



**О внесении изменений и дополнений в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации"**

Приказ Министра транспорта Республики Казахстан от 8 ноября 2024 года № 369. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 11 ноября 2024 года № 35353

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Внести в приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420 "Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15427) следующие изменения и дополнения:

преамбулу изложить в следующей редакции:

"В соответствии с подпунктом 41-18) статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" **ПРИКАЗЫВАЮ:**";

в Правилах обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации, утвержденных указанным приказом:

пункт 1 изложить в следующей редакции:

"1. Настоящие Правила обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации (далее – Правила) разработаны в соответствии с подпунктом 41-18) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан "Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации" и определяют порядок обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации.

Настоящие Правила не распространяются на физических или юридических лиц, предоставляющих различную информацию/данные (в текстовом и/или картографическом виде в электронном и/или на бумажном носителе) составленные на основе обработанной аэронавигационной информации (аэронавигационных данных), публикуемой в продуктах аэронавигационной информации, предоставление которых обеспечивает служба аэронавигационной информации поставщика аэронавигационного обслуживания, являющегося государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации.";

пункт 3 изложить в следующей редакции:

"3. В настоящих Правилах используются следующие сокращения:

САИ – служба управления аэронавигационной информацией;

АНО – аэронавигационное обслуживание;  
ППП – правила производства полетов;  
ОВД – обслуживание воздушного движения;  
ОрВД – организация воздушного движения;  
ПВО – противовоздушная оборона;  
ИКАО – Международная организация гражданской авиации;  
ОВЧ – очень высокая частота;  
РД – рулежная дорожка;  
МС – место стоянки;  
КПТ – конечная полоса торможения;  
ВПП – взлетно-посадочная полоса;  
AD – аэродромы;  
ADIZ – опознавательная зона противовоздушной обороны;  
AFS – авиационная фиксированная служба;  
AFTN – сеть авиационной фиксированной электросвязи;  
AIC – циркуляр аэронавигационной информации;  
AIP – сборник аэронавигационной информации;  
AMA – минимальная абсолютная высота полета в зоне;  
ARP – контрольная точка аэродрома;  
CRC – циклический избыточный код;  
СТА – диспетчерский район;  
CTR – диспетчерская зона;  
DME – дальномерное оборудование;  
ENR – маршрут;  
FATO – зона конечного этапа захода на посадку и взлета;  
FAF/FAP – контрольная точка конечного этапа захода на посадку;  
GEN – общие положения;  
GNSS – глобальная навигационная спутниковая система;  
HRP – контрольная точка вертодрома;  
IAF – точка начального этапа захода на посадку;  
IF – точка промежуточного этапа захода на посадку;  
ILS – система посадки по приборам;  
INS – инерциальная навигационная система;  
MAPt – точка ухода на второй круг;  
MDA/H - минимальная абсолютная/относительная высоты снижения;  
MEA – минимальная абсолютная высота полета по маршруту;  
MLS – микроволновая система посадки;  
MOCA – минимальная абсолютная высота пролета препятствий;  
MSL – средний уровень моря;

NAVAID – навигационное средство;  
NDB – ненаправленный радиомаяк;  
NIL – отсутствие информации;  
OCA/H – абсолютная/относительная высота пролета препятствий;  
OFZ – зона, свободная от препятствий;  
PBN – навигация, основанная на характеристиках;  
RNAV – зональная навигация;  
RVR – дальность видимости на взлетно-посадочной полосе;  
SID – стандартный вылет по приборам;  
STAR – стандартная схема прибытия по приборам;  
TAA – абсолютная высота прибытия в район аэродрома;  
TLOF – зона приземления и отрыва;  
UTC – всемирное координированное время;  
VOR – всенаправленный ОВЧ-радиомаяк;  
WGS-84 – Всемирная геодезическая система 1984 года.";  
пункт 114 изложить в следующей редакции:

"114. Данные о местности предоставляются для района 1.

Данные о препятствиях предоставляются в отношении препятствий в районе 1 высотой 100 метров или более над землей.";

дополнить пунктами 114-1, 114-2, 114-3, 114-4, 114-5 и 114-6 следующего содержания:

"114-1. В отношении всех аэродромов, опубликованных в AIP Республики Казахстан, предоставляются данные о местности для: района 2а, зоны траектории взлета и зоны в пределах боковых границ поверхностей ограничения препятствий аэродрома.

114-2. Данные о местности для района 4 предоставляются в отношении аэродромов, оборудованных для выполнения точных заходов на посадку по категории II или III.

114-3. В отношении всех аэродромов, опубликованных в AIP Республики Казахстан, предоставляются данные о препятствиях для района 2а в отношении тех препятствий, которые выступают за поверхность учета данных о препятствиях, представляющую собой прямоугольную зону вокруг ВПП, включающую в себя летную полосу плюс любую имеющуюся полосу, свободную от препятствий. Поверхность учета препятствий района 2а расположена на высоте 3 метров над превышением ближайшей ВПП, измеренным вдоль осевой линии ВПП, а в зонах, относящихся к полосе, свободной от препятствий, если таковая имеется, на уровне, соответствующем превышению ближайшего конца ВПП.

114-4. В отношении всех аэродромов, опубликованных в AIP Республики Казахстан, предоставляются данные о препятствиях для объектов в зоне траектории взлета,

которые возвышаются над плоской поверхностью, имеющей наклон 1,2 % и имеющей общее начало с зоной траектории взлета.

114-5. В отношении всех аэродромов, опубликованных в АИР Республики Казахстан, предоставляются данные о препятствиях, выступающих за пределы поверхностей ограничения препятствий аэродрома.

114-6. Данные о препятствиях для района 4 предоставляются в отношении аэродромов, оборудованных для выполнения точных заходов на посадку по категории II или III.";

дополнить пунктом 122-3 следующего содержания:

"122-3. Составителем по массивам цифровых данных, указанных в пункте 110 настоящих Правил, является поставщик АНО.

Обновление массивов данных по препятствиям в районах 2 (2a, 2b, 2c, 2d), 3 и 4 осуществляется после предоставления соответствующих данных от эксплуатантов аэродромов, но не реже чем раз в 5 лет.

Обновление массивов данных по препятствиям в районе 1 осуществляется поставщиком АНО посредством запроса в заинтересованные государственные органы Республики Казахстан не реже чем один раз в 2 года.";

пункт 139 изложить в следующей редакции:

"139. В зависимости от применимой классификации целостности вводятся процедуры валидации и верификации, которые:

1) в отношении обычных данных: предотвращают искажение на этапе обработки данных;

2) в отношении важных данных: обеспечивают, что искажение не произойдет на любом этапе процесса обработки данных (сбор, обработка, хранение, интеграция, обмен и передача), и могут при необходимости предусматривать дополнительные меры или шаги для устранения потенциальных рисков в общем процессе обработки аэронавигационных данных с целью дальнейшего обеспечения целостности данных на этом уровне;

3) в отношении критических данных: обеспечивают, что искажение не произойдет на любом этапе процесса обработки данных (сбор, обработка, хранение, интеграция, обмен и передача), и предусматривают дополнительные процедуры гарантии целостности данных для устранения риска ошибок.";

дополнить параграфом 12 следующего содержания:

"Параграф 12. Выявление и анализ ошибок в аэронавигационной информации (аэронавигационных данных)

143. Процесс выявления ошибок при обеспечении аэронавигационной информацией (аэронавигационными данными) является неотъемлемой частью системы управления качеством.

Процедуры выявления ошибок в аэронавигационной информации (аэронавигационных данных) и составления отчетов применяются, когда ошибка обнаруживается в результате проведения верификации и валидации данных. Ошибка может быть выявлена САИ в процессе обработки аэронавигационных данных (при проведении проверки перед публикацией) или пользователем, использующим опубликованный продукт или набор данных.

Каждая выявленная ошибка в данных постоянного характера подлежит анализу и предпринимаются действия согласно пункта 146 настоящих Правил.

144. При выявлении ошибки в аэронавигационных данных предпринимаемые САИ действия зависят от следующих критериев:

- 1) категория ошибки;
- 2) причины возникновения ошибки (ошибка в аэронавигационных данных или при обработке);
- 3) обстоятельства выявленной ошибки (была ли ошибка выявлена до или после публикации аэронавигационной информации (аэронавигационных данных));
- 4) время, необходимое для исправления ошибки.

145. Категория ошибки определяется в следующем порядке:

- 1) критическая ошибка – ошибка в аэронавигационных данных, которая оказывает прямое влияние на безопасность аэронавигации (например: некорректные данные в отношении схемы захода на посадку по приборам, неверные высоты пролета препятствия и превышений аэродрома, порогов взлетно-посадочной полосы, неверные данные в отношении маршрутов ОВД, неверные данные в отношении воздушного пространства);
- 2) важная ошибка – ошибка в аэронавигационной информации (аэронавигационных данных) или отсутствие такой информации (данных), которая публикуется для целей связи или аэронавигации (например: неверно опубликованная частота органа ОВД или ее отсутствие);
- 3) незначительная ошибка – ошибка, которая не оказывает влияния на работу аэронавигации (любой типографский, грамматический, печатный или форматирующий недостаток, который непосредственно не вызывает трудностей в работе).

146. Меры, предпринимаемые САИ после выявления ошибки в аэронавигационной информации (аэронавигационных данных) постоянного характера:

- 1) регистрация ошибки;
- 2) анализ ошибки (опубликована ли уже ошибка, насколько критична, является ли это ошибкой в аэронавигационных данных, нужно ли уведомлять составителя исходной аэронавигационной информации (аэронавигационных данных));
- 3) определение причины возникновения ошибки;
- 4) выполнение корректирующих действий (например: обновление процесса обработки аэронавигационной информации (аэронавигационных данных) или

автоматизированной системы обработки аэронавигационной информации (аэронавигационных данных), в которых была выявлена ошибка);

5) обновление продукта аэронавигационной информации, который содержит ошибку;

б) соответствующая запись об устранении ошибки и предпринятых действиях.

147. С момента выявления в опубликованной аэронавигационной информации (аэронавигационных данных) критической ошибки САИ предпринимаются следующие незамедлительные действия:

1) издается извещение NOTAM с постоянным сроком действия, в том случае, когда до окончания срока действия изданного NOTAM ожидается публикация поправки к AIP;

2) публикуется дополнение к AIP, если в течение 90 дней не запланирована публикация поправки к AIP, либо если ошибка может быть скорректирована только посредством дополнения к AIP (обширный текст или графическая информация).";

в приложении 4:

подпункт 8) пункта 64 изложить в следующей редакции:

"8) в случае схем с PBN – рамку с информацией о требованиях PBN (включая любые ограничения, если они установлены).";

подпункт 7) пункта 73 изложить в следующей редакции:

"7) в случае схем с PBN – рамку с информацией о требованиях (включая любые ограничения, если они установлены).";

пункт 83 дополнить частью восьмой следующего содержания:

"83. Дополнительная информация.

В случае схем захода на посадку, имеющих участки PBN, приводится рамка с информацией о требованиях PBN."

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта 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 транспорта Республики Казахстан.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на курирующего вице-министра транспорта Республики Казахстан.

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

*Министр транспорта Республики Казахстан*

*М. Карабаев*

