАС;

2) выполнение задаваемых ЭД требований, технических условий и гарантий эффективного и безопасного использования БАС по назначению.

300. Организация по ТО и РАТ осуществляет следующие функции:

1) организация и выполнение ТО и РАТ (в том числе - восстановление ресурса), ее доработок, проверок и осмотров, контроля качества БАС и ее ТО и ремонт - в соответствии с требованиями эксплуатационной и ремонтной документации;

2) поиск и устранение отказов и неисправностей БАС, сбор, учет и обработка данных о выявленных в полете и на земле отказах и неисправностях;

3) анализ надежности, анализ и обобщение опыта технической эксплуатации БАС, ее ТО и ремонт - с мероприятиями по предупреждению авиационных инцидентов, отказов и неисправностей, в целях обеспечения безопасности полетов и совершенствования собственной деятельности;

4) ведение рекламационно-претензионной работы, предъявление требований к поставщикам об устранении недостатков их продукции;

5) контроль соответствия летно-технических характеристик БАС требованиям руководства по летной эксплуатации;

6) обеспечение охраны БАС при их техническом обслуживании и ремонте;

7) участие в разработке и реализации прогрессивных технологий контроля состояния БАС, ее ТО и ремонт, организации труда и производства;

8) разработка предложений по совершенствованию эксплуатационной и ремонтной документации БАС;

9) обеспечение исполнения собственных потребностей в эксплуатационной и ремонтной документации БАС, ее ведение и обеспечение сохранности, включая идентифицирующую (пономерную) документацию;

10) ведение установленных форм учета и отчетности по: доработкам БАС, деятельности инженерно-авиационной службы (далее - ИАС), составу, состоянию, материальному имуществу, запасным частям и оборудованию;

11) осуществление мер по обеспечению нормативных условий труда работников и организации производства ТО и ремонта, пожарной безопасности и охраны окружающей среды, обеспечению производства необходимыми помещениями, оборудованием, запасными частями и авиатехническим имуществом, их содержания, хранения, использования и обслуживания;

12) организация и проведение работ по эвакуации и восстановлению поврежденных БАС;

13) организация и оснащение учебной технической базы, организация технической подготовки персонала ИАС и стажировки специалистов на БАС;

14) подбор и расстановка кадров ИАС, проведение систематической работы по формированию ответственного отношения каждого работника к своим служебным обязанностям.

301. Члены внешнего летного экипажа обеспечивают выявление и своевременное внесение в бортовой журнал отклонений в работе систем БАС, на ИТП - анализ причин отклонений значений летно-технических характеристик, режимов полета, записанных в бортовом журнале, предназначенных для регистрации параметров работы БАС, а также зафиксированных средствами объективного контроля.

302. Эксплуатация БАС внешними летными экипажами включает в себя комплекс выполняемых ими операций по использованию БАС, ее систем, изделий и оборудования на земле и в полете (летная эксплуатация БАС) с момента приемки БАС под ответственность экипажа и до момента сдачи БАС под ответственность других служб. Указанный комплекс операций регламентируется руководством по летной эксплуатации для БАС конкретного типа.

303. Внешний летный экипаж отвечает за БАС с момента приема его под свою ответственность от представителей других служб или от другого экипажа и до момента сдачи БАС представителю другой службы или другому экипажу.

304. К полетам допускают исправные БАС, имеющие достаточный для выполнения конкретного полета остаток ресурса и срока службы, отвечающие техническим условиям, прошедшие установленную соответствующую проверку и подготовку (специальный осмотр БАС, устранение обледенения и пр.).

305. БАС считают исправной при следующих одновременных условиях:

1) БАС, двигатели и комплектующие изделия имеют остаток ресурса и срока службы, полностью укомплектованы согласно перечню и пономерной документации (формуляры, бортовой журнал);

2) на БАС выполнено очередное ТО, предусмотренное регламентом, устранены неисправности и их последствия;

3) оформлена производственно-техническая и идентификационная (пономерная) документация, исправность судна подтверждена подписями соответствующих должностных лиц в карте-наряде.

306. Исправную БАС считают готовой к вылету при следующих одновременных условиях:

1) БАС, двигатели и комплектующие изделия имеют достаточный для выполнения конкретного полета остаток ресурса и срока службы;

2) БАС заправлено горюче-смазочными материалами, газами, специальными жидкостями, снаряжено всеми необходимыми компонентами, в соответствии с заданием на полет и требованиями программы (регламента) технического обслуживания, руководства по технической эксплуатации и руководства по летной эксплуатации;

3) выполнены и оформлены подписями в карте-наряде работы по обеспечению вылета;

4) БАС передана экипажу с оформлением приема-передачи подписями в карте-наряде и бортовом журнале.

При несоблюдении указанных требований БАС не может быть допущена в полет.

307. Потребность эксплуатанта в исправных БАС определяется объемами авиационных работ, динамикой использования БАС.

308. При технической эксплуатации БАС эксплуатант:

1) соблюдает эксплуатационные ограничения, установленные нормативными документами для БАС, основных и комплектующих изделий, в том числе по режимам работы в полете и на земле;

2) своевременно, в полном объеме и правильно выполняет работы при ТО и хранении;

3) использует горюче-смазочные материалы, спецжидкости, газы, расходные материалы, предусмотренные к применению на БАС данного типа, модели;

4) соблюдает правила контроля разъемных соединений, предохраняющей детали от самопроизвольного открытия, отворачивания и выпадения;

5) предохраняет БАС от повреждений при запуске и опробовании двигателей, демонтажно-монтажных работах, буксировке и загрузке (разгрузке), от столкновения с препятствиями;

6) использует стоянки БАС только предназначенные и/или пригодные для этих целей искусственные и грунтовые полосы, дорожки, площадки;

7) применяет меры по предохранению БАС от разрушительного воздействия окружающей среды (снега, льда, воды, пыли).

309. По окончании работ на БАС исполнители проверяют, не остались ли на месте выполнения задания (в отсеках, люках) детали, инструмент, другие посторонние предметы.

310. При техническом обслуживании БАС конкретного типа, модели, допускается использовать только исправные, отвечающие требованиям соответствующей ЭД, спецмашины, источники энергии, грузоподъемные механизмы, подогреватели, другие средства наземного обслуживания общего применения. Порядок подтверждения исправности указанных средств определяется эксплуатантом и организацией по ТО и ремонт.

311. ИТП обеспечивает контроль за использованием средств наземного обслуживания общего применения, задействованных для технического обслуживания БАС и не допускает к ТО спецмашины, не укомплектованные штатными средствами заземления и пожаротушения принимать оперативные меры по ликвидации возможных аварийных ситуаций, связанных с ненормальной работой средств наземного обслуживания.

312. При стоянке БАС продолжительностью более двух часов (если иное не указано в ЭД конкретного типа БАС), а при дожде, снегопаде, метели, тумане, пыльной буре - независимо от продолжительности стоянки, на воздухозаборники, приемники систем полного и статического давления, другие системы БАС необходимо устанавливать предусмотренные ЭД защитные устройства.

Указанные защитные устройства окрашиваются в красный цвет и имеют красные мягкие вымпелы (в целях предотвращения вылета БАС с установленными защитными устройствами). На БАС, где места установки защитных устройств окрашены в красный (оранжевый) цвет, защитные устройства окрашиваются в черный цвет. Защитные устройства, снимаемые с БАС на время полета и ТО, хранят в местах, обеспечивающих их сохранность и исправность.

313. При перестановке изделий с одного БАС на другое применяется технология производства конкретных работ, обеспечивается разработанная в деталях их организация, регистрация, информационное сопровождение и контроль.

314. Установку на БАС модернизированных или новых типов комплектующих изделий, выполнение доработок, а также изменения конструкции производят по бюллетеням, введенным в действие разработчиком БАС.

315. ТО элементов БАС, силовой установки, авиационного и радиоэлектронного оборудования (далее - А и РЭО), входящих в одну функциональную систему БАС, обеспечивается организацией по ТО и РАТ или инженерно-техническим составом эксплуатанта БАС.

316. В целях безопасности на БАС при ее ТО бортовая сеть БАС обесточивается при:

- 1) выполнении на БАС демонтажных и монтажных работ по А и РЭО;
- 2) осмотрах и проверках распределительных устройств (коробок);
- 3) восстановительных работах в электроцепях;
- 4) выполнении работ на БАС с использованием огнеопасных материалов.

В указанных случаях рядом с БАС, у выключателей аэродромного и аварийного электропитания, а также у разъемов подключения наземных источников электроэнергии вывешивают предупреждающие вымпелы с текстом "Под ток не включать. Идут работы".

Предупреждающие вымпелы с текстом "Не включать (не трогать), идут работы)" вывешивают также на органах управления (пульт дистанционного пилотирования (ПДП) или станции внешнего пилота (оператора)) БАС и его системах, когда в соответствующей системе снято комплектующее изделие, деталь или выполняются работы по их демонтажу (монтажу) и регулировке.

Параграф 3. Порядок технического обслуживания БАС, двигателей, авиационного и радиоэлектронного оборудования

317. В целях сохранения аэродинамических качеств БАС обеспечивается:

- 1) правильное прилегание элементов поверхностей управления крыла, створок, обтекателей, крышек люков;
- 2) своевременное устранение ослабления заклепок и креплений деталей на внешних поверхностях, деформации, царапины, трещины на силовых элементах и обшивке;
- 3) содержание в исправном состоянии лакокрасочного покрытия обшивки;
- 4) своевременное очищение поверхности планера от загрязнений, недопущение перемещения жестких и грязных предметов (в том числе хождения в жесткой, грязной обуви) по крылу, фюзеляжу, оперению, размещение на них изделий, деталей, инструмента и оборудования без мягких подкладок;
- 5) предохранение обшивки от повреждений при удалении льда.

318. Для зон конструкции БАС и оборудования, подверженным коррозионным повреждениям (детали, узлы и изделия БВС, используемых для авиационно-химических работ, а также элементы конструкции и оборудование в зонах размещения аккумуляторных батарей, в местах скопления конденсационной влаги, дождевой воды, горюче-смазочных материалов, спецжидкостей, химикатов, пыли и грязи, контакта разнородных металлов, металла с гигроскопическими материалами) предусматриваются (в том числе в ЭД) и осуществляются (в том числе в процессе эксплуатации) меры противокоррозионной защиты.

Параграф 4. Оперативное техническое обслуживание

319. Оперативное ТО представляет собой систему подготовительных работ, осмотров и проверок технического состояния БАС, обеспечивающих исправность, готовность и использование БАС в интервалах между формами его периодического технического обслуживания.

Состав видов оперативного технического обслуживания (далее - ТО), их содержание, порядок назначения и выполнения определяется ЭД для БАС конкретного типа.

320. Оперативное ТО включает:

- 1) поиск и устранение отказов;
- 2) замену компонентов (к таким компонентам относятся и двигатели, и воздушные винты);
- 3) плановые работы по ТО (включая визуальные осмотры для выявления очевидных повреждений/нарушений, не требующие трудоемкого углубленного контроля);
- 4) работы на внутренних элементах конструкции, бортовых систем и силовой установки, для выполнения которых имеется доступ через быстро открываемые панели/люки;
- 5) текущий ремонт и несложные модификации, которые не требуют существенной разборки и могут быть выполнены с простейшими видами оснастки и инструмента.

321. При оперативном ТО выполняют плановые, задаваемые программой (регламентом) технического обслуживания перечни работ, и дополнительные работы, не предусмотренные регламентом (замена изделий, разовые осмотры и другие).

Параграф 5. Периодическое техническое обслуживание БАС

322. Периодическое обслуживание БАС выполняют через установленные ЭД значения наработки (налета, числа циклов, посадок) или интервалы времени (календарные сроки службы). Работы по периодическому ТО сведены в формы. Периодичность и объем работ каждой формы устанавливается регламентом ТО, а технология выполнения операции, применяемые средства контроля, инструмент, приспособления и материалы - технологическими указаниями.

323. Отсчет наработки и календарного срока ведут с начала эксплуатации или от последнего ремонта БАС. Допуск на наработку (срок службы), использованный при предыдущем обслуживании в дальнейшем, не учитывают.

324. Порядок назначения периодического ТО по наработке, календарным срокам, посадкам, циклам - определяется ЭД на БАС конкретного типа.

325. В целях повышения безопасности полетов и долговечности БАС, с учетом местных условий, допускается увеличивать объем работ по формам ТО или выполнять работы по ним ранее установленного срока в порядке, определяемом эксплуатантом.

Параграф 6. Замена двигателей на БАС

326. Замену двигателя на БАС производят после отработки его ресурса, для обслуживания на стенде, а также в случае выявления на двигателе неисправностей, которые нельзя устранить без снятия двигателя, в других случаях, предусмотренных

ЭД, и по производственной необходимости. Кроме работ по замене двигателя, на БАС выполняют очередное ТО, определяемое по наработке БАС или иным параметрам, доработки по бюллетеням и осмотр конструкции планера, участков коммуникаций систем, доступ к которым возможен только при снятом двигателе.

327. После монтажа двигателя на БАС выполняют обусловленные заменой двигателя работы по обслуживанию, в соответствии с регламентом ТО.

328. Работы по замене двигателей возлагают на специалистов, допущенных к их выполнению. В необходимых случаях, для производства подготовительных работ выделяется бригада (группа) специалистов. Для нее создают специальные рабочие места, которые оснащаются такелажными и моечными устройствами, стендами для наружной расконсервации и монтажа двигателя, другими приспособлениями, предусмотренными ЭД.

Параграф 7. Особые виды технического обслуживания БАС

329. К особым видам ТО БАС относят обслуживания: сезонное, специальное, при хранении и в экстремальных метеоусловиях.

330. Сезонное ТО является частью работ, выполняемых при подготовке БАС к работам в осенне-зимнем и весенне-летнем периодах, если это предусмотрено ЭД. Конкретные указания о сезонной подготовке БАС приводятся в соответствующих разделах ЭД конкретных типов.

331. Специальное ТО проводят на БАС после полета в особо сложных условиях (перечень соответствующих случаев указывается в программе (регламенте) технического обслуживания), а также на судах, подвергшихся воздействию штормового ветра со снегом или пылью на земле, в других случаях, состав которых определяется программой (регламентом) технического обслуживания для БАС конкретного типа. Перечень работ по видам специального ТО устанавливается программой (регламентом) технического обслуживания для БАС конкретного типа.

332. БАС, подвергнувшееся воздействию сложных условий, указанных в программе (регламенте) технического обслуживания, не допускается выпускать в полет до проведения специального обслуживания. Основанием для отстранения БАС от полета и выполнения специального ТО являются:

- 1) запись в бортовом журнале о воздействии экстремальных условий;
- 2) записи приборов объективного контроля о воздействии на БАС экстремальных условий;
- 3) повреждения БАС от воздействия экстремальных условий;
- 4) воздействие на БАС штормового ветра (со снегом, пылью и др.).

333. При перерывах в полетах свыше срока, установленного программой (регламентом) технического обслуживания, БАС ставят на хранение. Порядок

организации выполнения необходимых в данном случае работ определяется ИАС эксплуатанта.

334. Объем работ на БАС и изделиях при переводе их на хранение, при снятии с хранения, сроки хранения - устанавливается эксплуатационной документацией.

335. Если срок хранения БАС (изделия) превышает срок консервации, то производится его переконсервация. Консервации подлежат также БАС (изделия), направляемые в ремонт, если время их транспортировки другими средствами превышает минимальный срок хранения изделия без консервации.

336. Эксплуатант организует учет сроков консервации и переконсервации БАС и изделий, находящихся на хранении.

Параграф 8. Техническое обслуживание БАС по состоянию

337. Техническое обслуживание БАС в ИАС эксплуатанта и организации по ТО и ремонт осуществляют по наработке и по состоянию. Техническое обслуживание по состоянию выполняют с контролем параметров и с контролем уровня надежности.

338. При обслуживании по состоянию периодичность и объем работ на БАС определяются значениями диагностических параметров или показателей надежности однотипных изделий (изделия авиационной техники БАС в целом, его составные части, двигатель, их комплектующие изделия). Под диагностическим параметром понимают количественную характеристику свойства конкретного изделия, определяющую его техническое состояние. Момент перехода изделия из исправного состояния в неисправное характеризуется предельным предотказовым значением его параметра, при достижении которого требуется проведение операций по восстановлению исправности изделия.

339. Целью применения ТО и ремонта по состоянию является повышение качества и достоверности контроля технического состояния БАС, снижение (по сравнению с обслуживанием по наработке) эксплуатационных расходов при обеспечении безопасности и регулярности полетов.

340. Организация и порядок оперативного, периодического, сезонного и других видов ТО и ремонта БАС (систем, изделий), которые обслуживают по состоянию, остаются такими же, как и при обслуживании по наработке. При этом в ЭД на БАС вносят необходимые изменения.

341. БАС (изделие) признается пригодной к ТО и ремонту по состоянию, если исчерпывающе задан практически необходимый комплекс ее диагностических параметров, существуют штатные контрольно-измерительные средства и технология достоверного определения прочностных и функциональных характеристик БАС, запасов ее работоспособности на всех этапах технической эксплуатации, обеспечен

достаточный уровень эксплуатационной технологичности, позволяющий в экономически приемлемые сроки восстанавливать исправность и работоспособность БАС в условиях регулярной эксплуатации.

342. ИАС эксплуатанта, организация по ТО и РАТ и их структурные подразделения считаются подготовленными к обслуживанию БАС в соответствии с ЭРД при соблюдении условий готовности производственной базы, БАС и специалистов.

343. Возможность обслуживания конкретной БАС по состоянию устанавливается изготовителем БАС.

Параграф 9. Обслуживание с контролем параметров

344. Техническое обслуживание с контролем параметров применяют для изделий, отказы которых влияют на безопасность полетов.

345. Контроль параметров может быть непрерывным или периодическим. Режим контроля, его объем и периодичность устанавливаются ЭД для изделий конкретного типа.

346. Восстановление или замена изделий, эксплуатируемых с параметрическим контролем исправности, работоспособности и пригодности, производится в случае его отказа и предотказовых состояний, в последнем случае - при выходе одного или нескольких диагностических параметров за предельно допустимый уровень (конкретная регламентация задается ЭД).

347. Эксплуатационная документация на ТО и ремонт по состоянию должна определять состав контролируемых параметров изделий, предельно допустимые значения контролируемых параметров, периодичность и технологию их контроля, необходимые технические средства, а также правила принятия решений по результатам контроля.

Параграф 10. Обслуживание с контролем уровня надежности

348. Техническое обслуживание с контролем уровня надежности применимо для изделий, отказы которых не оказывают прямого влияния на безопасность полетов. Такие изделия могут использоваться без ограничения ресурса (срока службы).

349. Порядок, технология контроля уровня надежности и правила принятия решений о режимах ТО и ремонт изделий, эксплуатируемых с контролем уровня надежности, определяется ЭД для изделий конкретного типа.

350. Анализ уровня надежности изделий БАС производится специализированным подразделением ИАС (подразделение диагностики технического состояния БАС и его производственно-функциональные аналоги). На специалистов указанного подразделения возлагают функции ведения учетно-аналитической документации по надежности изделий, систематизации статистической информации, ее обработки,

анализа и интерпретации. Они несут ответственность за своевременное выявление тенденций в изменении уровня надежности соответствующих изделий и формирование эффективных мер профилактики на основе установленных ЭД правил принятия решений.

Параграф 11. Организация обеспечения технического обслуживания БАС

351. Под организацией обеспечения ТО БАС понимаются вспомогательные виды деятельности, имеющие целью создание условий для эффективного осуществления основного процесса - производства работ технического обслуживания. К организации обеспечения ТО относятся:

- 1) подготовка производства;
- 2) технолого-конструкторское обеспечение;
- 3) метрологическое обеспечение.

352. Технологическое оборудование допускают к эксплуатации после проверки его технического состояния, присвоения инвентарного номера и внесения в реестр. При этом на новое оборудование заводского изготовления, допускаемое к эксплуатации, должны иметься ЭД, инструкции по технике безопасности, акт проверки правильности монтажа.

Оборудование, изготовленное или модернизированное в организации по ТО и РАТ, перед допуском к эксплуатации проходит необходимые процедуры предусмотренные законодательством в области обеспечения единства измерения, результаты которых отражаются в акте комиссии, имеют оформленную техническую и эксплуатационную документацию.

353. Технологическое оборудование окрашивают в цвета, установленные действующими стандартами. Неисправное оборудование, а также окрашенное в недопустимые цвета - к эксплуатации не допускается.

354. Оборудование с силовыми приводами различного типа, подъемно-транспортные механизмы, компрессорные и энергетические установки всех типов, станочное и сварочное оборудование, сосуды для хранения сжатых газов и ядовитых веществ должны быть паспортизированы.

355. В типовом случае технологическое оборудование, используемое в подразделениях, закрепляется за ними и вносится в их реестры. Реестры технологического оборудования, а также формуляры (паспорта) на его изделия ведут руководители подразделений, ответственные за эксплуатацию находящихся в их ведении технологических средств.

356. Эксплуатация применяемых для ТО БАС технологических средств, их использование, проверка исправности, испытания, ремонт и хранение производятся в соответствии с требованиями ЭД на конкретные виды и изделия технологического оборудования.

357. Для контроля состояния БАС применяют средства измерения (стационарные и переносные установки, приспособления, стенды, устройства, приборы и аппаратуру, в том числе средства неразрушающего контроля), принятые к эксплуатации в гражданской авиации, прошедшие процедуры предусмотренные законодательством в области единства измерения.

358. Разрешается применять средства измерения, изготовленные силами ИАС, заводов гражданской авиации и других организаций прошедшие процедуры, предусмотренные законодательством в области обеспечения единства измерения.

359. Не допускается применять средства измерения неисправные хранившиеся и транспортировавшиеся с нарушением.

360. Подготовка производства представляет собой комплекс заблаговременно выполняемых подготовительно-вспомогательных работ, обеспечивающих плановую ритмичность базовых производственных процессов, эффективное осуществление специализации производственных структур в интересах четкого соблюдения установленных сроков пребывания БАС в различных состояниях. Она включает работы, выполняемые подразделением подготовки производства:

1) предварительная комплектация изделий, деталей, материалов, инструмента и оборудования, необходимых для технического обслуживания;

2) доставка скомплектованного авиатехнического имущества к рабочим местам исполнителей и уборка его с рабочих мест;

3) оперативное обеспечение рабочих мест авиатехническим имуществом, потребность в котором выявляется в процессе технического обслуживания;

4) ведение инструментального и комплектующего хозяйства, организация работы инструментальной и расходной кладовой;

5) учет расхода авиатехнического имущества и определение потребности в нем;

6) выдача авиатехнического имущества бригадам и исполнителям;

7) составление заявок на приобретение авиатехнического имущества и других материалов.

361. Исходными данными для планирования и организации подготовки производства в ИАС (организации по ТО и ремонт) являются:

1) планируемый годовой налет часов БАС;

2) количество технических обслуживаний по их видам, формам;

3) нормы расхода материалов, изделий и деталей обменного фонда, неснижаемого запаса авиатехнического имущества, комплектов инструмента, средств наземного обслуживания;

4) нормативные трудозатраты на подготовительно-вспомогательные работ.

362. Необходимый для обслуживания БАС инструмент, приспособления и имущество комплектуются согласно ведомостям комплектации, разрабатываемым ИАС на основании ЭД для конкретных объектов и комплексов работ.

363. Инструмент и приспособления (в зависимости от вида работ) делят на комплекты индивидуального и общего пользования, на которые составляют описи.

364. Комплекты инструмента и приспособлений индивидуального и общего пользования выдают (с проверкой по описи) бригадам или отдельным исполнителям на время выполнения ими работ по обслуживанию воздушного судна.

365. Комплекты инструмента и приспособлений общего пользования размещают и хранят в контейнерах, снабженных, кроме описи хранимых предметов, документацией на передачу.

366. Авиационно-техническое имущество, комплектующие изделия, инструмент и приспособления должны храниться в местах, исключающих возможность их бесконтрольного использования. Комплектующие изделия должны иметь паспорта (этикетки) и бирки с указанием наименования, номера и категории. Хранить пригодные комплектующие изделия, детали и материалы вместе с неисправными (требующими ремонта, списанными) и некондиционными - не допускается.

367. Для технолого-конструкторского обеспечения работ по ТО БАС эксплуатант и организации по ТО и ремонту создают специализированные подразделения, либо его осуществление возлагают на отдельных работников.

368. Технолого-конструкторское обеспечение включает:

- 1) совершенствование организации ТО БАС;
- 2) разработку и внедрение новых и совершенствование существующих технологических процессов и методов технического контроля;
- 3) подготовку технологических указаний (карт) на выполнение работ, не предусмотренных ЭД, апробирование их на рабочих местах;
- 4) разработку технологических карт на подготовку и уборку рабочих мест;
- 5) составление и доработки ведомостей комплектации авиатехнического имущества по формам обслуживания;
- 6) разработку предложений по совершенствованию регламентов ТО, технологических указаний и других документов, подготовку материалов для предъявления промышленности требований по устранению конструктивных и производственных недостатков авиационной техники;
- 7) совершенствование, разработку и участие во внедрении нового бортового и технологического оборудования, средств наземного обслуживания БАС, инструмента, приспособлений, схем расстановки оборудования на рабочих местах;
- 8) составление на специализированные рабочие места паспортов с указанием видов работ и правил их выполнения, комплектации оборудования, инструмента и технологических карт, требований к содержанию рабочего места и периодичности его проверки;
- 9) составление пооперационных и поэтапных ведомостей, технологических графиков обслуживания БАС;

- 10) внесение изменений в рабочие экземпляры руководств по летной эксплуатации;
- 11) ведение контрольных экземпляров, контроль ведения рабочих экземпляров технологической документации в порядке, определяемом документом Организации по ТО и ремонту;
- 12) разработку перечней изделий возвратно-обменного фонда и неснижаемого запаса.

369. Основными задачами осуществления метрологического контроля при выполнении технического обслуживания БАС являются:

- 1) обеспечение своевременной поверки средств измерения (контрольно-измерительных приборов и контрольно-поверочной аппаратуры) государственной метрологической службой или другими аккредитованными юридическими лицами;
- 2) контроль за соблюдением графиков проведения поверки/калибровки средств измерений;
- 3) определение видов разрабатываемой документации (конструкторской, технологической, эксплуатационной и ремонтной) и установление порядка проведения их метрологической экспертизы.

Параграф 12. Контроль состояния БАС и качества ее технического обслуживания

370. Техническое состояние БАС и качество ее ТО определяют:

- 1) визуально и по органолептическим признакам (шумы, запахи);
- 2) проверкой в действии (функциональный контроль);
- 3) средствами инструментального контроля (автоматическими, ручными, комбинированными);
- 4) проверкой полноты выполнения регламентных работ (последнее относится к контролю качества ТО и является принципиальной частью его оценки).

Номенклатура методов и средств контроля определяется эксплуатационной документацией.

371. Визуально контролируют БАС, исправность, работоспособность и правильность функционирования которых может быть определена без применения инструментальных средств контроля.

372. По органолептическим признакам определяют только внешние проявления отказа или неисправности авиационной техники.

373. Проверкой действия определяют работоспособность и правильность функционирования БАС.

374. Инструментальный контроль состояния БАС осуществляют с применением переносных, передвижных, встроенных и стационарных средств.

375. Специалисты ИАС, осуществляющие инструментальный контроль, должны иметь соответствующую подготовку по применяемым средствам и допуск к выполняемым работам.

376. К контролю состояния БАС допускаются только исправные средства измерения, прошедшие необходимые процедуры, предусмотренные законодательством в области обеспечения единства измерения.

377. Целью контроля является определение исправности БАС, работоспособности и правильности функционирования систем и изделий, предупреждения отказов, неисправностей и нарушений требований установленными ЭД.

378. Контроль состояния БАС производится в соответствии с требованиями эксплуатационной и ремонтной документации.

379. Исполнители работ обеспечивают полноту и качество ТО и ремонт (при оперативном и периодическом ТО, а также при производстве ремонта), обеспечение в процессе их выполнения контроля состояния БАС. Контроль полноты и качества оперативного и периодического ТО, а также ремонта организуется в соответствии с требованиями эксплуатационной и ремонтной документации и внутренней документации эксплуатанта и организации по ТО и ремонт, регламентирующей вопросы обеспечения качества ТО и ремонт авиационной техники.

Глава 11. Обеспечение авиационной безопасности при использовании БАС

380. Персональная ответственность за обеспечение авиационной безопасности возлагается на эксплуатанта беспилотных авиационных систем, (внешнего пилота или оператора БАС).

381. При осуществлении авиационных работ с применением БАС, эксплуатант допускает к управлению пультом дистанционного пилотирования или станции внешнего пилота только лиц, обладающих правом выполнять полеты с применением БАС и допущенных к соответствующему беспилотному воздушному судну.

382. Эксплуатант предусматривает в своем РПП меры по реагированию на акты незаконного злоумышленного вмешательства и обеспечения защищенного хранения пульта дистанционного пилотирования или расположения станции внешнего пилота, исключающего возможность незаконного проникновения к месту хранения беспилотного воздушного судна и изменения конфигурации программного обеспечения и (или) оборудования.

383. Перед выполнением полета внешний пилот или оператор БАС осматривает БАС с целью исключения присутствия на БВС оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозкам на БВС.

384. Для целей эксплуатации БАС внешний пилот или оператор БАС применяют программное обеспечение, используемое строго в соответствии с установленными

производителем БАС требованиями, и не производит изменений, не предусмотренных производителем БАС.

385. При выполнении полетов с применением БАС в населенных пунктах или скопления людей и наличии вероятности вмешательства в деятельность оператора БАС со стороны третьих лиц эксплуатант БАС обеспечивает присутствие рядом с оператором БАС лица для предупреждения и предотвращения данных действий.

386. В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность во время полета оператор БАС по возможности принимает меры по приостановлению полета и информирует орган УВД.

Приложение 1
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Классификация беспилотных авиационных систем

Беспилотные авиационные системы, используемые в Республике Казахстан, классифицируются:

1) по способу управления:

дистанционно-пилотируемый способ – при котором управление полетом осуществляется в двух режимах: ручное управление (полное управление беспилотной авиационной системой внешним пилотом или оператором) и автоматизированное управление (управление внешним пилотом или оператором путем ввода корректировок по режиму, профилю и маршруту полета БВС);

автоматический способ управления – при котором управление совершается автопилотом по заранее заданной траектории, на заданной высоте, с заданной скоростью и со стабилизацией углов ориентации при непрерывном контроле внешним пилотом или оператором его курса, оставаясь способным вмешиваться и изменять курс в любое время.

автономный полет – при котором управление совершается автопилотом по заранее заданной траектории, на заданной высоте, с заданной скоростью и со стабилизацией углов ориентации без вмешательства оператора в управление полетом;

2) по типу конструкции:

Тип конструкции	Классификатор
Самолет (фиксированное крыло)	A (Airplane)
Вертолет	H (Helicopter)
Мультиротор	M (Multirotor)
Гибрид	X (Hybrid)

3) по максимальной взлетной массе МТОМ:

Категория	Весовой диапазон	Классификатор МТОМ

Сверхлегкие	До 0,25 кг	0
Легкие	от 0,25 кг до 1,5 кг	1
Средние	от 1,5 кг до 25кг	2
Среднетяжелые	от 25кг до 750 кг	3
Тяжелые	от 750 кг и выше	4

Приложение 2
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Метеорологические минимумы для полетов с применением беспилотных авиационных систем в зависимости от местности и вида полета

Местность	Минимальные метеорологические условия полета БАС			
	ВНГО над наивысшей точкой рельефа, м (футы)		Видимость, м	
	Вид полета			
	VLOS	BVLOS	VLOS	BVLOS
Равнинная и холмистая (водная поверхность)	300 (1000)	300 (1000)	2000	5000
Горная (высота до 2000м) над уровнем моря	300 (1000)	400 (1300)	2000	5000
Горная (высота 2000 м и более) над уровнем моря	300 (1000)	700 (2300)	5000	8000

Примечание. Для выполнения полетов с применением беспилотных авиационных систем без соблюдения установленных метеорологических минимумов, данные полеты выполняются только при введении кратковременных ограничений центрами управления воздушным движением в соответствии с пунктом 144 Правил ИВП.

Приложение 2-1 к Правилам
использования беспилотных
авиационных систем
в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Требования к программам первоначальной теоретической и практической подготовки операторов БАС, а также порядок согласования

Сноска. Правила дополнены приложением 2-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Параграф 1. Требования к программам первоначальной теоретической подготовки Операторов БАС

1. Минимальные требования к программе первоначальной теоретической подготовки операторов БАС Категории 1:

- 1) Воздушное право (международное и национальное) – 2 часа;
- 2) Структура воздушного пространства (с учетом структуры воздушного пространства Республики Казахстан) – 4 часа;
- 3) Разрешения на выполнение полетов (с учетом порядка, установленного в Республике Казахстан) – 2 часа;
- 4) Планирование использования воздушного пространства, заявка на использование воздушного пространства – 4 часа;
- 5) Подготовка и выполнение полета – 2 часа;
- 6) Возможности и ограничения человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок – 2 часа;
- 7) Авиационная безопасность – 2 часа;
- 8) Безопасность полетов – 2 часа.

2. Минимальные требования к программе первоначальной теоретической подготовки операторов БАС Категории 2:

- 1) Воздушное право (международное и национальное) – 4 часа;
- 2) Структура воздушного пространства (с учетом структуры воздушного пространства Республики Казахстан) – 4 часа;
- 3) Разрешения на выполнение полетов (с учетом порядка, установленного в Республике Казахстан) – 4 часа;
- 4) Авиационная метеорология – 4 часа;
- 5) Воздушная навигация – 4 часа;
- 6) Планирование использования воздушного пространства, заявка на использование воздушного пространства – 4 часа;
- 7) Подготовка и выполнение полета.
 - 7.1) Подготовка к полету – 2 часа;
 - 7.2) Выполнение полетов VLOS (EVLOS) - 2 часа;
 - 7.3) Выполнение полетов BVLOS – 4 часа;
- 8) Возможности и ограничения человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок – 4 часа;
- 9) Авиационная безопасность – 2 часа;
- 10) Безопасность полетов – 6 часов.

3. Минимальные требования к программе первоначальной теоретической подготовки операторов БАС Категории 3:

- 1) Воздушное право (международное и национальное) – 4 часа;
- 2) Структура воздушного пространства (с учетом структуры воздушного пространства Республики Казахстан) – 6 часов;

- 3) Общие знания по БАС – 12 часов;
- 4) Разрешения на выполнение полетов (с учетом порядка, установленного в Республике Казахстан) – 4 часа;
- 5) Авиационная метеорология – 4 часа;
- 6) Воздушная навигация – 4 часа;
- 7) Планирование использования воздушного пространства, заявка на использование воздушного пространства – 4 часа;
- 8) Подготовка и выполнение полета.
 - 8.1) Подготовка к полету – 2 часа;
 - 8.2) Выполнение полетов VLOS (EVLOS) - 2 часа;
 - 8.3) Выполнение полетов BVLOS – 6 часов;
- 9) Возможности и ограничения человека, включая контроль факторов угрозы и ошибок – 4 часа;
- 10) Авиационная безопасность – 2 часа;
- 11) Безопасность полетов – 12 часов.

Параграф 2. Минимальные требования к программам первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 2

4. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 2, тип конструкции БВС "Самолетный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 2 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS) – 6 часов;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 6 часов;

5) Распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него – 2 часа.

5. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 2, тип конструкции БВС "Мультироторный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 1 час;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 2 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS) – 4 часа;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 2 часа.

6. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 2, тип конструкции БВС "Вертолетный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 2 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS), включая взлеты, висение и посадки в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном – 6 часов;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 6 часов.

7. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 2, тип конструкции БВС "Гибридный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 2 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS) – 6 часов;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 6 часов;
- 5) Распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него – 2 часа.

Параграф 3. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 3

8. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 3, тип конструкции БВС "Самолетный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 4 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS) – 24 часа;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 12 часов;
- 5) Распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него – 2 часа.
- 6) Послеполетные проверки – 2 часа.

9. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 3, тип конструкции БВС "Мультироторный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 2 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS) – 16 часов;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 8 часов;
- 5) Послеполетные проверки – 2 часа.

10. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 3, тип конструкции БВС "Вертолетный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 2 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS), включая взлеты, висение и посадки в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном – 24 часа;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 12 часов;
- 5) Послеполетные проверки – 2 часа.

11. Минимальные требования к программе первоначальной практической подготовки Оператора БАС Категории 3, тип конструкции БВС "Гибридный":

- 1) Предполетная подготовка, сборка и осмотр БАС – 2 часа;
- 2) Подготовка различных видов полетных заданий в зависимости от полезной нагрузки – 4 часа;
- 3) Стандартные процедуры и маневры на всех этапах полета БВС (VLOS, BVLOS) – 24 часа;
- 4) Нештатные и аварийные процедуры и маневры, связанные с отказами или неисправностями оборудования (двигателя, линии С2, систем и планера) при полетах VLOS и BVLOS – 12 часов;
- 5) Распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него – 2 часа.
- 6) Послеполетные проверки – 2 часа.

Параграф 4. Порядок рассмотрения и согласования Программ первоначальной подготовки операторов беспилотных авиационных систем

12. Настоящий порядок устанавливает единую процедуру рассмотрения и согласования программ первоначальной подготовки операторов беспилотных

авиационных систем всех категорий персоналом уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

13. В данной процедуре устанавливаются:

- 1) структура и особенности реализации Программ первоначальной подготовки операторов БАС;
- 2) порядок согласования программ первоначальной подготовки операторов БАС (далее – Программа);
- 3) минимальные требования к инструкторам, осуществляющим обучение по Программам;
- 4) требования к выдаваемым документам по завершении обучения.

Параграф 5. Порядок согласования или отказа в согласовании Программы

14. Программа первоначальной подготовки операторов БАС согласуется должностным лицом уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

15. В целях согласования Программа может быть представлена как в электронной форме, так и в бумажном виде.

16. Заявитель направляет Программу вместе с сопроводительным письмом произвольного содержания на имя первого руководителя уполномоченной организации в сфере гражданской авиации следующим образом:

- 1) в электронном виде – на официальный электронный адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации;
- 2) в бумажном виде – нарочно или почтовым отправлением в адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в двух сброшюрованных экземплярах, один из которых остается в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, а второй после согласования направляется Заявителю.

17. Программа, направляемая в электронной форме, представляется в виде многостраничного документа формата *.pdf (с возможностью его редактирования), с четким отображением текста, изображений, графических объектов, таблиц, схем и прочего содержания.

18. Содержательное оформление представлено в параграфе 6 настоящего приложения.

19. Рассмотрение представленной на согласование Программы осуществляется персоналом уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в срок не более 15 рабочих дней.

20. Критерием оценки Программы является соответствие ее содержания требованиям настоящих Правил и нормативным правовым актам в области использования воздушного пространства Республики Казахстан.

21. Организациям, осуществляющим обучение по Программам первоначальной подготовки операторов БАС Категории 1 и Категории 2 не требуется получение сертификата авиационного учебного центра.

22. Результатом рассмотрения может быть согласованная Программа или отказ в согласовании с представлением обоснования и рекомендаций, направляемых Заявителю.

Заявителю отказывается в случае установления недостоверности представленных документов или несоответствия программы требованиям настоящих правил и нормативным правовым актам в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.

23. После устранения всех несоответствий заявитель может повторно представить программу первоначальной подготовки операторов БАС на согласование.

24. Копия согласованной программы подготовки направляется заявителю посредством почтового отправления, либо сканированная копия на электронный адрес Заявителя.

25. В случае согласования представленной программы, она заносится в базу данных уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

Параграф 6. Требования к оформлению Программ первоначальной подготовки операторов БАС

26. Во внешнем оформлении Программы содержится следующее:

на титульном листе в верхней части страницы указывается наименование организации (Заявителя);

в центре титульного листа указывается наименование Программы;

в нижней части титульного листа указывается наименование города (местонахождение Заявителя) и текущий год;

графические объекты титульного листа могут включать только логотип компании, а колонтитулы не заполняются (прочая информация на усмотрение Заявителя);

титульный лист не нумеруется, а его оборотная сторона остается пустой;

страницы нумеруются сквозной нумерацией;

в колонтитулы и фоновое оформление структурных элементов Программы может вноситься дополнительная информация на усмотрение Заявителя;

согласование в виде подписей и печатей вносится на странице, на которой указано содержание (образец представлен в Образце 1 к настоящему приложению);

программа утверждается руководителем или уполномоченным лицом Заявителя, путем удостоверения подписью и печатью;

согласование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации и утверждение Заявителя вносится на одной странице;

после раздела, где приводятся термины, определения, обозначения и сокращения, вносится описание структуры и компоновки программы;

основное содержание Программы включает все элементы, реализуемые в процессе обучения (пример Основной содержательной части Программы представлен в Образце 2 к настоящему приложению);

приложения устанавливаются при необходимости;

применяемые источники информации указываются в тексте программы;

брошюрование программы осуществляется по длинной стороне листа в книжном представлении.

Параграф 7. Структура Программы

27. Программа как минимум содержит:

1) цель подготовки, в виде изложения того, что слушателю необходимо знать и уметь делать по завершении обучения;

2) минимальные требования к слушателям;

3) описание методики или формы обучения;

4) учебный план с указанием:

наименования тем (при модульном подходе, наименование модуля с разбивкой на темы);

учебных часов по каждой теме (при модульном подходе, учебные часы по модулю и каждой теме модуля);

цели подготовки по каждой теме (модулю);

источники информации;

формы контроля освоения материала (промежуточные и итоговый контроль с определением уровня достижения цели обучения не менее 75%), условия и методы проведения;

политика в отношении пересдачи тестов или экзаменов (с указанием количества допустимых бесплатных/платных пересдач, временных периодов, необходимости дополнительной подготовки)

28. При выполнении всех требований по освоению Программы и прохождению порогового уровня при Итоговом тестировании (экзамене), организация, которая проводила обучение, выдает документ об успешном завершении обучения по программе первоначальной подготовки оператора БАС.

29. Выдаваемый документ содержит, как минимум, нижеуказанную информацию и заверяется руководителем или уполномоченным лицом организации, которая проводила обучение, соответствующей подписью и печатью:

наименование курса (Программы);

Фамилия, Имя, Отчество (при наличии) слушателя (обучаемого);

дата выдачи;

указание, что лицо успешно завершило обучение по программе первоначальной подготовки оператора БАС;

уникальный номер сертификата;

наименование организации, выдавшей сертификат.

30. В случае, если слушатель курса обучения не выполнил условия Программы, то может быть выдан документ о том, курс был прослушан. Данный документ не принимается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации для выдачи Сертификата оператора БАС.

Параграф 8. Минимальные требования к инструкторам, осуществляющим обучение по Программам

31. В рамках реализации Программ инструктор, как минимум, имеет подготовку, подтвержденную документально (свидетельство, сертификат, диплом) об успешном завершении обучения (профессиональной подготовке) по авиационной специальности, опыт работы в отрасли гражданской авиации не менее 3 (трех) лет, а также подготовку в области методики обучения (подготовка инструкторов авиационных учебных центров или аналогичный, за исключением обучения в области педагогики) и соответствующий опыт работы инструктором авиационного учебного центра не менее 1 (одного) года.

32. К представленной Программе прилагаются документы, подтверждающие прохождение подготовки и опыта работы.

33. Для инструкторов, осуществляющих практическую подготовку, кроме требований указанных выше, необходимо подтверждение (свидетельство, сертификат) о прохождении подготовки на соответствующий тип конструкции БВС с указанной максимальной взлетной массой (до 25 кг; от 25 кг и более, до 750 кг).

Образец 1

Пример страницы согласования Программы

ОГЛАВЛЕНИЕ.....	1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	2
Учебная цель.....	2
Продолжительность.....	3
Целевая аудитория.....	3
УЧЕБНЫЙ ПЛАН.....	4
Способ обучения.....	4
Промежуточные цели.....	4
Виды учебных мероприятий и учебных средств.....	6

"Согласовано"

"Утверждаю"

Назначенное
уполномоченной

лицо

Руководитель

организации в сфере гражданской
авиации

(уполномоченное лицо),
должность Заявителя

_____ 20__ г.

_____ 20__ г.

Образец 2

Пример структуры Программы

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящая Программа предназначена для.....

Программа представляет собой.....

Учебная цель:

После завершения обучения участники знают, и способны
..... (например, Предоставление слушателям знаний, навыков и развитие умений, необходимых для работы в качестве операторов беспилотных авиационных систем и иных лиц, занятых в процессе профессиональной подготовки персонала гражданской авиации).

Продолжительность:

__ часов: __ дней по __ учебных часов (Например, 40 часов: 5 дней по 8 учебных часов).

Время для самостоятельной работы не включается в занятия.

Целевая аудитория

Без ограничений

Максимальное количество обучающихся в группе (Например; до 16 участников в группе).

Способ обучения

При организации обучения могут использоваться следующие способы обучения:

- 1) стационарное дневное;
- 2) модульное;
- 3) заочное;
- 4) дистанционное;
- 5) комбинированное;
- 6) индивидуальное;
- 7) самостоятельная подготовка;
- 8) практическая подготовка;
- 9) стажировка;
- 10) комплексное (типовое) обучение.

Применяемые средства:

Указать применяемые средства в процессе обучения (Например, визуальные вспомогательные средства, такие как проекторы, мониторы или экраны, тренажеры)

Формы представления учебного материала: Например, текстовые материалы, презентации, графики, схемы, таблицы. Учебный план курса

№ п/п	Наименование темы (модуля)	Количество часов
1.	Процесс обучения	8
2.	Процесс преподавания	4
3.	Проведение занятий	8
4.		
5.		
6.		
	Итоговый контроль	2
ИТОГО		40

Программа (пример)

Тема, содержание	Промежуточные цели	Источник информации
1. Процесс обучения		
Определение обучения. Основные принципы обучения: создание благоприятной атмосферы	Пояснить важную роль применения основных принципов обучения. Продемонстрировать цели и основные функции	1. Приказ № 2. Документ ИКАО 77777 3.
Мотивация. Внутренняя и внешняя мотивация. Пирамида потребностей по	Пояснить позитивное влияние уровня мотивации	1. Приказ № 2. Документ ИКАО 55555 3. Руководство
2. Процесс преподавания		

Приложение 3
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление для получения сертификата оператора БАС Категории 1

1. Информация о заявителе
Имя
Фамилия.....
Отчество (при его наличии)
Дата рождения (день, месяц, год)
Номер телефона..... E-mail:.....
Индивидуальный идентификационный номер.....
2. Заявление на выдачу сертификата оператора БАС категории 1
3. Подтверждение о прохождении обучения
Настоящим подтверждаю успешное завершение теоретической подготовки в соответствии с требованиями Правил использования беспилотных авиационных систем в воздушном

пространстве в РК

Дата завершения обучения:

Номер сертификата об успешном прохождении теоретического обучения

Организация выдавшая сертификат.....

4. Декларация заявителя

Предоставленная мною информация в этой форме, верна.

Обязуюсь соблюдать ограничения и условия эксплуатации для операторов БАС Категории 1

Я заявляю, что мной не будут выполняться авиационные работы с применением БАС.

Подпись, дата:..... " ____ " _____ год

Приложение 4
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление для выдачи сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3, внесения или продления квалификационной записи

1. Информация о заявителе (заполняется заявителем)

Имя

Фамилия.....

Отчество (при его наличии)

Дата рождения (день, месяц, год)

Номер телефона.....

E-mail:.....

Индивидуальный идентификационный номер.....

Наименование организации, проводившей теоретическую подготовку

.....

Наименование организации, проводившей практическую подготовку

.....

Номер сертификата о прохождении теоретической подготовки, дата выдачи

.....

Номер сертификата о прохождении практической подготовки, дата выдачи

.....

3. Заявление на первоначальную выдачу сертификата оператора БАС (заполняется заявителем при первичной выдаче)

Сертификата оператора БАС категории 2

Сертификата оператора БАС категории 3

4. Заявление на внесение квалификационной записи

(заполняется заявителем при первичной выдаче или при внесении квалификационной записи)

Внесение квалификационной записи:

Самолетный (А)

Мультироторный (М)

Вертолетный (Н)

Гибридный (Х)

и категории МТОМ БВС:

Легкие

Средние Среднетяжелые			
4. Квалификационная запись (заполняется заявителем для продления квалификационной записи)			
Квалификационная запись	Дата тестирования	Дата истечения срока действия текущей квалификационной записи	Экзаменатор (ФИО)
5. Декларация заявителя (заполняется заявителем)			
1) Подтверждаю, что предоставленная мною информация достоверна.			
2) Я полностью рассмотрел все требования нормативно-правовых актов и представил все необходимые документы для подачи заявления.			
3) Я согласен на использование сведений, содержащихся в моем заявлении.			
Подпись:.....			
" ____ " _____ год			

Приложение 4-1
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Квалификационные требования для внесения квалификационной записи в приложение к сертификату Оператора БАС Категорий 2 и 3

Сноска. Правила дополнены приложением 4-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Самолетный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 2 имеет:

1) Налет не менее 5 часов, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, в том числе:

2 часа под контролем инструктора, из них выполнение не менее 5 запусков БВС и не менее 5 посадок;

3 часа самостоятельного налета по выполнению различных задач в ручном и автоматическом режиме.

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:

предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;

подготовка и загрузка полетного задания;

выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);

распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него;

взлеты и посадки в различных условиях;

порядок действий в аварийной обстановке.

2. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Мультироторный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 2 имеет:

1) Налет в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе не менее 3 часов под контролем инструктора на тренажерном устройстве имитации полета беспилотного воздушного судна или с использованием беспилотной авиационной системы с БВС соответствующего типа конструкции;

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:
предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;
подготовка и загрузка полетного задания;
выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;
выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);
порядок действий в аварийной обстановке.

3. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Вертолетный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 2 имеет:

1) Налет не менее 3 часов под контролем инструктора, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, на тренажерном устройстве имитации полета беспилотного воздушного судна или с использованием беспилотной авиационной системы с БВС соответствующего типа конструкции;

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:
предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;
подготовка и загрузка полетного задания;
висение;

взлеты и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;

выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;
выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);
порядок действий в аварийной обстановке.

4. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Гибридный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 2 имеет:

1) Налет не менее 5 часов, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, в том числе:

2 часа под контролем инструктора, из них выполнение не менее 5 запусков БВС и не менее 5 посадок по самолетному;

3 часа самостоятельного налета по выполнению различных задач в ручном и автоматическом режиме.

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:
предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;
подготовка и загрузка полетного задания;
выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него;
взлеты и посадки в различных условиях по самолетному и по вертолетному;
выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);
порядок действий в аварийной обстановке.

5. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Самолетный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 3 имеет:

1) Налет не менее 25 часов, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, в том числе:

10 часов под контролем инструктора, из них выполнение не менее 10 взлетов БВС и не менее 10 посадок;

15 часов самостоятельного налета по выполнению различных задач в ручном и автоматическом режиме.

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:

предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;

подготовка и загрузка полетного задания;

выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него;

взлеты и посадки в различных условиях;

порядок действий в аварийной обстановке.

6. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Мультироторный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 3 имеет:

1) Налет не менее 15 часов под контролем инструктора, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, на тренажерном устройстве имитации полета беспилотного воздушного судна или с использованием беспилотной авиационной системы с БВС соответствующего типа конструкции;

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:

предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;

подготовка и загрузка полетного задания;

выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);

порядок действий в аварийной обстановке.

7. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС "Вертолетный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 3 имеет:

1) Налет не менее 15 часов под контролем инструктора, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, на тренажерном устройстве имитации полета беспилотного воздушного судна или с использованием беспилотной авиационной системы с БВС соответствующего типа конструкции;

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:

предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;

подготовка и загрузка полетного задания;

висение;

взлеты и посадки - в нормальных условиях, с попутным ветром и с площадок с уклоном;

выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);

порядок действий в аварийной обстановке.

8. Кандидат на получение квалификационной записи о типе конструкции БВС " Гибридный" в приложении к сертификату оператора БАС Категории 3 имеет:

1) Налет не менее 25 часов, в ходе прохождения курса подготовки по утвержденной программе, в том числе:

10 часов под контролем инструктора, из них выполнение не менее 10 взлетов БВС и не менее 10 посадок по самолетному;

15 часов самостоятельного налета по выполнению различных задач в ручном и автоматическом режиме.

2) Эксплуатационный опыт в следующих областях:

предполетная подготовка, сборка и осмотр БВС;

подготовка и загрузка полетного задания;

выполнение полета в эксплуатационном диапазоне режимов полета;

распознавание начального и развившегося сваливания и вывод из него;

взлеты и посадки в различных условиях по самолетному и по вертолетному;

выполнение полетов за пределами прямой видимости (BVLOS);

порядок действий в аварийной обстановке.

Приложение 4-2
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Порядок проведения проверки теоретических знаний и оценки практических навыков при определении уровня квалификации операторов БАС для внесения квалификационной записи в сертификат оператора БАС категории 2 и категории 3

Сноска. Правила дополнены приложением 4-2 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

1. Проверка теоретических знаний и оценка практических навыков кандидатов проверяется на соответствие:

1) Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации";

2) Постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 "Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан";

3) требований настоящих Правил.

2. Проверка теоретических знаний для определения квалификации операторов БАС Категории 3 осуществляется при продлении квалификационной записи и проводится путем тестирования автоматизированным способом на компьютерах.

3. Оценка практических навыков для определения квалификации операторов БАС Категории 2 и Категории 3 посредством проведения квалификационного теста проводится при необходимости:

внесения квалификационной записи;

продления квалификационной записи.

Для проведения квалификационного теста необходимо полное завершение кандидатом всех предшествующих процедур, предусмотренных квалификационными требованиями для получения или продления соответствующей квалификационной записи (обучение, тренажерная или летная подготовка).

4. Уровень квалификации оператора БАС определяется экзаменатором, назначаемым уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

5. Экзаменаторами назначаются инструктора авиационных учебных центров, осуществляющих теоретическую подготовку в течение предшествующих 24 месяцев и практическую подготовку операторов БАС по согласованным уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации программам и имеющие подготовку в соответствии с требованиями, указанными в параграфе 8 приложения 2-1 к настоящим Правилам.

6. При отсутствии экзаменатора требуемой квалификации, для проведения тестирования теоретических знаний и оценки практических навыков уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации утверждается инструктор авиационного учебного центра, имеющий аналогичную по критериям квалификацию.

7. По результатам тестирования, экзаменатор заполняет заключение о соответствии/ несоответствии кандидата в виде акта проверки теоретических знаний по форме согласно приложению 6 к настоящим Правилам, или акта оценки практических навыков, по форме, согласно приложению 5 к настоящим Правилам.

8. Разработка тестовых заданий для проверки теоретических знаний и их ежегодное обновление осуществляется экзаменатором, по согласованию с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

9. Тестовые задания для оценки практических навыков разрабатываются экзаменатором для каждого типа конструкции и МТОМ БВС (до 25 кг, свыше 25 кг) и согласовываются с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

10. Тестовые задания для оценки практических навыков, как минимум, включают следующее:

- 1) максимальная и минимальная продолжительность теста;
- 2) время, отводимое на каждое задание или каждый элемент;
- 3) количество попыток, которое дается на выполнение задания и при каких условиях;
- 4) соответствующие роли экзаменатора и кандидата на всех этапах, особенно в том, что касается реальных или имитируемых аварийных ситуаций;
- 5) тип оборудования, которое используется;
- 6) вид требуемой оценки (подтверждение или не подтверждение мастерства кандидата);
- 7) вид, содержание и продолжительность разбора.

Параграф 1. Порядок проведения проверки теоретических знаний

11. Для прохождения проверки теоретических знаний кандидаты представляют экзаменатору следующие документы:

- 1) заявление на проведение квалификационного теста по форме согласно Дополнению 1 к приложению 4-2 настоящих Правил;
- 2) копии документов об успешном прохождении теоретической и/или практической подготовки;
- 3) копию документа, удостоверяющего личность (для сверки).

12. По итогам рассмотрения документов кандидату выдается регистрационная карта на прохождение тестирования (далее - Регистрационная карта) по форме согласно Дополнению 2 к приложению 4-2 настоящих Правил.

13. Помещение для тестирования оснащается камерами видеонаблюдения для ведения видеозаписи процесса тестирования. Видеозаписи хранятся в течение 3 лет с момента проведения проверки и представляются в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации по письменному требованию.

14. Кандидаты допускаются к тестированию при предъявлении регистрационной карты и оригинала документа, удостоверяющего личность (для идентификации).

15. Во время тестирования кандидаты не разговаривают с другими кандидатами, не обмениваются материалами, не используют информацию на бумажных, электронных и иных носителях, не покидают помещение, не используют принимающее-передающие электронные устройства (в том числе мобильные телефоны и иные электронные оборудования). Такие устройства подлежат отключению на время проведения тестирования.

16. В случае нарушения тестируемым кандидатом требований пункта 15 приложения 4-2 к настоящим Правилам, экзаменатор останавливает процесс тестирования такого кандидата и удаляет его из помещения для тестирования.

Результаты тестирования кандидатов, нарушивших требования пункта 15 приложения 4-2 к настоящим Правилам, аннулируются. Экзаменатором в течение одного рабочего дня составляется акт о нарушении.

Кандидаты, в отношении которых был составлен акт о нарушении, проходят повторное тестирование не ранее чем через двенадцать месяцев со дня нарушения.

17. По истечении отведенного времени тестирование автоматически завершается.

18. Подсчет правильных ответов тестирования осуществляется автоматически, при помощи компьютерной программы тестирования.

19. Пороговый уровень для прохождения тестирования теоретических знаний составляет 75% и более.

20. По результатам прохождения тестирования теоретических знаний принимается одно из следующих решений:

1) тест пройден;

2) тест не пройден.

21. После завершения тестирования кандидат ознакомливается с результатами тестирования.

22. Кандидаты, получившие результаты тестирования ниже пороговых значений, указанных в пункте 19 приложения 4-2 к настоящим Правилам, допускаются к повторному тестированию не ранее десяти рабочих дней со дня прохождения тестирования.

23. На основании положительного результата тестирования теоретических знаний выдается акт проверки по форме, согласно приложению 6 к настоящим Правилам, который действителен в течение 12 месяцев.

24. Кандидаты, не сдавшие тестирование с трех попыток, перед повторной сдачей теоретических экзаменов проходят курс первоначальной теоретической подготовки в авиационном учебном центре.

25. По результатам тестирования теоретических знаний и соответствия кандидата установленным требованиям, экзаменатор принимает решение о его допуске к оценке практических навыков.

Параграф 2. Порядок оценки (тестирования) практических навыков

26. Оценка практических навыков проводится экзаменатором на территории эксплуатанта, или в специальной пилотажной зоне авиационного учебного центра, а также на тренажерах, имитирующих полет беспилотного судна соответствующего типа конструкции.

27. Для прохождения оценки практических навыков кандидаты представляют экзаменатору следующие документы:

1) заявления по форме согласно Дополнению 1 к приложению 4-2 настоящих Правил;

2) копии документов об успешном прохождении теоретической и/или практической подготовки;

3) акт об успешном прохождении тестирования теоретических знаний (при продлении квалификационной записи в приложении к сертификату оператора БАС Категории 3);

28. По итогам рассмотрения документов кандидату выдается регистрационная карта на прохождение оценки практических навыков (далее - Регистрационная карта) по форме, согласно Дополнению 2 к приложению 4-2 настоящих Правил, с указанием определенной экзаменатором даты, времени и места проведения экзамена.

29. При проведении квалификационного теста с использованием тренажера, имитирующего полет беспилотного судна соответствующего типа конструкции (далее - тренажер), помещение, где установлен тренажер, оснащается камерами видеонаблюдения для ведения видеозаписи процесса тестирования. Видеозаписи хранятся в течение 3 лет с момента проведения проверки и представляются в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации по письменному требованию.

30. Квалификационный тест для оценки практических навыков кандидатов на первоначальное получение сертификата оператора БАС категории 2 или категории 3 без применения тренажера, проводится только в специальной пилотажной зоне авиационного учебного центра. Заявка на использование воздушного пространства при проведении квалификационного теста подается экзаменатором авиационного учебного центра. Экзаменатор несет ответственность за соблюдение требований Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и не допускает нарушение порядка использования воздушного пространства Республики Казахстан в процессе проведения квалификационного теста.

31. В рамках квалификационного теста для проверки практических навыков кандидат подтверждает полученные навыки по следующим основным критериям:

подготовка БВС к выполнению полета (включая подготовку полетного задания и места взлета/посадки);

выполнение полета в соответствии с полетным заданием для данного типа конструкции БВС (VLOS/BVLOS);

порядок действий в аварийной обстановке (с имитацией на тренажере, при наличии)

32. По результатам прохождения квалификационного теста по оценке практических навыков принимается итоговая оценка:

1) практические навыки подтверждены;

2) практические навыки не подтверждены.

33. Кандидаты, получившие итоговую оценку "Практические навыки не подтверждены, допускаются к повторному проведению квалификационного теста по оценке практических навыков не ранее десяти рабочих дней со дня прохождения.

34. На основании успешного прохождения квалификационного теста по оценке практических навыков выдается акт оценки практических навыков по форме, согласно приложению 5 настоящих Правил. Акт оценки практических навыков действует на всей территории Республики Казахстан в течение одного года для операторов БАС категории 3, и двух лет для операторов БАС категории 2 со дня его выдачи.

35. Кандидаты, не подтвердившие практические навыки на квалификационном тесте с трех попыток, перед повторной оценкой проходят курс первоначальной практической подготовки на соответствующий тип конструкции БВС.

36. Экзаменатор не может проводить оценивание квалификации кандидата, в отношении которого он выступал инструктором или является сотрудником того же авиационного учебного центра, где проводилась подготовка кандидата.

Дополнение 1
к Приложению 4-2
к Правилам использования
беспилотных авиационных систем
в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление на проведение квалификационного теста

1. _____
(фамилия, имя, отчество заявителя)

Дата рождения _____

2. Тип квалификационного теста:

Проверка теоретических знаний Оценка практических навыков

*Тип конструкции БАС

Самолетный (А) Мультироторный (М)

Вертолетный (Н) Гибридный (Х)

Категория МТОМ БВС

Легкие Средние Среднетяжелые

*Тип полета

VLOS BVLOS

3. Заявитель обязуется выполнять все условия квалификационного теста.

Заявитель _____

(подпись) (Фамилия Имя) (Дата)

(*) Пункты, отмеченные звездой, заполняются при заявлении на оценку практических навыков

к Приложению 4-2
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Регистрационная карта на прохождение тестирования

ФОТО	Идентификационный номер кандидата _____ _____ Прохождение тестирования: Дата _____ время _____
------	---

Приложение 5
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Акт оценки практических навыков

1. Ф.И.О заявителя			
2. Тип конструкции БАС			
3. Фактический МТОМ БАС			
4. Дата прохождения проверки			
5. Общий налет за период проверки			
6. Общее количество полетов			
№ п/п	Элементы проверки уровня квалификации	Экзамен	
		Оценка	Подпись
1. Подготовка к полету			
1.1	Планирование операций, оценка аэронавигационной и метеорологической обстановки		
	Подготовка и загрузка полетного задания		
1.2	Проверка готовности БАС к полету, осмотр, настройка		
1.3	Порядок действий, которые необходимо предпринять в случае аварийной ситуации или непредвиденной ситуации.		
2. Во время полета			
2.1	Взлет и запуск		

2.2	Постоянное поддержание ситуационной осведомленности о местоположении БВС по отношению к другим пользователей воздушного пространства, препятствиям, рельефу местности и посторонним лицам		
2.3	Зависание на месте или полет вокруг позиции (для БВС "самолетного/гибридного" типа) и переход в нормальный режим полета		
2.4	Набор высоты и снижение		
2.5	Выполнение полетного задания		
2.6	Заход на посадку и посадка		
2.7	Маневры во избежание столкновений с неподвижными препятствиями		
2.8	Выполнение маневров в полете на характерных высотах и расстояниях		
2.9	Полет в режиме VLOS		
2.10	Полет в режиме BVLOS (при необходимости)		
2.11	Мониторинг состояния БВС во время полета		
2.12	Демонстрация действий после преднамеренного (имитируемого) сбоя передачи сигнала по каналу управления (при необходимости)		
2.13	Координация действий с наблюдателем (при необходимости)		
2.14	Взаимодействие с органом УВД		
3. После полета			
3.1	Отключение БАС		
	Послеполетный осмотр и регистрация любых соответствующих данных		

3.2	, касающихся общего состояния БАС, систем, компонентов и источников питания, функциональности пульта дистанционного пилотирования.		
<p>Вывод:</p> <p>Квалификационный тест:</p> <p>Практические навыки</p> <p>Подтверждены <input type="checkbox"/></p> <hr/> <p>Не подтверждены</p> <p><input type="checkbox"/> № разделов _____</p> <p>ФИО _____ может выполнять полеты на БАС типа _____ категории МТОМ _____ в качестве оператора БАС категории __.</p> <p>Дата: " __ " _____ г. Экзаменатор ФИО _____</p>			

Приложение 6
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Акт проверки теоретических знаний

Ф.И.О заявителя _____

Категория и номер сертификата оператора _____

Вывод:

Теоретическая проверка:

Пройдена

Не пройдена

ФИО _____

успешно прошел проверку теоретических знаний и допущен к оценке практических навыков.

Дата: " __ " _____ г.

Экзаменатор ФИО и подпись: _____

Приложение 7
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

1. Сертификат оператора БАС категории 1

1. Қазақстан Республикасы
Республика Казахстан



2. 1 санатты ҰАЖ операторының сертификаты
Сертификат оператора БАС категории 1

3. Аты-жөні
ФИО

5. Сертификат нөмірі
Номер сертификата

4. ЖСН
ИИН

6. Куәлікті берген ұйым
Орган выдачи

7. Берілген күні
Дата выдачи

10. Жарамдылық мерзімі
Срок действия

8. Лауазымды тұлғаның қолы
Подпись должностного лица

9. Авиациялық жұмыстарды орындауды қоспағанда,
"спецификалық" операциялар ҰАЖ басқаруға жіберілді.
Допущен к управлению БАС в категории операций
«специфическая» за исключением выполнения авиационных работ

2. Сертификат оператора БАС категории 2 или категории 3

1. Наименование уполномоченной организации /
Уәкілетті ұйымның атауы
2. Аты жөні/Имя, фамилия
3. Туған күні/Дата рождения



**ҚАЗАҚСТАННЫҢ
АВИАЦИЯЛЫҚ
ӘКІМШІЛІГІ**

__ санатты ҰАЖ операторының сертификаты
Сертификат оператора БАС Категории __
№ _____

8. Конструкция үлгісі және ең жоғары ұшу салмағының санаты:/

Тип конструкции и категория максимальной взлетной массы:

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі

Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі

Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

4. Берілген күні /Дата выдачи

5. Лауазымды тұлғаның қолы/
подпись должностного лица

6. Мөрі/ Печать

7. Осы сертификаттың иесі 8-тармақта көрсетілген

конструкция үлгісі мен ең жоғары ұшу салмағы санатындағы ұшқышсыз авиациялық жүйені басқаруға жіберіледі/

Держатель данного сертификата допущен к управлению БАС типа конструкции и категории максимальной взлетной массы указанных в п.8

8. Конструкцияның үлгісі және ең жоғары ұшу салмағының санаты:/

Тип конструкции и категория максимальной взлетной массы:

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі

Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі

Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі

Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

3. Приложение к сертификату оператора БАС категории 2 и категории 3



**ҚАЗАҚСТАННЫҢ
АВИАЦИЯЛЫҚ
ӘКІМШІЛІГІ**

1. ҚОСЫМША/ПРИЛОЖЕНИЕ

ҰАЖ операторының сертификатына қосымша/
к сертификату оператора БАС

2. Осы қосымша берілген куәліктің нөмірі/

Номер сертификата, к которому выдано данное приложение.

8. Конструкцияның үлгісі және ең жоғары ұшу салмағының санаты:/

Тип конструкции и категория максимальной взлетной массы:

Конструкция үлгісі , кг дейін

Тип конструкции до кг

Жарамдылық мерзімі

Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі

Срок действия

Подпись должностного лица и печать

Конструкция үлгісі , кг дейін

3. Куәлік иесінің аты жөні және туған күні, Полное имя и дата рождения владельца	Тип конструкции до кг _____
4. Осы сертификаттың иесі 8-тармақта көрсетілген конструкция үлгісі мен ең жоғары ұшу салмағы санатындағы ұшқышсыз авиациялық жүйені басқаруға жіберіледі: Держатель данного сертификата допущен к управлению БАС типа конструкции и категории максимальной взлетной массы указанных в п.8	Жарамдылық мерзімі Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі Срок действия Подпись должностного лица и печать Конструкциян үлгісі , кг дейін Тип конструкции до кг _____
5. Лауазымды тұлғаның қолы/ Подпись должностного лица	Жарамдылық мерзімі Лауазымды тұлғаның қолы және мөрі Срок действия Подпись должностного лица и печать
6. Құзыретті ұйымның мөрі/ Печать уполномоченной организации	
7. Күні/Дата	

Приложение 8
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление для получения разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов

1. Информация заявителя
Имя
Фамилия.....
Отчество (при его наличии)
Дата рождения (день, месяц, год)
Номер телефона.....
E-mail:.....
Индивидуальный идентификационный номер.....
Номер Сертификата оператора БАС категории 1
2. Декларация заявителя
Я заявляю, что информация, предоставленная в этом заявлении, верна.
Я заявляю, что мной не будут выполняться авиационные работы с применением БАС.
Я заявляю, что мной будет эксплуатироваться БАС типа "мультироторный" или "вертолетный" и категории МТОМ "легкие"
Подпись:..... " ____ " _____ год

Приложение 9
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Разрешение на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов

Қазақстанның авиациялық әкімшілігі/

<p>Авиационная администрация Казахстана ЕЛДІ МЕКЕНДЕРДІҢ ХАЛЫҚ ТЫҒЫЗ ОРНАЛАСҚАН АУДАНДАРЫНЫҢ ҮСТІНЕН ҰШУДЫ ОРЫНДАУҒА АРНАЛҒАН РҰҚСАТ/ РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ГУСТОНАСЕЛЕННЫМИ РАЙОНАМИ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ №</p>
<p>Берілген/Выдано: Аты-жөні, ЖСН/ ФИО, ИИН</p>
<p>Байланыс деректері (Мекен-жайы, телефон нөмірі, e-mail):/ Контактные данные (Адрес, номер телефона, e-mail):</p>
<p>Осы рұқсат "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" 2010 жылғы 15 шілдедегі Қазақстан Республикасы Заңының 33-бабының талаптары негізінде берілді және Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес тиісті түрде ескерілді./ Настоящее разрешение выдано на основании требования статьи 33 Закона Республики Казахстан от 15 июля 2010 года "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и должным образом учтено в соответствии с законодательством Республики Казахстан.</p>
<p>Мөр орны (болған жағдайда) Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның лауазымды тұлғасы Место печати (при наличии) Должностное лицо уполномоченной организации в сфере гражданской авиации Берілген күні: XX.XX.XXXX ж. (кк.аа.жжжж.) \\ Дата выдачи: XX.XX.XXXX г. (дд.мм.гггг.) Қолданылу мерзімі: XX.XX.XXXX ж. (кк.аа.жжжж.) \\ Срок действия: XX.XX.XXXX г. (дд.мм.гггг.)</p>
<p>Осы рұқсатты ұстаушы елді мекендердің халық тығыз орналасқан аудандарында ұшуларды орындау жөніндегі талаптарды және "көп роторлы" немесе "тікұшақ" типті "жеңіл" класты ҰАЖ пайдалануға міндеттенеді. Держатель этого разрешения обязуется выполнять требования по выполнению полетов в густонаселенных районах населенных пунктах и эксплуатировать БАС класса "легкие" типа "мультироторный" или "вертолетный".</p>

Приложение 10
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

1. Разрешение на выполнение авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем

<p>Ұшқышсыз авиациялық жүйелерді қолданып, авиациялық жұмыстарды орындауға арналған рұқсат/ Разрешение на выполнение авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем №</p>	
<p>Қазақстан Республикасы Республика Казахстан</p>	
<p>Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның атауы/ Наименование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации</p>	

Денгей/ Уровень	Пайдаланушының атауы/ Наименование эксплуатанта: БСН/БИН Пайдаланушының мекенжайы/ Адрес эксплуатанта: Телефон: e-mail:	Пайдаланушымен жедел байланыс ақпараты:/ Оперативная связь в эксплуатации: Жедел басшылықпен дереу байланысуға мүмкіндік беретін байланыс ақпараты/ Контактная информация, позволяющая незамедлительно связаться с оперативным руководством
-----------------	---	--

Осы сертификат, _____

(ҰАЖ пайдаланушының атауы)

екенін куәландырады осы рұқсатқа қосымшада айқындалғандай, ұшуды жүргізу жөніндегі Нұсқаулыққа және Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшқышсыз авиациялық жүйелерді пайдалану қағидаларына сәйкес ұшқышсыз авиациялық жүйелерді қолдана отырып, авиациялық жұмыстарды жүзеге асыру құқығы берілді.

Осы рұқсатқа қосымша оның ажырамас бөлігі болып табылады.

Настоящий сертификат удостоверяет в том, что

(наименование Эксплуатанта БАС)

предоставлено право осуществлять авиационные работы с применением БАС, как это определено в приложении к настоящему Разрешению, в соответствии с Руководством по производству полетов БАС и Правилами использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.

Приложение к настоящему разрешению является его неотъемлемой частью.

Берілген күні: Жарамдылық мерзімі:/ Дата выдачи: Срок действия:	Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның лауазымды тұлғасы: (Тегі, Аты, Әкесінің аты (бар болса) лауазымы) және қолы: мөр орны/ Должностное лицо уполномоченной организации в сфере гражданской авиации: (фамилия имя отчество (при наличии) должность) и подпись: место печати
--	---

2. Приложение к разрешению на выполнение авиационных работ с применением беспилотных авиационных систем

Рұқсатқа қосымша/ Приложение к разрешению
Рұқсат Разрешение №:
Пайдаланушының атауы:/ Наименование эксплуатанта:
" _____ " <p>ұшқышсыз авиациялық жүйелерін пайдаланушыға ұшқышсыз авиациялық жүйелердің</p>

мынадай түрлерінде авиациялық жұмыстардың көрсетілген түрлерін жүзеге асыруға рұқсат етіледі:

Эксплуатанту БАС " _____ "

разрешается осуществлять указанные виды авиационных работ на следующих типах беспилотных авиационных систем:

Модель БАС: ҰАЖ моделі:	Конструкция үлгісі Тип конструкции	ҰӘК ең жоғары ұшу салмағы Максимальная взлетная масса БВС
Авиациялық жұмыстардың түрлері:/ Виды авиационных работ:		Арнайы шектеулер:/ Особые ограничения:
Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның атауы:/ Наименование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации: Телефон: e-mail:		
Берілген күні: Дата выдачи:		
Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның лауазымды тұлғасы: (Тегі, Аты, Әкесінің аты (бар болса) лауазымы) және қолы: Мөр орны/ Должностное лицо уполномоченной организации в сфере гражданской авиации: (фамилия имя отчество (при наличии) должность) и подпись: место печати		

Приложение 11
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление на внесение изменений/получение разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС

Руководителю
уполномоченной организации
в сфере гражданской авиации
От _____
БИН/ИИН
заявителя _____
Местонахождение
(адрес) эксплуатанта

Контактные телефоны

адрес электронной почты,

Заявление на внесение изменений/получение разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС

1.Заявление на:

Первоначальную выдачу

Внесение изменений

Прошу выдать/внести изменения

(полное наименование заявителя)

разрешение на выполнения авиационных работ с применением БАС:

Уровня 1 или Уровня 2

2. Заявляемые виды авиационных работ

воздушные съемки и наблюдения;

поисковые и аварийно-спасательные работы;

авиационно-химические работы;

строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;

полеты в воздушном пространстве над Каспийским морем;

полеты с морских судов и морских буровых установок;

перевозка грузов;

полеты для проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;

летные проверки (облеты) наземных средств радиотехнического обеспечения

полетов, авиационной радиосвязи и аэродромных схем.

3. Используемые беспилотные авиационные системы:

Модель БАС	Тип конструкции БАС	МТОМ БВС	Серийный номер БАС	Регистрационный номер БАС
------------	---------------------	----------	--------------------	---------------------------

4. Заявитель обязуется соответствовать требованиям Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан, Правил использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.

(должность руководителя, фамилия имя отчество (при наличии),

подпись заявителя – М.П. (для юридического лица)

Приложение 12
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Инструкция по взаимодействию между эксплуатантом БАС и соответствующим центром УВД

1. Требования к оформлению

На титульный лист, в верхнюю часть, вносится утверждение в виде подписи и печати (при наличии) и согласование в виде подписей и печатей.

Инструкция утверждается руководителем эксплуатанта (для юридического лица) путем удостоверения подписью и печатью или эксплуатантом (в случае, если эксплуатант является физическим лицом) путем удостоверения подписью.

В нижней части титульного листа указывается наименование города (местонахождение эксплуатанта) и текущий год.

Титульный лист не нумеруется, а его обратная сторона остается пустой.

Страницы нумеруются сквозной нумерацией.

В колонтитулы и фоновое оформление структурных элементов Инструкции по взаимодействию между эксплуатантом БАС и соответствующим центром УВД (далее - Инструкция) может вноситься дополнительная информация на усмотрение эксплуатанта БАС.

2. Инструкция должна содержать разделы со следующим содержанием:

Глава 1. Общие положения.

1) данные об эксплуатанте БАС;

2) номер и срок действия Сертификата Оператора БАС Категории 1 ИЛИ

номер разрешения на выполнение полетов над густонаселенными районами населенных пунктов (при выполнении полетов в густонаселенных районах), ИЛИ

номер и срок действия Разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 1 с указанием разрешенных видов авиационных работ (копия прилагается к Инструкции), ИЛИ

номер и срок действия Разрешения на выполнение авиационных работ с применением БАС Уровня 2 с указанием разрешенных видов авиационных работ (копия прилагается к Инструкции);

3) планируемый вид авиационных работ.

Глава 2. Описание района полетов.

1) горизонтальные и вертикальные границы планируемого района выполнения авиационных работ;

2) класс воздушного пространства;

3) структура воздушного пространства в планируемом районе выполнения авиационных работ (запретные зоны, зоны ограничения полетов, зоны ограничения полетов БВС, зоны полетов беспилотных воздушных судов, диспетчерские зоны и районы);

4) краткая характеристика рельефа;

5) наличие густонаселенных районов населенных пунктов;

6) описание площадки взлета и посадки БАС.

Глава 3. Описание вида авиационных работ и порядок выполнения полетов.

- 1) количество персонала, задействованного в выполнении авиационных работ;
- 2) количество и модели используемых беспилотных авиационных систем;
- 3) подробное описание порядка выполнения полетов, схемы, маршруты полета, карты, места взлета и посадки.

Глава 4. Порядок взаимодействия и координации с центрами УВД

- 1) каналы связи (основные и резервные) для взаимодействия;
- 2) лица ответственные за взаимодействие с РЦ УВД;
- 3) порядок подачи заявки на использование воздушного пространства;
- 4) порядок получения разрешения на использование воздушного пространства;
- 5) порядок передачи сообщений о полете БВС.

Глава 5. Обеспечение безопасности полетов.

- 1) оценка безопасности полетов при выполнении данного вида авиационных работ в указанном районе;
- 2) меры по уменьшению рисков.

Глава 6. Порядок действий при возникновении непредвиденных обстоятельств.

- 1) возврат БВС;
- 2) вынужденная посадка;
- 3) потеря линий связи.

Глава 7. Характеристики БАС.

При согласовании Инструкции орган ОВД, в зоне ответственности которого планируется выполнение авиационных работ, рассматривает представленную Инструкцию, на предмет влияния полетов беспилотных воздушных судов на безопасность и регулярность полетов воздушных судов гражданской авиации.

Приложение 13
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Структура Руководства по производству полетов с применением беспилотных авиационных систем

Разъяснения требований к информации в разделе указано под названием раздела.

ЧАСТЬ А – Общие сведения

1. Содержание
2. Определения и сокращения

3. Контроль документации

Указывается порядок ведения РПП, внесения изменений и дополнений, а также их контроль. Лист регистрации поправок. Перечень действующих страниц. Контроль ревизий. Порядок ознакомления персонала.

4. Введение

Правовая основа для выполнения полетов БАС. Общая информация касательно эксплуатанта БАС и его РПП.

5. Политика безопасности

Политика и меры, направленные на обеспечение безопасности полетов при выполнении полетов с применением беспилотных авиационных систем. Подписывается первым руководителем организации.

6. Организационная структура, служебные обязанности, ответственность и субординация руководящего и эксплуатационного персонала.

Схематически указывается организационная структура эксплуатанта БАС. Если выполнение авиационных работ является не основным видом деятельности, схематически указывается структура в части выполнения авиационных работ.

Перечень всех должностных лиц, ответственных за организацию и выполнение полетов БАС, техническое обслуживание, подготовку летного персонала и наземное обслуживание с указанием их функций и ответственности.

ЧАСТЬ В – Эксплуатационные требования и требования безопасности

1. Предмет деятельности

1.1 Область деятельности

Виды авиационных работ выполняемых эксплуатантом БАС.

1.2 Используемые типы БАС

Краткое описание каждого типа БАС и используемого оборудования.

1.3 Эксплуатационные ограничения летно-технических характеристик

Описываются общие ограничения, ограничения для вида работ и типа (модели) БАС.

1.3 Типы полетов

VLOS, EVLOS, BVLOS (RLOS/BRLOS)

2. Операционная группа БАС

2.1 Квалификация и подготовка персонала

Требования эксплуатанта к подготовке, переподготовке и поддержанию персонального уровня для персонала, осуществляющему организацию и выполнение полетов, а также техническое обслуживание БАС.

3. Правила эксплуатации

3.1 Прогноз погоды и метеорологические ограничения

3.2 Подготовка БАС и оборудования

Бортовое оборудование и прочее оборудование, предполетная подготовка БАС и полезной нагрузки, управление батареями.

3.3 Связь

Средства связи, используемые при выполнении полетов; Средства связи для взаимодействия с центром УВД. Порядок ведения связи и действия при потере связи.

4. Порядок выполнения полетов.

4.1 Производство полетов в нормальных условиях.

Общие положения по выполнению полетов для каждого типа конструкции используемых БАС, процедуры минимизации шума и другого вредного воздействия для людей, животных и окружающей среды.

4.2 Производство полетов по выполнению авиационных работ.

Описание стандартных процедур по выполнению каждого из разрешенных видов авиационных работ с учетом используемых типов и моделей БВС.

4.3 Эксплуатационные процедуры для обеспечения безопасности полетов.

4.4 Чрезвычайные ситуации в полете и порядок действий.

Описание порядка действий при возникновении неисправностей, отказов, метеорологических условий.

5. Меры по защите от незаконного вмешательства и несанкционированного доступа к компонентам и персоналу БАС.

6. Порядок обеспечения защиты информации о персональных данных физических или юридических лиц, полученных при использовании БАС от обработки и свободного обращения.

7. Техническое обслуживание

8. Обновление микропрограммного обеспечения БАС

9. Ограничения по полетному и рабочему времени

10. Ведение учетной документации

10.1 Бортовой журнал технического состояния БАС

10.2 Учет полетного времени оператора БАС

- ФИО (при его наличии);

- дата;

- место;

- время взлета;

- время посадки;

- общее время полета;

- подробная информация задачи;

- прочее использованное оборудование.

10.3 Учет рабочего времени оператора БАС

- ФИО (при его наличии);

- дата;

- начало работы;
- окончание работы;
- общее время работы.

10.4 Журнал технического состояния БАС

- дата;
- время взлета;
- время посадки;
- общее время полета;
- количество аккумуляторных батарей;
- подпись о проведении предполетного осмотра;
- дефекты, неисправности;
- заметки о техническом обслуживании и подпись.

Приложение 14
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Структура регламента (программы) технического обслуживания беспилотной авиационной системы

1. Титульный лист, с указанием модели и типа конструкции БАС, подписанный заявителем (и удостоверенный печатью, при наличии).

2. Содержание.

3. Записи о внесенных изменениях в Регламент (программу) ТО, номера ревизий.

5. Термины и сокращения.

6. Применимость регламента (программы) ТО к определенной модели БАС.

7. Общие положения.

7.1. Оперативное ТО.

7.1.1. Подготовка к вылету. Предполетный осмотр. Замена АКБ.

7.1.2. Послеполетный осмотр.

7.2 Периодическое ТО (при наличии).

7.2.1. Формы периодического ТО.

7.3 Хранение БАС и ее компонентов.

8. Ресурсы и сроки службы (при наличии).

Представленная структура Регламента (Программы) технического обслуживания беспилотной авиационной системы может быть дополнена разработчиком (заявителем), и не ограничена указанным перечнем глав.

Приложение 15
к Правилам использования

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания БАС

Руководство эксплуатанта по регулированию технического обслуживания содержит следующую информацию.

1. Контроль документации. Статус ревизий и перечень действующих страниц, основания для обновления ревизий руководства.

2. Декларация, подписанная ответственным руководителем, о соответствии работ по техническому обслуживанию и ремонту требованиям настоящих правил, изготовителя (производителя) БАС и положениям настоящего Руководства, а также об обязательстве поддерживать это соответствие постоянно.

3. Описание типов и моделей БАС, на которые распространяется настоящее Руководство.

4. Сведения по руководящему персоналу с указанием имени и должности ответственного руководителя, персонала, несущего ответственность в отношении постоянного соответствия организации установленным требованиям, а также сведения по персоналу, участвующему в регулировании технического обслуживания.

5. Организационная структура и количество персонала по проведению технического обслуживания, ремонта и хранения БАС.

6. Процедура обеспечения выполнения технического обслуживания или ремонта собственной организацией с привлечением или без привлечения стороннего персонала или по договору с внешней организацией.

7. Процедура определения и контроля компетентности собственного или привлеченного персонала, выполняющего техническое обслуживание или ремонт БАС.

8. Процедура обеспечения собственными или по договору помещениями для выполнения технического обслуживания, ремонта или хранения БАС.

9. Процедура обеспечения собственными силами или по договору инструментом и оборудованием для выполнения технического обслуживания и ремонта БАС.

10. Процедура разработки, утверждения и внесение изменений и дополнений в программу технического обслуживания.

11. Процедура планирования технического обслуживания.

12. Процедура учета ресурсных агрегатов (при наличии таких агрегатов).

13. Процедура получения и учета информации от изготовителя (производителя) или разработчика БАС.

14. Процедура обеспечения наличия документации по техническому обслуживанию и ремонту (регламенты, технологические указания, каталоги и т.п.).

15. Процедура контроля и устранения дефектов и неисправностей, выявленных в процессе эксплуатации БАС.

16. Процедуры ведения и архивного хранения учетных сведений по техническому обслуживанию, ремонту и хранению БАС и ее компонентов.

17. Процедура контроля запчастей и материалов, их учет и хранение.

18. Процедура донесения о неисправностях и происшествиях, связанных с пригодностью для выполнения полетов и допуска к эксплуатации БАС.

Приложение 16
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Руководство эксплуатанта по оценке рисков в процессе эксплуатации БАС

Руководство эксплуатанта по оценке рисков в процессе эксплуатации БАС должно содержать следующую информацию:

1. Порядок проведения оценки рисков, включающий, как минимум:

1) порядок определение факторов опасности, влияющих на выполнение полета с применением БАС;

2) порядок оценки рисков при эксплуатации БАС;

3) порядок снижения уровня риска при эксплуатации БАС;

2. Порядок предполетной оценки рисков с учетом операционной среды.

3. Порядок документирования процесса оценки рисков при эксплуатации БАС.

Приложение 17
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Задание на полет с применением беспилотной авиационной системы (Полетное задание)

ЗАДАНИЕ НА ПОЛЕТ №	
Тип и модель БАС	
Учетный номер	
Серийный номер БАС и Remote ID*	
Дата полета	
ФИО персонала, участвующего в выполнении полета и выполняемые ими обязанности	

Координаты места вылета				
Координаты места посадки				
Планируемое и фактическое время начала и окончания полетов	Начало		Окончание	
	План	Факт	План	Факт
Тип полета (VLOS, EVLOS, BVLOS (RLOS или BRLOS))				
Цель полета				
Замечания оператора БАС, касающиеся полета				
Подпись лица, подготовившего задание на полет				
Подпись оператора БАС				
Примечание				

Примечание.

Форма задания на полет может быть дополнена эксплуатантом БАС. Порядок ведения определяется РПП эксплуатанта БАС.

*Remote ID – серийный номер монтируемого модуля системы дистанционной идентификации.

Приложение 18
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Уведомление по монтируемому модулю дистанционной идентификации

1.	ФИО:	
2.	ИИН:	
3.	Электронный адрес:	
4.	Номер свидетельства о постановке БАС на учет	
5.	Серийный номер БАС:	
	Наименование производителя монтируемого модуля системы дистанционной идентификации:	
6.	Серийный номер монтируемого модуля с системой дистанционной идентификации:	

7.	Модель монтируемого модуля системы дистанционной идентификации	
8.	Указанный монтируемый модуль с системой дистанционной идентификации будет размещен на БАС с серийным номером указанным в уведомлении	
9.	Дата:	
10.	Подпись:	

Приложение 19
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Журнал учета монтируемых модулей и соответствующих БАС

№	Номер свидетельства о постановке БАС на учет	Серийный номер БАС	Серийный номер монтируемого модуля	Производитель монтируемого модуля	Модель монтируемого модуля	Примечание
---	--	--------------------	------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------	------------

Приложение 20
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Декларация о техническом соответствии беспилотной авиационной системы серийного производства с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой менее 1,5 кг

Заполняется работником уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

Присвоенный декларации учетный номер №	СОГЛАСОВАНО ФИО должностного лица уполномоченной организации	
	Подпись	Дата:
Для физического лица:	М.П.	
1. Ф.И.О заявителя		
2. № удостоверения личности или паспорта		
3. ИИН		
4. Контактный номер телефона		
5. Адрес электронной почты		

Для юридического лица:

1. Наименование юридического лица	
-----------------------------------	--

2. Адрес			
3. БИН			
4. Контактный номер телефона			
5. Адрес электронной почты			
Технические характеристики БАС			
Торговая марка	..... .....	Модель	.....
Серийный номер	..... .....	Максимальная горизонтальная скорость	.....м/с
МТОМ	..... кг	Количество двигателей	.....ед.
Соответствие требованиям классификатора по типу конструкции приложения 1 к Нормам летной годности	МТОМ менее 0,25 кг А0 (самолетный) Н0 (вертолетный) М 0 (мультироторный) Х0 (гибрид) МТОМ более 0,25 кг и менее 1,5 кг А1 (самолетный) Н1 (вертолетный) М 1 (мультироторный) Х1 (гибридный)	Описание полезной нагрузки	
Емкость АКБ	.....мАч		
Наличие системы дистанционной идентификации (Remote ID)	ДА НЕТ	Рабочая частота пульта управления	.....Гц

Предоставлением данной Декларации

Я, _____

(ФИО заявителя)

подтверждаю техническое соответствие БАС с БВС с МТОМ менее 1,5 кг требованиям приложения 1 к Нормам летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан.

Обязуюсь содержать указанную БАС в исправном состоянии и выполнять все требования по поддержанию БАС в исправном состоянии, предусмотренные производителем.

Обязуюсь не проводить модификацию БВС и не вносить изменений в программное обеспечение, не предусмотренных производителем БАС.

Обязуюсь не использовать в качестве полезной нагрузки иные виды полезной нагрузки, чем те, которые предусмотрены производителем (изготовителем).

(для юридического лица):

подпись руководителя организации заявителя, Ф.И.О.

Место для печати

" ___ " _____ 20__ года

(для физического лица):

подпись, Ф.И.О.

" ___ " _____ 20__ года

Приложение 21
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Декларация о техническом соответствии беспилотной авиационной системы не серийного производства или самостоятельной сборки с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой менее 1,5 кг

Заполняется работником уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

Присвоенный декларации учетный номер №	СОГЛАСОВАНО ФИО должностного лица уполномоченной организации	
	Подпись	Дата:
Для физического лица:	М.П.	
1. Ф.И.О заявителя		
2. № удостоверения личности или паспорта		
3. ИИН		
4. Контактный номер телефона		
5. Адрес электронной почты		

Для юридического лица:

1. Наименование юридического лица		
2. Адрес		
3. БИН		
4. Контактный номер телефона		
5. Адрес электронной почты		
Технические характеристики БАС		
Торговая марка (при наличии)	..... .....	Модель
Серийный номер	..... .....	Максимальная горизонтальная скорость м/с

МТОМ	..... кг	Количество двигателей	.....ед.
Соответствие требованиям классификатора по типу конструкции приложения 1 к Нормам летной годности	МТОМ менее 0,25 кг А0 (самолетный) Н0 (вертолетный) М 0 (мультироторный) Х0 (гибрид) МТОМ более 0,25 кг и менее 1,5 кг А1 (самолетный) Н1 (вертолетный) М 1 (мультироторный) Х1 (гибридный)	Описание полезной нагрузки	
Емкость АКБ	.....мАч	Рабочая частота пульт а дистанционного управления	.....Гц
Размеры БВС, включая размах лопастей несущих винтов (для БАС вертолетного типа) и размах крыла (для самолетного типа),	Ширина: мм Высота: мм Длинна: мм	Материал изготовления воздушных винтов	
Наличие индикации низкого уровня заряда АКБ БВС на пульт е дистанционного управления БАС		Особенности БАС	

Предоставлением данной Декларации

Я, _____

(ФИО заявителя)

подтверждаю техническое соответствие БАС с БВС с МТОМ менее 1,5 кг требованиям приложения 1 к Нормам летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан.

Обязуюсь содержать БАС в исправном состоянии и выполнять все требования по поддержанию БАС в исправном состоянии.

Обязуюсь не использовать в качестве полезной нагрузки продукцию военного назначения, товары и технологии двойного назначения, пиротехнические средства.

(для юридического лица):

подпись руководителя организации заявителя, Ф.И.О.

Место для печати (при его наличии)

" ___ " _____ 20__ года

(для физического лица):

подпись, Ф.И.О.

" ___ " _____ 20__ года

Приложение 22
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Перечень согласованных уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации деклараций о техническом соответствии беспилотных авиационных систем

Порядковый номер	Серийный номер	Дата согласования Декларации	Модель БАС	Тип конструкции	МТОМ	Данные владельца	Примечание
------------------	----------------	------------------------------	------------	-----------------	------	------------------	------------

Приложение 23
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Декларация о техническом соответствии беспилотной авиационной системы серийного производства с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой от 1,5 кг и менее 25 кг

Заполняется работником уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

Присвоенный декларации учетный номер №	СОГЛАСОВАНО ФИО должностного лица уполномоченной организации	
	Подпись	Дата:
Для физического лица:	М.П.	
1. Ф.И.О заявителя		
2. № удостоверения личности или паспорта		
3. ИИН		
4. Контактный номер телефона		
5. Адрес электронной почты		

Для юридического лица:

1. Наименование юридического лица	
-----------------------------------	--

2. Адрес			
3. БИН			
4. Контактный номер телефона			
5. Адрес электронной почты			
Технические характеристики БАС			
Торговая марка	..... .....	Модель	.....
Серийный номер	..... .....	Максимальная горизонтальная скорость	..... м/с
МТОМ	..... кг		
Соответствие требованиям классификатора по типу конструкции приложения 1 к Нормам летной годности	МТОМ от 1,5кг и менее 25 кг А3 (самолетный) Н3 (вертолетный) М3 (мультироторный) Х3 (гибридный)	Тип двигателя Количество	Электрический ДВС.....ед.
Емкость АКБ	.....мАч	Рабочая частота пульта управления	.....Гц
Размеры БВС, включая размах лопастей несущих винтов (для БАС вертолетного типа) и размах крыла (для самолетного типа), ШВД	Ш: .....мм В: .....мм Д: .....мм	Материал изготовления и количество воздушных винтов	..........ед.
Требования к обязательным системам			
Возможность аварийной посадки или прекращения полета в случае потери командно-контрольной связи	да нет	Постоянный контроль заряда батареи/ уровня топлива	да нет
Наличие звукового и визуального сигналов в случае полного отказа канала контроля и управления	да нет	Наличие защиты канала контроля и управления от электромагнитных помех	да нет
Дополнительные системные характеристики			
Наличие светотехнического оборудования на БВС	да нет		
Полезная нагрузка, которая может быть установлена на БВС			

Предоставлением данной Декларации

Я, _____

(ФИО заявителя)

подтверждаю техническое соответствие БАС с БВС с МТОМ от 1,5 кг и менее 25 кг требованиям приложения 1 к Нормам летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан.

Обязуюсь содержать указанную БАС в исправном состоянии и выполнять все требования по поддержанию БАС в исправном состоянии предусмотренные производителем.

Обязуюсь не проводить модификацию БВС и не вносить изменений в программное обеспечение, не предусмотренных производителем БАС.

Обязуюсь не использовать иные виды полезной нагрузки, чем те, которые предусмотрены производителем (изготовителем).

(для юридического лица):

подпись руководителя организации заявителя, Ф.И.О.

Место для печати (при его наличии)

" ___ " _____ 20__ года

(для физического лица):

подпись, Ф.И.О.

" ___ " _____ 20__ года

Приложение 24
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Декларация о техническом соответствии беспилотной авиационной системы не серийного производства или самостоятельной сборки с беспилотным воздушным судном с максимальной взлетной массой от 1,5 кг и менее 25 кг

Заполняется работником уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

Присвоенный декларации учетный номер №	СОГЛАСОВАНО ФИО должностного лица уполномоченной организации	
	Подпись	Дата:
Для физического лица:	М.П.	
1. ФИ.О заявителя		
2. № удостоверения личности или паспорта		

3. ИИН	
4. Контактный номер телефона	
5. Адрес электронной почты	

Для юридического лица:

1. Наименование юридического лица	
2. Адрес	
3. БИН	
4. Контактный номер телефона	
5. Адрес электронной почты	

Технические характеристики БАС

Торговая марка	..... .....	Модель	.....
Серийный номер	..... .....	Максимальная горизонтальная скорость	..... м/с
МТОМ	..... кг		
Соответствие требованиям классификатора по типу конструкции приложения 1 к Нормам летной годности	МТОМ от 1,5кг и менее 25 кг A2 (самолетный) H2 (вертолетный) М 2 (мультироторный) X2 (гибридный)	Тип двигателя Количество	Электрический ДВС.....ед.
Емкость АКБ	.....мАч	1. Тип органа управления. 2. Рабочая частота органа управления. 3. Опишите используемую систему шифрования, если таковая имеется.	1..... 2.....Гц 3.....
Размеры БВС, включая размах лопастей несущих винтов (для БАС вертолетного типа) и размах крыла (для самолетного типа), ШВД	Ширина: мм Высота: мм Длина: мм	Материал изготовления и количество воздушных винтов	..........ед.

Требования к обязательным системам

Возможность аварийной посадки или прекращения полета в случае потери командно-контрольной связи	да нет	Постоянный контроль заряда батареи. Постоянный контроль уровня топлива.	да нет да нет

Наличие звукового и визуального сигналов в случае полного отказа канала контроля и управления	да нет	Наличие защиты канала контроля и управления от электромагнитных помех (опишите используемую систему шифрования, если таковая имеется)	да нет
Дополнительные системные характеристики			
Наличие светотехнического оборудования на БВС	да нет		
Полезная нагрузка, которая может быть установлена на БВС			

Предоставлением данной Декларации
Я, _____

(ФИО заявителя)

подтверждаю техническое соответствие БАС с БВС с МТОМ от 1,5 кг и менее 25 кг требованиям приложения 1 к Нормам летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан.

Обязуюсь содержать указанную БАС в исправном состоянии и выполнять все требования по поддержанию БАС в исправном состоянии предусмотренные производителем.

Обязуюсь не использовать в качестве полезной нагрузки продукцию военного назначения, товары и технологии двойного назначения, пиротехнические средства, токсичные и высокотоксичные вещества.

(для юридического лица):

подпись руководителя организации заявителя, Ф.И.О.

Место для печати (при его наличии)

"__" _____ 20__ года

(для физического лица):

подпись, Ф.И.О.

"__" _____ 20__ года

Приложение 25
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление для получения сертификата соответствия

Для физического лица:		
1. Ф.И.О заявителя		
2. № удостоверения личности или паспорта		
3. ИИН		
4. Контактный номер телефона		
5. Адрес электронной почты		

Для юридического лица:

1. Наименование юридического лица	
2. Адрес	
3. БИН	
4. Контактный номер телефона	
5. Адрес электронной почты	
6. ФИО ответственного лица	

Прошу рассмотреть представленные документы, провести сертификацию и выдать сертификат соответствия беспилотной авиационной системе _____ типа (Самолетного (фикс. крыло), мультироторного, вертолетного, гибридного) _____ класса, согласно документов приложенных к данной заявке. (для юридического лица):

подпись руководителя, Ф.И.О. (при его наличии)

Место для печати (при его наличии) " ____ " _____ 20__ года

(для физического лица):

подпись, Ф.И.О. (при его наличии)

" ____ " _____ 20__ года

Приложение 26
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Акт государственных испытаний опытного образца БАС

Согласовано от " ____ " _____ 20__ г _____ Первый руководитель уполномоченной организации _____ подпись, фамилия, инициалы	Утверждено от " ____ " _____ 20__ г _____ Первый руководитель организации производителя (изготовителя) _____ подпись, фамилия, инициалы
--	--

(наименование опытного образца БАС)
изготовленного предприятием

(наименование предприятия)
Комиссия в составе
Председателя

(должность, фамилия, инициалы)
Члены:

(должность, фамилия, инициалы)

(должность, фамилия, инициалы)

в период с " _ " _____ 20_г. по " _ " _____ 20_г.

провела заводские, эксплуатационные, государственные испытания

(наименование опытного образца БАС)
Испытания проводились

(место проведения испытаний)
По программе и методикам, разработанным

(наименование предприятия)

1. Цель испытаний _____
2. Изложение результатов испытаний по всем пунктам программ испытаний

3. Заключение _____

Члены комиссии:

_____ " _ " _____ 20_г.

(должность, фамилия, инициалы) подпись

_____ " _ " _____ 20_г.

(должность, фамилия, инициалы) подпись

Председатель комиссии:

_____ " _ " _____ 20_г.

(должность, фамилия, инициалы) подпись

Приложения

1. Протоколы испытаний.
2. Перечень обнаруженных отказов, дефектов, ошибок и предложения по их устранению.

3. Отчет по испытаниям.
4. Прочие необходимые материалы.

Приложение 27
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Акт о соответствии (несоответствии) беспилотной авиационной системы

1. Общие сведения
 2. Выявленные несоответствия
 3. Выводы
- Должность уполномоченного лица уполномоченной организации
в сфере гражданской авиации подпись ФИО
- С актом ознакомлен:
- Должность (при наличии) заявителя подпись ФИО
- Дата

Приложение 28
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Сертификат соответствия беспилотной авиационной системы

Символ уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

Наименование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации	Адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации
---	--

ҰАЖ Сәйкестік сертификаты Сертификат соответствия БАС

UAS Certificate of conformity _____

1. Изделие: Бұйым: Product	2. Производитель: Дайындаушы: Manufacturer:	3. Модель: Моделі: Model:	4. Серийный номер: Сериялық нөмірі: Serial number:
5. Класс БАС: ҰӘЖ класы: Class of UAS :	6. Тип двигателя: Қозғалтқыш түрі: Engine type:	7. Максимальная взлетная масса: кг. Ең жоғарғы ұшу салмағы: кг. Maximum Take off mass (MTOM):	8. Дата выпуска Шығарылған күні Date of manufacture
Берілген күні/ Дата выдачи/ Date of issue: " ____ " _____ 20____ ж./ г./ у.			
Уәкілетті ұйымның лауазымды адамының қолы: Подпись должностного лица уполномоченной организации: Signature of an official of the authorized organization: _____ Т.А.Ә./ФИО/ Full name			

Мөр орны/ м.п./stamp

Сертификаттың жарамдылық мерзімі: мерзімсіз.

Срок действия сертификата: бессрочный.

Certificate validity period: perpetual.

Приложение 29
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Этапы Программы создания беспилотной авиационной системы

№ этапа	Наименование этапа	Содержание работ	Результат выполнения этапа
1	Анализ и проектирование образца БАС	<p>Формируется концепция беспилотной авиационной системы и определяются потенциальные технические и технологические возможности ее реализации.</p> <ul style="list-style-type: none">- Разрабатывается техническое задание на БАС;- Определяются технические и технологические возможности реализации концепции новой конструкции БАС;- При необходимости проводятся маркетинговые исследования для формирования требований к характеристикам БАС;- Разрабатывается проектная конструкторская документация (ПКД);- Разрабатывается рабочая конструкторская документация (РКД); <p>В случае если разработчик не имеет возможности реализовать проект, то</p>	<p>Этап завершается разработанным техническим заданием на основании отчетов о выполненных исследовательских работах и маркетинговом исследовании с целью поиска оптимального практического применения разрабатываемой БАС, а также согласованным с заказчиком (при его наличии) техническим проектом, либо утвержденным</p>

		осуществляется передача РКД изготовителю (производителю).	техническим проектом (самим разработчиком).
2	Подготовка и освоение производства	<ul style="list-style-type: none"> - Разрабатывается комплект рабочей технологической документации (РТД) для изготовления опытного образца БАС; - Изготавливается опытный образец БАС; - Корректируется комплект РТД по результатам постройки опытного образца БАС; - Корректируется комплект РТД и осуществляется доработка опытного образца БАС при необходимости. 	Этап завершается разработанным (произведенным) опытным образцом БАС.
3	Испытания и сертификация опытного образца БАС	<ul style="list-style-type: none"> - Осуществляется первый полет опытного образца БАС; - Проводятся все предусмотренные виды испытаний опытного образца БАС, ее систем и компонентов; - После завершения испытаний корректируют и утверждают в установленном порядке комплект РТД для серийного производства образца БАС. <p>На данном этапе проводятся сертификационные работы для подтверждения требованиям согласно приложению 1 к Нормам летной годности к настоящим Правилам. В ходе сертификационных работ проводится проверка и корректировка рабочей конструкторской документации опытного образца БАС.</p>	Этап завершается откорректированной по результатам приемочных испытаний опытного образца БАС технологической и конструкторской документации, предназначенной для дальнейшего серийного производства и получением сертификата соответствия.

4	Серийное производство	<p>- Изготавливаются серийные экземпляры БАС в соответствии с их типовой конструкцией;</p> <p>- В ходе серийного производства разработчик осуществляет сопровождение и авторский надзор за изготовлением БАС. Каждый серийный экземпляр подлежит сертификационному обследованию в соответствии с настоящими Правилами.</p>	Постановка БАС на серийное производство
5	Эксплуатация. Модификация.	<p>На этапе эксплуатации образца БАС разработчик /изготовитель (производитель) осуществляет авторский надзор за эксплуатацией БАС, мониторинг и анализ технических данных БАС, дефектов выявленных в процессе эксплуатации.</p> <p>При необходимости эксплуатант может участвовать в разработке перечня запасных частей и предлагать внесение доработок и корректировок в конструкцию БАС.</p> <p>Крупную модификацию БАС возможно проводить в связи с вступлением новых требований к летной годности, общим техническим характеристикам, охране окружающей среды, правил безопасности в области производства полетов.</p>	При необходимости: решение разработчика/изготовителя (производителя) о внесении изменений в конструкцию БАС; Выпуск бюллетеней модификации.
		Основанием для представления на утилизацию БАС считается:	

6	Утилизация	<p>1) истечение назначенных ресурсов, определенных эксплуатационно-технической документацией;</p> <p>2) физический износ (до истечения сроков назначенных ресурсов);</p> <p>3) экономическая нецелесообразность проведения ремонта и восстановления вследствие воздействия неблагоприятных факторов;</p> <p>4) отсутствие необходимости использования по прямому назначению;</p> <p>На этапе утилизации производится демонтаж и разделение БАС на отдельные части с целью получения высококачественных деталей, полуфабрикатов и сырья для их последующего использования в производстве или в качестве лабораторного оборудования учебных заведений и учебных центров по подготовке специалистов авиационной отрасли.</p>	Решение эксплуатанта о снятии с эксплуатации БАС.
---	------------	---	---

Приложение 30
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление на сертификацию и получение удостоверения соответствия экземпляра БАС

Прошу рассмотреть представленные документы, провести сертификацию и выдать удостоверение соответствия экземпляра БАС класса

производства _____
(собственной сборки (self-build), завод-изготовитель)
принадлежащий

(частное лицо, наименование организации)

Сообщаю основные сведения о БАС:

1. Тип конструкции: _____
2. Серийный номер: _____
3. Тип двигателя: _____
4. Максимальная взлетная масса (МТОМ), кг: _____
5. Максимально развиваемая скорость, м/с _____
6. Тип АКБ и емкость, мАч _____
7. Полезная нагрузка _____

Использованная конструкторская документация:

(собственный проект, готовая КД, другое)

Заявитель:

_____ / _____ " ____ " _____ 20__ г.

подпись ФИО

М.П. (для юр. лиц)

Приложение 31
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Акт оценки о годности к эксплуатации экземпляра беспилотной авиационной системы

"__" _____ 20__ года уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

проведена оценка технического состояния и годности к полетам БАС

(Модель/тип/класс БАС, наименование организации)

Заключение: в заключительной части акта указывается соответствие

(необходимо прописывать соответствие) (несоответствие)

заявленных технических характеристик приложению 1 к Нормам летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан, а также соответствие БАС и ее компонентов заявляемым видам полетов и/или работ.

Должность уполномоченного лица

уполномоченной организации в сфере

гражданской авиации подпись ФИО

Члены Технической комиссии (при наличии):

Должность подпись ФИО

Дата:

"__" _____ 20__ года

Приложение 32
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Удостоверение соответствия экземпляра БАС

СИМВОЛ

Наименование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации	Адрес уполномоченной организации в сфере гражданской авиации
---	--

ҰАЖ Сәйкестік туралы куәлік
Удостоверение соответствия БАС
UAS Identification of conformity
Экземпляр беспилотной авиационной системы

(тип конструкции, модель, наименование)

Серийный номер (при наличии) _____

дата выпуска "__" _____ 20__ г.

соответствует установленным требованиям к экземпляру беспилотной авиационной системы в Республике Казахстан.

Основные эксплуатационные ограничения и характеристики единичного экземпляра беспилотной авиационной системы содержатся в Карте данных, являющейся неотъемлемой частью данного удостоверения.

Уполномоченное лицо уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

_____/_____/ "__" _____ 20__ г.

Подпись Фамилия Имя Отчество (при наличии)

М.П.

Приложение 33
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

КАРТА ДАННЫХ

(экземпляра беспилотной авиационной системы)

Настоящая карта данных является неотъемлемой частью удостоверения соответствия

№__ от "__" _____ 20__ г. и содержит основные эксплуатационные

ограничения и характеристики экземпляра беспилотной авиационной системы.

(Тип, классификатор МТОМ, модель БАС)

1. Двигатель (двигатели) _____

мощность, Вт _____

2. Воздушный винт _____

3. Топливо (при установленном ДВС) _____

4. Тип АКБ, емкость _____

5. Программное обеспечение _____

6. Максимальная взлетная масса, кг _____

7. Ограничения по скорости

1) максимально допустимая, км/ч _____

2) минимально допустимая, км/ч _____

8. Метеоусловия для выполнения полетов:

1) ветер, м/с _____

2) температура окружающего воздуха, град. С0 _____

3) наличие осадков _____

9. Не допускается эксплуатация БАС в категории операций: _____

Уполномоченное лицо уполномоченной организации в сфере гражданской авиации:

_____/_____

Подпись Фамилия Имя Отчество (при наличии)

М.П. "___" _____ 20__ г.

Приложение 34
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Заявление на получение сертификата летной годности

1. Прошу рассмотреть документы, провести сертификацию и выдать сертификат летной беспилотной авиационной системе внесенного в государственный реестр

"__" _____ года за № _____

Тип, модель _____

Серийный (заводской) номер БАС _____

Дата изготовления БАС _____

Наименование изготовителя _____

Государство-изготовитель _____

Сертификат типа:

№ _____ дата выдачи _____

2. Сведения о заявителе:

Адрес _____

Телефон: _____

Адрес электронной почты _____

Если эксплуатант БАС - физическое лицо:

Фамилия, имя, отчество (при его наличии) _____

Если эксплуатант БАС - юридическое лицо:

Полное наименование юридического лица _____

Фамилия, имя, отчество руководителя _____

Фамилия, имя, отчество, телефон сотрудника, ответственного за обеспечение взаимодействия _____

3. Место базирования БАС _____

4. Наименование и адрес организации по техническому обслуживанию и ремонту, в которой проводились техническое обслуживание и ремонт экземпляра БАС _____

5. Налет БАС

с начала эксплуатации: _____

(часы) (посадки) (года)

после последнего ремонта: _____

(часы) (посадки) (года)

6. Остаток ресурса до ремонта: _____

(часы) (посадки) (года)

7. МТОМ, кг _____.

Подпись, дата, МП

Приложение 35
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Акта оценки о годности к эксплуатации беспилотных авиационных систем

В соответствии с приказом _____

(уполномоченной организации)

от " __ " _____ 20 __ года № ____

Технической комиссией некоммерческой организации объединяющей эксплуатантов беспилотных авиационных систем (наименование организации) проведена оценка по программе сертификации летной годности БАС в

_____ (наименование организации)

Текст Акта оценки о годности к эксплуатации БАС В заключительной части акта указывается соответствие (несоответствие) эксплуатационной документации, в том числе программы технического обслуживания (регламента) требованиям нормативных правовых актов в сфере гражданской авиации, а также соответствие БАС и ее компонентов заявляемым видам полетов, видам воздушных перевозок и/или авиационных работ.

Председатель комиссии:

(Фамилия, Имя, Отчество (при его наличии)) (подпись)

Члены комиссии:

(Фамилия, Имя, Отчество (при его наличии)) (подпись)

(Фамилия, Имя, Отчество (при его наличии)) (подпись)

С актом ознакомлен:

Руководитель организации заявителя:

(Фамилия, Имя, Отчество (при его наличии)) (подпись)

Приложение 35-1
к Правилам использования
беспилотных авиационных систем
в воздушном пространстве
Республики Казахстан

Требования к некоммерческой организации, объединяющей эксплуатантов беспилотных авиационных систем

Сноска. Правила дополнены приложением 35-1 в соответствии с приказом и.о. Министра транспорта РК от 09.01.2024 № 15 (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).

Глава 1. Общие положения

1. Настоящие требования применяются к некоммерческой организации, объединяющей эксплуатантов беспилотных авиационных систем, осуществляющей сертификацию летной годности беспилотных авиационных систем для соответствующих категорий.

Параграф 1. Требования к организации

2. Организации следует иметь копии всех соответствующих Руководств (инструкций) по оборудованию, технических стандартов, технических бюллетеней и инструкций, законодательства и любого другого документа, который необходим для установления процедур для деятельности, перечисленных в заявке заявителя:

1) иметь утвержденную организационную структуру и Руководство по процедурам организации, описывающие систему управления своих процедур, достаточную для выполнения работ в заявленной области деятельности;

2) иметь действующую эксплуатационную документацию беспилотных авиационных систем, определяющую требования к организации и выполнению работ, в соответствии с заявленной областью деятельности;

3) иметь доступ к программе (регламенту) технического обслуживания беспилотной авиационной системы, директивам летной годности, информации, связанной с безопасностью полетов, бюллетеням производителя (изготовителя) или разработчика БАС;

4) иметь инструкцию своевременного доведения требований и положений законодательства Республики Казахстан, регламентирующих деятельность в гражданской авиации и внутренней документации организации и изменений до персонала с целью их своевременного изучения и исполнения;

5) располагать необходимыми техническими данными, оборудованием, инструментом и материалами для выполнения сертификационных работ;

6) иметь в штате квалифицированный персонал в количестве, обеспечивающем выполнение сертификационных работ;

7) иметь систему поддержания (повышения) квалификации персонала, его подготовки и переподготовки;

8) иметь систему хранения подробных регистрируемых данных о каждом сертификационном обследовании, которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании сертификата летной годности и хранить в течение периода не менее 3 лет с даты последней записи.

Параграф 2. Требования к специалистам

3. Организации контролируют что специалисты выполняющие сертификационные работы, обладают следующей квалификацией и уровнем компетентности:

1) наличием высшего или средне-специального образования по технической эксплуатации воздушных судов;

2) знанием законодательства Республики Казахстан в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации;

3) знанием конструкции воздушных судов, авиационных двигателей и их систем;

4) знанием правил технической эксплуатации планера, силовых установок, систем и приборного оборудования, оборудования связи воздушного судна или беспилотной авиационной системы;

5) влияния загрузки и распределения массы на летные характеристики, выполнения расчетов массы и центра тяжести (центровки);

б) не менее чем трехлетним опытом работы по технической эксплуатации воздушных судов или не менее чем трехлетним опытом работы по технической эксплуатации беспилотных авиационных систем.

4. Организация назначает ответственного квалифицированного специалиста, на которого возлагается ответственность в части своевременного выполнения сертификационных работ.

5. Организация назначает квалифицированных специалистов, которые будут делегировать полномочия уполномоченной организации в сфере гражданской авиации при выполнении сертификационного обследования и выдаче сертификата летной годности БАС.

6. Организация предоставляет квалифицированным специалистам, на которых возложены функции делегирования, письменное разрешение на выполнение этих обязанностей.

Параграф 3. Требования к оборудованию

7. Организация имеют в своем распоряжении необходимое оборудование и инструменты, поверенные в соответствии с нормативными требованиями законодательства Республики Казахстан в сфере обеспечения единства измерений.

8. Организация проводит работу по учету и организации поверки всего оборудования и инструмента, включая средства контроля, с периодичностью обеспечивающей их работоспособность и точность, путем ведения учетной документации по метрологическому контролю и используемым при этом стандартам.

Параграф 4. Требования к документации

9. Организация имеет в своем распоряжении необходимую эксплуатационную, ремонтную, технологическую документацию по беспилотным авиационным системам, применимые директивы, бюллетени, а персонал иметь возможность беспрепятственно использовать данную документацию при работе.

10. Организация имеет процедуры получения, учета и хранения данной документации.

Параграф 5. Требования к метрологическому обеспечению

11. Организация разрабатывает процедуры, определяющие порядок метрологического обеспечения работ, которые осуществляются в соответствии с национальными стандартами государственной системы обеспечения единства измерений и включают в себя:

- 1) обучение и аттестацию специалистов по метрологии;
- 2) поверку средств измерений;

3) направление на метрологическую аттестацию и испытания с целью утверждения типа средств измерений и запасных частей;

4) ведение реестра государственной системы обеспечения единства измерений Республики Казахстан;

5) метрологическую экспертизу технологической и конструкторской документации.

12. Организация устанавливает средства измерений, необходимые для обеспечения соответствия изделий авиационной техники установленным требованиям.

13. Средства измерений предусматривают:

1) проверку в сроки, в соответствии с законодательством и нормативными документами в области обеспечения единства измерений;

2) отрегулированы;

3) идентифицированы с целью установления статуса поверки;

4) защищены от регулировок, которые сделали бы недействительными результаты измерения;

5) защищены от повреждения и ухудшения состояния в ходе использования, технического обслуживания и хранения.

14. Организация производит оценку и регистрацию предыдущих результатов измерения, если обнаружено, что средство измерений не соответствует требованиям национальных стандартов государственной системы обеспечения единства измерений.

15. Организация обеспечивает немедленное изъятие из технологических процессов неисправных и не прошедших поверку средств измерений, а также назначить лиц, ответственных за контроль состояния и соблюдения графиков поверки технических средств измерений.

Приложение 36
к Правилам использования
беспилотных авиационных
систем в воздушном пространстве
Республики Казахстан
Форма

Сертификат летной годности беспилотной авиационной системы

Символ

Наименование уполномоченной организации

Адрес уполномоченной организации

ҰШУҒА ЖАРАМДЫЛЫҒЫ СЕРТИФИКАТЫ

СЕРТИФИКАТ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS №

	2. Изготовитель и обозначение беспилотной авиационной системы изготовителем	3. Серийный (заводской) номер
--	---	-------------------------------

1. Национальный и регистрационный знаки Ұлттық және тіркеу белгілері Nationality and registration marks	Дайындаушы және әуе кемесін дайындаушының белгілеуі Manufacturer and manufacturer's designation of UAS	Сериялық (зауыттық) нөмірі UAS serial number
---	---	---

4. Тип(ы) и/или модель (модели) пункта дистанционного пилотирования:
Қашықтықтан басқару пунктiнiң түрi(лерi) және/немесе моделi (модельдерi)
Remote pilot station (RPS) type(s) and/or model(s)

5. Линия(и) C2 БАС
ҰАЖ арналған желi (лер) (C2 желiсi)
Link(s) for RPA (C2 Link(s))

6. Категории и/или применение: _____
Санаттар және / немесе қолдану:
Categories and/or operation:

7. Воздушное судно внесено в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан за № _____ от "___" _____ 20__ г.
Әуе кемесi Қазақстан Республикасы Азаматтық әуе кемелерiнiң мемлекеттік тiзiлiмiне № _____ "___" _____ 20__ ж. болып енгiзiлдi.
The aircraft is included into State Register of Civil Aircrafts of the Republic of Kazakhstan under No. _____ dated "___" _____ 20__ y.

8. Срок действия сертификата до: _____
Сертификаттың қолданылу мерзiмi: _____ дейiн
The certificate is valid till:

Уәкiлеттi ұйымның қызметшiсi немесе оның уәкiлеттiк берген тұлғасы
Служащий уполномоченной организации либо лица, им уполномоченного
Employee authorized organization or Employee authorized by him

Дата выдачи:

Берiлген күнi:

Date of issue: