Постановление Правительства Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 31 июля 2019 года № 551

О некоторых вопросах Государственного фонда фильмов

В соответствии с подпунктом 10) статьи 1 Закона Республики Казахстан от 3 января 2019 года «О кинематографии» Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Определить Государственным фондом фильмов, осуществляющим хранение фильмов, республиканское государственное учреждение «Центральный государственный архив кино-фотодокументов и звукозаписи» Министерства культуры и спорта Республики Казахстан.

2. Министерству культуры и спорта Республики Казахстан в установленном законодательством порядке принять меры по реализации настоящего постановления.

3. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 15 апреля 2008 года № 339 «Об утверждении лимитов штатной численности министерств и иных центральных исполнительных органов с учетом численности их территориальных органов и подведомственных им государственных учреждений» следующие изменения:

в лимитах штатной численности министерств и иных центральных исполнительных органов с учетом численности их территориальных органов и подведомственных им государственных учреждений, утвержденных указанным постановлением:

в разделе 3:

в графе «Лимит штатной численности»:

в подпункте 8) цифры «141» заменить цифрами «140»;

в подпункте 17) цифры «27» заменить цифрами «28».

4. Признать утратившим силу постановление Правительства Республики Казахстан от 17 января 2012 года № 82 «Об определении Государственного фонда фильмов» (САПП Республики Казахстан, 2012 г., № 24, ст. 342).

5. Настоящее постановление вводится в действие со дня его подписания и подлежит официальному опубликованию.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН

Постановление Правительства Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 31 июля 2019 года № 558

Об утверждении Правил выдачи сертификата средств защиты сведений, составляющих государственные секреты

В соответствии со статьей 35 Закона Республики Казахстан от 15 марта 1999 года «О государственных секретах» Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Утвердить прилагаемые Правила выдачи сертификата средств защиты сведений, составляющих государственные секреты (для служебного пользования).

2. Признать утратившими силу:

1) постановление Правительства Республики Казахстан от 19 октября 2000 года № 1561 «Об утверждении Правил выдачи сертификата соответствия технических средств защиты сведений, составляющих государственные секреты»;

2) пункт 3 изменений, которые вносятся в некоторые решения Правительства Республики Казахстан, утвержденных постановлением Правительства Республики Казахстан от 23 июля 2013 года № 735 «О внесении изменений в некоторые решения Правительства Республики Казахстан» (САПП Республики Казахстан, 2013 г., № 42, ст. 623).

3. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН

Постановление Правительства Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 31 июля 2019 года № 559

О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 «Об утверждении Программы по безопасности полетов в сфере гражданской авиации» (САПП Республики Казахстан, 2016 г., № 18, ст. 92.) следующие изменения и дополнения:

в Программе по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденной указанным постановлением:

в пункте 3:

подпункт 3) изложить в следующей редакции:

«3) поставщики обслуживания – организации гражданской авиации, сертифицированные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации (физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области);»;

дополнить подпунктами 12) и 13) следующего содержания:

«12) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;

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

пункт 16 изложить в следующей редакции:

«16. Авиационное происшествие или инцидент с воздушным судном Республики Казахстан либо иностранного государства на территории Республики Казахстан подлежат обязательному расследованию в соответствии с Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденными приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505, зарегистрированным в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 15597.»;

подпункт 1) пункта 20 изложить в следующей редакции:

«1) выявления эксплуатационных несоответствий на основе постоянного надзора и взаимодействия авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации с должностными лицами по вопросам надзора;»;

пункт 21 изложить в следующей редакции:

«21. Постоянный надзор за деятельностью поставщиков обслуживания является неотъемлемой составной частью системы сертификации и важным элементом ответственности уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и уполномоченной организации за соблюдением требуемых эксплуатационных норм в целях предоставления населению безопасных и надежных коммерческих авиатранспортных перевозок.»;

пункт 22 изложить в следующей редакции:

«22. Требуемые меры надзора и связанные с ними инспекционные проверки проводятся авиационными инспекторами уполномоченной организации.»;

пункт 23 изложить в следующей редакции:

«23. Уполномоченная организация на основании данной Программы ведет работы по регулированию, надзору и контролю за поставщиками обслуживания, чтобы факторы риска для безопасности полетов, встречающиеся в авиационной деятельности, контролировались для достижения целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов. Управление факторами риска для безопасности полетов включает выявление опасных факторов, оценку риска для безопасности полетов и осуществление надлежащих мер по их уменьшению.»;

пункт 29 изложить в следующей редакции:

«29. Поставщики обслуживания согласовывают разработанную СУБП с уполномоченной организацией.»;

абзац первый пункта 37 изложить в следующей редакции:

«37. Государственный контроль и надзор за деятельностью гражданской, экспериментальной авиации осуществляет уполномоченный орган при участии уполномоченной организации в сфере гражданской авиации посредством выполнения:»;

пункты 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44 и 45 изложить в следующей редакции:

«38. Уполномоченная организация разрабатывает программу надзора поставщиков обслуживания и инструктивные материалы для инспекторского состава в целях контроля соблюдения ими национальных правил, процедур и практики при обеспечении безопасности полетов во всех функциональных областях.

39. Для эффективного осуществления надзора за обеспечением безопасности полетов уполномоченная организация в сфере гражданской авиации укомплектовывается подготовленным персоналом, который по уровню образования и специальной (технической) подготовки (квалификации) должен быть не ниже инспектируемого персонала поставщиков обслуживания.

40. Полномочия инспекторского состава уполномоченной организации при осуществлении надзора за обеспечением безопасности полетов обеспечиваются положениями и требованиями законодательных актов Республики Казахстан и стандартов ИКАО.

41. При выявлении нарушений, угрожающих безопасности полетов, уполномоченная организация принимает меры по отзыву сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) или полному или частичному его ограничению или приостановлению действия до момента устранения выявленных нарушений эксплуатантом или организацией гражданской авиации.

42. Поставщики обслуживания обеспечивают при инспекционных проверках необходимые условия инспекторскому составу уполномоченной организации в сфере гражданской авиации для доступа к личным делам сотрудников, воздушным судам, средствам и службам, а также соответствующей учетной документации и оказывают содействие в исполнении их обязанностей.

43. В целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов уполномоченным органом совместно с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации разрабатывается система обязательного представления данных (донесений) об авиационных происшествиях и инцидентах с воздушными судами гражданской авиации в Республике Казахстан.

Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о нем, а также искажении информации, несут ответственность, предусмотренную законодательством Республики Казахстан.

44. Уполномоченным органом совместно с уполномоченной организацией создается система добровольного представления (донесений) данных об инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, которые могут не фиксироваться в рамках системы обязательного представления данных об инцидентах.

Система добровольных сообщений данных об инцидентах не ограничивается только информацией об авиационных инцидентах, но и предусматривает сбор сведений об опасных факторах, то есть небезопасных условиях, которые могут привести к инциденту.

Система добровольного представления данных (донесений) об инцидентах ориентирована на неприменении наказания и должна предусматривать защиту источников информации. Отказ от применения наказания при добровольном сообщении является основополагающим принципом системы добровольных сообщений данных об инцидентах и опасных факторах.

45. Уполномоченный орган совместно с уполномоченной организацией разрабатывает и внедряет систему сбора и анализа данных по СУБП с целью мониторинга, контроля и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.»;

пункт 46 изложить в следующей редакции:

«46. Уполномоченный орган совместно с уполномоченной организацией осуществляет сбор, учет и анализ представленных обязательных и добровольных сообщений об авиационных происшествиях и инцидентах, а также ведет учет опасных факторов. В отношении авиационных событий, подпадающих под перечень событий, подлежащих обязательному расследованию, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации организовывает их расследование, а в отношении опасных факторов вырабатывает профилактические мероприятия по их устранению или уменьшению степени их влияния.»;

пункты 48 и 49 изложить в следующей редакции:

«48. Уполномоченная организация совместно с уполномоченным органом готовит и выпускает ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Республики Казахстан. Анализы состояния безопасности полетов направляются поставщикам обслуживания.

49. Поставщики обслуживания составляют ежеквартальный, полугодовой и годовой анализы состояния безопасности полетов.

Анализы состояния безопасности полетов, составляемые поставщиками обслуживания, направляются в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для обобщения и принятия профилактических мер по повышению уровня безопасности полетов в целом по гражданской авиации.»;

пункт 50 изложить в следующей редакции:

«50. Уполномоченная организация при выявлении несоответствий в СУБП поставщиков обслуживания, в том числе эксплуатантов воздушных судов иностранных государств, проводит внеплановые инспекционные проверки и обследования наиболее проблемных с точки зрения безопасности полетов или требующих дополнительной проверки областях деятельности поставщиков обслуживания, которые выявлены посредством анализа данных об опасностях, их последствиях для производственной деятельности и результатов оценки рисков для безопасности полетов.»

пункты 51 и 52 изложить в следующей редакции:

«51. Уполномоченная организация обеспечивает профессиональную подготовку и поддержание квалификации авиационных инспекторов на основании Правил профессиональной подготовки и поддержания квалификации авиационных инспекторов, утвержденных уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

52. Уполномоченная организация проводит обучение своего персонала, участвующего в надзоре за безопасностью полетов, в сертифицированных авиационных учебных заведениях, а также учебных центрах ИКАО.».

2. Настоящее постановление вводится в действие с 1 августа 2019 года и подлежит официальному опубликованию.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН

Постановление Правительства Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 1 августа 2019 года № 569

О внесении изменений и дополнений в постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 «Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**

1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 12 мая 2011 года № 506 «Об утверждении Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан и внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2010 года № 1525 и о признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан» (САПП Республики Казахстан, 2011 г., № 38, ст. 459) следующие изменения и дополнения:

в Правилах использования воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденных указанным постановлением:

пункт 10 изложить в следующей редакции:

«10. Перечень районов (зон) полетной информации и диспетчерских районов и их границы определяются поставщиком аэронавигационного обслуживания, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Границы узловых диспетчерских районов и диспетчерских зон, TMZ и RMZ разрабатываются поставщиком аэронавигационного обслуживания и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Границы зон аэродромного движения неконтролируемого аэродрома разрабатываются эксплуатантом аэродрома, согласовываются с органом обслуживания воздушного движения и/или управления воздушным движением, в районе ответственности которого находится аэродром, и публикуются в документах аэронавигационной информации.

Границы районов (зон) управления воздушным движением совпадают с границами районов (зон) полетной информации и диспетчерских районов.»;

пункт 12 изложить в следующей редакции:

«12. Воздушные трассы допускаются к эксплуатации в соответствии с Правилами допуска воздушных трасс к эксплуатации, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. Для применения навигации, основанной на характеристиках (PBN) по воздушным трассам, поставщиком аэронавигационного обслуживания, по согласованию с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, устанавливаются навигационные спецификации в соответствии с Инструкцией по организации и обслуживанию воздушного движения, утвержденной уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.

Открытие международных воздушных трасс осуществляется по согласованию с компетентными органами сопредельных государств и Международной организацией гражданской авиации (далее – ИКАО).

Обеспечение оборудования воздушных трасс средствами радиотехнического обеспечения полетов осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания.»;

дополнить пунктом 31-1 следующего содержания:

«31-1. Схемы вылета, прибытия, захода на посадку на аэродромы и ухода на второй круг должны исключать, а при невозможности исключения – максимально ограничивать пролет воздушных судов над населенными пунктами. Порядок установления таких схем (маршрутов) определяется Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации и Правилами производства полетов государственной авиации Республики Казахстан, утвержденными уполномоченным органом в сфере государственной авиации.»;

Пункт 32 изложить в следующей редакции:

«32. Полеты воздушных судов над населенными пунктами вне установленных схем (маршрутов) в целях осуществления мероприятий по спасанию жизни и охране здоровья людей, пресечения и раскрытия преступлений, также выполнения авиационных работ, парашютных прыжков, полеты беспилотных летательных аппаратов, подъемы привязных аэростатов выполняются на высоте, обеспечивающей реализацию указанных мероприятий, с обеспечением безопасности выполнения полетов организатором таких полетов.

Согласование выполнения полетов гражданских воздушных судов над населенными пунктами вне установленных схем (маршрутов), за исключением полетов, связанных с мероприятиями по спасанию жизни и охране здоровья людей, пресечению и раскрытию преступлений, а также полетов, выполняемых в рамках проведения охранных мероприятий Службы государственной охраны Республики Казахстан, и выдача разрешений на полеты государственных воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов производится центрами УВД при предоставлении плана полета или заявок на использование воздушного пространства в порядке, предусмотренном разделом 4 настоящих Правил, а также посредством согласования инструкции по взаимодействию с центрами УВД в соответствии с пунктом 17-1 настоящих Правил.

Центры УВД при согласовании таких полетов:

1) исключают входы в запретные зоны и зоны ограничения, за исключением полетов, на которые выданы специальные разрешения уполномоченного органа в сфере государственной авиации;

2) проверяют наличие необходимых согласований, предусмотренных разделом 5 настоящих Правил.

В период проведения охранных мероприятий полеты воздушных судов над населенными пунктами согласовываются с органами национальной безопасности и Службой государственной охраны Республики Казахстан.»;

пункт 33 исключить;

пункт 36 изложить в следующей редакции:

«36. Воздушное пространство ОВД классифицируется и обозначается следующим образом:

Класс A. Разрешаются только полеты по ППП; все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются.

Класс B. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются.

Класс C. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием, и воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП и ПВП. Воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП, эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП.

Класс D. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении в отношении воздушных судов, выполняющих полеты по ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ПВП, получают информацию о движении в отношении всех других воздушных судов.

Класс E. Разрешаются полеты по ППП и ПВП; воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по ППП. Все воздушные суда получают, по мере возможности, информацию о движении. Класс E не используется в контролируемых зонах.

Класс G. Разрешаются полеты по ППП и ПВП, по запросу предоставляется полетно-информационное обслуживание.

Воздушное пространство класса G является неконтролируемым воздушным пространством. Организация оповещения для поиска и спасания возлагается на эксплуатантов и (или) владельцев воздушных судов (летательных аппаратов).

Особенности, определяющие виды полета, эшелонирование воздушных судов между собой, виды обслуживания воздушного движения, требования к радиосвязи в каждом классе, определяются приложением 2 к настоящим Правилам.

Границы установленных классов в воздушном пространстве Республики Казахстан публикуются в документах аэронавигационной информации.»;

пункт 45 изложить в следующей редакции:

«45. Планирование использования воздушного пространства осуществляется Главным центром планирования воздушного движения поставщика аэронавигационного обслуживания, подведомственному уполномоченному органу в сфере гражданской авиации (далее – ГЦ ПВД) и ГЦ УВД.»;

пункт 61 изложить в следующей редакции:

«61. План полета представляется в одной из следующих форм:

1) сообщение по авиационной наземной сети передачи данных и телеграфных сообщений, содержащее информацию о представленном плане;

2) сообщение на бумажном носителе, включая факсимильное сообщение, содержащее информацию о представленном плане;

3) сообщение экипажа с борта воздушного судна, содержащее информацию о представленном плане или изменениях в текущий план;

4) сообщение с использованием телефонной сети связи общего пользования или сети Интернет, содержащее информацию о представленном плане.

Сообщение с использованием сети Интернет, содержащее информацию о представленном плане, подается на интернет-ресурс поставщика аэронавигационного обслуживания. Для подачи таких планов пользователи воздушного пространства проходят регистрацию на интернет-ресурсе поставщика аэронавигационного обслуживания при наличии действующих документов, удостоверяющих право выполнения полетов.»;

пункт 100 изложить в следующей редакции:

«100. ГЦ ПВД вносит полученный от казахстанского эксплуатанта воздушного судна план полета в план использования воздушного пространства:

1) при наличии действующего сертификата эксплуатанта и прилагаемых к нему специальных положений (для авиакомпаний);

2) при наличии действующего свидетельства на выполнение авиационных работ и прилагаемых к нему специальных положений (для эксплуантантов, планирующих выполнение авиационных работ);

3) при наличии действующего свидетельства на право выполнения полетов и прилагаемых к нему специальных положений (для эксплуантантов авиации общего назначения, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше 5 700 килограмм), а также при наличии действующего сертификата летной годности для эксплуантантов авиации общего назначения, эксплуатирующих самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее пяти тысяч семисот килограмм и вертолеты независимо от максимальной сертифицированной взлетной массы;

4) при наличии действующего сертификата летной годности (для всех эксплуатантов воздушных судов), а для воздушных судов, не имеющих действующего сертификата летной годности – разрешение уполномоченной организации в сфере гражданской авиации на выполнение специального полета;

5) при соответствии представленного плана полета установленной настоящими Правилами формой и содержанием (для всех эксплуатантов воздушных судов);

6) при соблюдении ограничений регионов полетов, установленных сертификатом эксплуатанта и (или) свидетельством на выполнение авиационных работ и (или) свидетельством на право выполнения полетов;

7) при наличии справки ремонтного или сборочного предприятия за подписью первого руководителя предприятия о готовности воздушного судна к выполнению испытательного полета или облета.

Копии выданных сертификатов эксплуатанта, свидетельств на выполнение авиационных работ, свидетельств на право выполнения полетов, сертификатов летной годности представляются в ГЦ ПВД незамедлительно после их выдачи.»;

пункт 177 изложить в следующей редакции:

«177. В случае невыполнения экипажем воздушного судна-нарушителя команды органа ОВД (УВД) о прекращении нарушения порядка использования воздушного пространства такая информация немедленно доводится до уполномоченного органа в сфере государственной авиации.

Уполномоченный орган в сфере государственной авиации применяет меры к воздушному судну-нарушителю в соответствии с Правилами применения оружия и боевой техники по воздушным судам-нарушителям воздушного пространства Республики Казахстан, утвержденными Правительством Республики Казахстан.»;

дополнить разделом 11-1 следующего содержания:

«11-1. Перехват гражданских воздушных судов

177-1. Для обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве Республики Казахстан приняты следующие принципы:

1) перехват гражданских воздушных судов предпринимается только в качестве крайней меры;

2) перехват, в случае его осуществления, ограничивается опознаванием воздушных судов, если:

нет необходимости вернуть его на линию заданного пути;

вывести его за пределы воздушного пространства государства;

направить в сторону от запретной зоны, зоны ограничения полетов или опасной зоны; или приказать этому воздушному судну произвести посадку на указанном аэродроме.

3) не подлежат перехвату гражданские воздушные суда в учебно-тренировочных целях;

4) при возможности установления радиосвязи перехватываемому гражданскому воздушному судну передается по радиотелефону указание в отношении направления полета и соответствующая информация;

5) в тех случаях, когда от перехватываемого воздушного судна требуется произвести посадку на пролетаемой территории, указанный для посадки аэродром является пригодным для обеспечения безопасной посадки воздушного судна данного типа.

177-2. Для устранения или уменьшения опасных последствий, связанных с перехватом, предпринимаются все возможные меры для обеспечения координации действий между экипажами и соответствующими органами ОВД (УВД) для чего:

1) членам летных экипажей необходимо знать порядок действий, выполняемых при перехвате;

2) командиры воздушных судов устанавливают связь на частоте 121,5 МГц с воздушным судном-перехватчиком и выполняют действия, касающиеся правил перехвата;

3) диспетчерам органов ОВД (УВД) необходимо знать порядок действий, выполняемых для обеспечения безопасности полетов других воздушных судов;

4) летчикам перехватывающих воздушных судов государственной авиации необходимо знать общие ограничения летно-технических характеристик гражданских воздушных судов и о вероятности того, что на борту перехватываемого гражданского воздушного судна возможно возникновение аварийной или чрезвычайной ситуации в связи с техническими трудностями или незаконным вмешательством;

5) командным пунктам, осуществляющим непосредственное управление истребителями-перехватчиками (далее – командные пункты) и командирам воздушных судов (летчикам), имеющим потенциальную возможность выполнения перехвата, даются четкие и ясные указания по маневру перехвата, направлению полета перехватываемых воздушных судов, действиям по отношению к перехватываемым гражданским воздушным судам по визуальным сигналам, ведению радиосвязи, необходимости воздерживаться от применения оружия;

6) органы ОВД (УВД), командные пункты и перехватывающее воздушное судно государственной авиации оснащаются радиотелефонным оборудованием, обеспечивающим им возможность установления связи с перехватываемыми воздушными судами на аварийной частоте 121,5 МГц, средствами ВОРЛ (вторичной радиолокации) с целью опознавания ГКП СВО ВС РК (КП СВО ВС РК) гражданских воздушных судов в тех районах, где они могут быть перехвачены. Такие средства обеспечивают распознавание дискретных четырехзначных кодов № 7500, 7600 и 7700 в режиме «А».

177-3. В исключительных случаях, когда от перехватываемого гражданского воздушного судна требуется совершить посадку на пролетаемой территории, необходимо выполнение следующих условий:

1) указанный аэродром пригоден для безопасной посадки данного типа воздушного судна, особенно в тех случаях, когда аэродром, как правило, не используется гражданскими воздушными судами;

2) окружающая местность аэродромной зоны пригодна для полета по кругу, захода на посадку и ухода на второй круг;

3) перехватываемое воздушное судно имеет достаточный запас (остаток) топлива для следования на аэродром посадки;

4) указанный аэродром описан в сборнике аэронавигационной информации Республики Казахстан;

5) вся информация, необходимая для выполнения безопасных захода на посадку и посадки перехватываемого воздушного судна, передается ему на борт по радиосвязи на всех доступных каналах.

177-4. При получении органом ОВД (УВД) информации об осуществлении в его районе ответственности перехвата воздушного судна, он принимает, исходя из данных условий, указанные ниже меры:

1) предпринимает попытки установить двустороннюю связь с перехватываемым воздушным судном, используя все имеющиеся средства, включая аварийную радиочастоту 121,5 МГц, если такая связь еще не установлена;

2) информирует о перехвате экипаж перехватываемого воздушного судна;

3) устанавливает контакт с командным пунктом, поддерживающим двустороннюю связь с перехватывающим воздушное судно, и обеспечивает его имеющейся информацией о перехватываемом воздушном судне;

4) ретранслирует, по мере необходимости, сообщения между перехватывающим воздушным судном или командным пунктом и перехватываемым воздушным судном;

5) в тесном взаимодействии с командным пунктом принимает необходимые меры для обеспечения безопасности перехватываемого воздушного судна.

177-5. Командир перехватываемого воздушного судна:

1) следует указаниям перехватывающего воздушного судна (указанным в приложении 8-1 к настоящим Правилам), интерпретируя смысл визуальных сигналов, и отвечает на них в соответствии с требованиями перехватчика;

2) уведомляет, по возможности, соответствующий орган ОВД (УВД);

3) устанавливает радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим командным пунктом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц;

4) называет свой позывной;

5) сообщает о назначении полета;

6) если связь не установлена, предпринимает попытку установить связь путем повторных вызовов в радиотелефонном режиме на частоте 243 МГц;

7) при запросе помощи у морских служб устанавливает связь на частотах 500 кГц или 2182 и 8364 кГц в радиотелефонном режиме;

8) при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ набирает код 7700 в режиме «А», если не даны другие указания со стороны соответствующего органа ОВД (УВД).

177-6. Если указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватчиком.

177-7. Экипажи перехватчиков и перехватываемых воздушных судов придерживаются правил визуальных сигналов, понимают их и обращают особое внимание на любые подаваемые перехватываемым воздушным судном сигналы, указывающие на то, что оно находится в аварийной ситуации.

177-8. Если с перехватчиком установлен контакт, и осуществление связи на общем языке невозможно, предпринимается попытка передать основную информацию и подтвердить принятие указаний путем использования фраз, повторяемых дважды, указанных в приложении 8-1 к настоящим Правилам»;

дополнить приложением 8-1 к Правилам согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования, за исключением абзацев десятого, одиннадцатого, двенадцатого, сорок четвертого, сорок пятого, сорок шестого, сорок седьмого, сорок восьмого, сорок девятого, пятидесятого, пятьдесят первого, пятьдесят второго пункта 1 настоящего постановления, которые вводятся в действие с 1 августа 2019 года.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН

Приложение
к постановлению
Правительства
Республики Казахстан
от 1 августа 2019 года
№ 569

Приложение 8-1
к Правилам использования
воздушного пространства
Республики Казахстан

1. Фразы и их значения, используемые при перехвате:

Фразы, используемые перехватчиком		Фразы, используемые перехватываемым воздушным судном	
Фраза	Значение	Фраза	Значение
Callsign (Кол сайн)	Прошу сообщить ваш позывной	Callsign (Кол сайн)	Мой позывной (позывной)
Follow (Фолоу)	Следуйте за мной	Wilco (Вил коу)	Вас понял, выполняю
		Cannot (Кэн нот)	Выполнить не могу
Descend (Дисэнд)	Снижайтесь для выполнения посадки	Repeat (Рипит)	Повторите вашу указание
		Am lost (Эм лост)	Потерял ориентировку
You land (Юлэнд)	Садитесь на этот аэродром	Mayday (Мэйдэй)	Терплю бедствие
		Hi jack (Хай джэк)	Захвачен
Proceed (Просид)	Следуйте своим курсом	Land (place name) Лэнд (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
		Descend (Дисенд)	Необходимо снизиться

Примечания:
1. Требуемый позывной является тем позывным, который используется для установления связи с органом ОВД (УВД) и соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.
2. Условия не всегда могут оказаться подходящими для использования фразы «ХАЙ ДЖЭК».

2. Сигналы, используемые в случае перехвата:
1) Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна:

Серия	Сигналы перехватывающего воздушного судна	Значение	Ответы перехватываемого воздушного судна	Значение
1.	Днем или ночью – покачивание с крыла на крыло и мигание аэронавигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого воздушного судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет), и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс. Примечание 1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватывающего воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные в серии 1. Примечание 2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, то перехватывающее воздушное судно выполняет ряд маневров по схеме двумя разворотами на 180 градусов (ипподром), покачивания с крыла на крыло воздушного судна (создавая поочередно левый и правые крены) каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.	Вы перехвачены. Следуйте за мной.	Днем и ночью – покачивание воздушного судна и мигание аэронавигационным и огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.	Вас понял. Выполняю.
2.	Днем или ночью – резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90 градусов и более с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна.	Следуйте своим курсом.	Днем или ночью – покачивание с крыла на крыло.	Вас понял. Выполняю.
3.	Днем или ночью – выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае вертолетов, перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки.	Выполняйте посадку на этом аэродроме.	Днем или ночью – выпуск шасси (если возможно), включение посадочных фар и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начинается выполнение посадки.	Вас понял. Выполняю.

2) Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна:

Серия	Сигналы перехватываемого воздушного судна	Значение	Ответы перехватывающего воздушного судна	Значение
4.	Днем или ночью – уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными фарами при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 метров (1000 футов), но не выше 600 метров (2000 футов) (для вертолетов на высоте более 50 метров (170 футов),	Аэродром, указанный вами непригоден.	Днем или ночью – если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы	Вас понял, следуйте за мной.
	но не выше 100 метров (330 футов)) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой. В случае невозможности мигания посадочными фарами производится мигание любыми бортовыми огнями.		серии 1 для перехватывающих воздушных судов.	
5.	Днем или ночью – регулярное включение и выключение всех бортовых огней, но с таким расчетом, чтобы отличить их от проблесковых огней.	Не могу выполнить.	Днем или ночью – используются сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.
6.	Днем или ночью – мигание всеми бортовыми огнями через неровные промежутки времени.	В состоянии бедствия.	Днем или ночью – используются сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.

3. Маневрирование при перехвате:
1) С тем, чтобы избежать создания опасности для перехватываемого гражданского воздушного судна, следует учесть ограничения, относящиеся к летно-техническим характеристикам гражданских воздушных судов, необходимость избегать полетов в такой близости к перехватываемому воздушному судну, при которой может возникнуть опасность столкновения, а также необходимость избегать пересечения траектории полета воздушного судна или выполнения любого другого маневра таким образом, что при этом турбулентность в следе может представлять опасность, особенно в тех случаях, когда перехватываемое воздушное судно входит в категорию легких воздушных судов.
2) Перехватываемое воздушное судно, оборудованное бортовой системой предупреждения столкновений (БСПС), может воспринять перехватывающее воздушное судно как угрозу столкновения и, таким образом, начать выполнять маневр уклонения в ответ на рекомендацию по разрешению угрозы столкновения БСПС. Такой маневр может быть неправильно понят перехватывающим воздушным судном как проявление недружественных намерений. В этой связи важно, чтобы пилоты перехватывающих воздушных судов, оборудованных приемоответчиком вторичного обзорного радиолокатора (ВОРЛ), подавляли передачу информации о барометрической высоте (в ответах режима С или в поле АС ответов режима S) в пределах расстояния как минимум 37 километров (20 морских миль) от перехватываемого воздушного судна. Это препятствует выдаче БСПС перехватываемого воздушного судна рекомендаций по разрешению угрозы столкновения в отношении перехватывающего воздушного судна, однако эта БСПС продолжает выдавать консультативную информацию о воздушном движении.
4. Маневрирование для визуального опознавания
Для визуального опознавания гражданского воздушного судна перехватывающим воздушным судам рекомендуется применять следующий метод маневрирования:
Фаза I
Перехватывающему воздушному судну следует приближаться к перехватываемому воздушному судну с задней полусферы. Ведущее воздушное судно перехватывающего подразделения или одиночное перехватывающее воздушное судно, как правило, должно занимать позицию с левой стороны, несколько выше и впереди перехватываемого воздушного судна, находясь в пределах поля зрения пилота перехватываемого воздушного судна, и первоначально на расстоянии не ближе 300 метров от воздушного судна. Любое другое воздушное судно, участвующее в перехвате, должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, предпочтительно, выше и сзади этого судна. После установления скорости и позиции воздушному судну следует, по мере необходимости, перейти к фазе II правил перехвата.
Фаза II
Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует осторожно пойти на сближение с перехватываемым воздушным судном на том же уровне, но не подходя ближе, чем абсолютно необходимо для получения требуемой информации. Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну необходимо соблюдать осторожность для того, чтобы не встревожить экипаж или пассажиров перехватываемого воздушного судна, постоянно имея в виду, что маневры, которые считаются нормальными для перехватывающего воздушного судна, могут рассматриваться пассажирами и экипажами гражданских воздушных судов как опасные.
Любое другое участвующее в перехвате воздушное судно должно оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна. После завершения опознавания перехватывающему воздушному судну следует выйти из района сближения с перехватываемым воздушным судном, как это предусмотрено в фазе III.
Фаза III
Ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует осторожно отвернуть в сторону от перехватываемого воздушного судна в пологом пикировании. Любому другому участвующему в перехвате воздушному судну следует оставаться на достаточном удалении от перехватываемого воздушного судна, а затем присоединиться к своему ведущему.
5. Маневрирование для указания направления полета:
1) если после выполнения маневров для опознавания воздушного судна, упомянутых выше в фазе I и фазе II, имеется необходимость вмешательства в дальнейшее выполнение полета перехватываемого воздушного судна, ведущему воздушному судну перехватывающего подразделения или одиночному перехватывающему воздушному судну следует, как правило, занять позицию слева от перехватываемого воздушного судна, несколько выше и впереди него, для того чтобы позволить командиру последнего видеть подаваемые визуальные сигналы;
2) необходимо, чтобы командир перехватывающего воздушного судна удостоверился в том, что командир перехватываемого воздушного судна осведомлен о перехвате и подтверждает подаваемые сигналы. Если неоднократные попытки привлечь внимание командира перехватываемого воздушного судна путем использования сигналов серии 1 являются безуспешными, могут быть использованы другие методы подачи сигналов для этой цели, включая в качестве крайней меры визуальный эффект, производимый с помощью форсажа, при условии того, что при этом не создается никакой опасности для перехватываемого воздушного судна;
3) допускается, что метеорологические условия или рельеф местности могут в некоторых случаях привести к необходимости занятия ведущим воздушным судном перехватывающего подразделения или одиночным перехватывающим воздушным судном позиции с правой стороны, несколько выше и впереди перехватываемого воздушного судна. В этом случае командир перехватывающего воздушного судна должен принять все необходимые меры для того, чтобы его воздушное судно было ясно видно в любое время командиру перехватываемого воздушного судна.

Постановление Правительства
Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 1 августа 2019 года № 570

О внесении изменения
в постановление Правительства Республики Казахстан
от 10 августа 2015 года № 634
«Об определении лицензиара по осуществлению лицензирования деятельности по производству этилового спирта и алкогольной продукции, производству табачных изделий, деятельности по хранению и оптовой реализации алкогольной продукции, за исключением деятельности по хранению и оптовой реализации алкогольной продукции на территории ее производства, а также хранению и розничной реализации алкогольной продукции, за исключением деятельности по хранению и розничной реализации алкогольной продукции на территории ее производства, и государственного органа, осуществляющего согласование выдачи лицензии и (или) приложения к лицензии на осуществление деятельности в сфере производства алкогольной продукции в части соответствия заявителя требованиям законодательства Республики Казахстан»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 10 августа 2015 года № 634 «Об определении лицензиара по осуществлению лицензирования деятельности по производству этилового спирта и алкогольной продукции, производству табачных изделий, деятельности по хранению и оптовой реализации алкогольной продукции, за исключением деятельности по хранению и оптовой реализации алкогольной продукции на территории ее производства, а также хранению и розничной реализации алкогольной продукции, за исключением деятельности по хранению и розничной реализации алкогольной продукции на территории ее производства, и государственного органа, осуществляющего согласование выдачи лицензии и (или) приложения к лицензии на осуществление деятельности в сфере производства алкогольной продукции в части соответствия заявителя требованиям законодательства Республики Казахстан» (САПП Республики Казахстан, 2015 г., № 44, ст. 339) следующее изменение:
подпункт 2) пункта 1 изложить в следующей редакции:
«2) территориальные органы Комитета государственных доходов Министерства финансов Республики Казахстан по областям, городам Нур-Султану, Алматы и Шымкенту лицензиарами по осуществлению лицензирования деятельности по хранению и оптовой реализации алкогольной продукции, за исключением деятельности по хранению и оптовой реализации алкогольной продукции на территории ее производства, а также хранению и розничной реализации алкогольной продукции, за исключением деятельности по хранению и розничной реализации алкогольной продукции на территории ее производства;».
2. Настоящее постановление вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН

Постановление Правительства
Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 1 августа 2019 года № 580

О внесении изменений
в постановление Правительства Республики Казахстан
от 2 апреля 2014 года № 301
«Об утверждении Правил возмещения расходов участников национального превентивного механизма по превентивным посещениям»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 2 апреля 2014 года № 301 «Об утверждении Правил возмещения расходов участников национального превентивного механизма по превентивным посещениям» (САПП Республики Казахстан, 2014 г., № 25, ст. 196) следующие изменения:
в Правилах возмещения расходов участников национального превентивного механизма по превентивным посещениям, утвержденных указанным постановлением:
третий абзац подпункта 1) пункта 5 изложить в следующей редакции:
«по найму жилого помещения по предъявленным подтверждающим документам (фискальный чек, приходный кассовый ордер, счет-фактура, счет, накладная, извещение, а в случае представления документов за проживание от индивидуального предпринимателя, дополнительно представляются документы, подтверждающие право лица сдавать в аренду имущество (договор аренды, патент, свидетельство и другие подтверждающие документы, представляемые поставщиками гостиничных услуг), при этом сумма расходов по найму жилого помещения в сутки не должна превышать семикратного размера месячного расчетного показателя – в городах Нур-Султане, Алматы, Шымкенте, Атырау, Актау и Байконыре, шестикратного размера месячного расчетного показателя – в областных центрах и городах областного значения, четырехкратного размера месячного расчетного показателя – в районных центрах, городах районного значения и поселке Боровое Бурабайского района Акмолинской области и двукратного размера месячного расчетного показателя – в сельских округах;»;
подпункт 2) пункта 5 изложить в следующей редакции:
«2) расходы, связанные с подготовкой отчета по итогам посещений, включая обработку собранных материалов, подготовку предложений и рекомендаций, информации для ежегодного консолидированного доклада по итогам превентивного посещения в размере двенадцати месячных расчетных показателей каждому участнику национального превентивного механизма;»;
подпункт 5) пункта 6 изложить в следующей редакции:
«5) за участником национального превентивного посещения в течение превентивного посещения, включающего дату выезда в другую местность и дату приезда к месту основной работы (должности), сохраняется место основной работы (должности) и выплачивается заработная плата в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 124 Трудового кодекса Республики Казахстан.»;
в приложении 1 к указанным Правилам:
заголовок графы 6 изложить в следующей редакции:
«Расходы, связанные с подготовкой отчета группы по результатам превентивного посещения (в размере 12 МРП)».
2. Настоящее постановление вводится в действие со дня его первого официального опубликования.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН

Постановление Правительства
Республики Казахстан

Астана, Үкімет Үйі от 6 августа 2019 года № 582

О внесении изменений и дополнений
в постановление Правительства Республики Казахстан
от 20 апреля 2015 года № 243
«Об утверждении Программы упрощения формальностей при международных воздушных перевозках, представляющей собой совокупность мер, призванных содействовать установлению процедур в целях упрощения формальностей в гражданской авиации Республики Казахстан»

Правительство Республики Казахстан **ПОСТАНОВЛЯЕТ:**
1. Внести в постановление Правительства Республики Казахстан от 20 апреля 2015 года № 243 «Об утверждении Программы упрощения формальностей при международных воздушных перевозках, представляющей собой совокупность мер, призванных содействовать установлению процедур в целях упрощения формальностей в гражданской авиации Республики Казахстан» (САПП Республики Казахстан 2015 г., № 22, ст. 132) следующие изменения и дополнения:
в Программе упрощения формальностей при международных воздушных перевозках, представляющей собой совокупность мер, призванных содействовать установлению процедур в целях упрощения формальностей в гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденной указанным постановлением:
в пункте 2:
подпункт 2) изложить в следующей редакции:
«2) несопровождаемый багаж – багаж, который не перевозится на том же воздушном судне, на котором находится лицо, являющееся его владельцем, и оформляется как авиагруз;»;
подпункт 40) изложить в следующей редакции:
«40) удостоверение члена экипажа – документ установленного образца, который выдается членам экипажа, инженерно-техническому составу, обеспечивающим техническое сопровождение полетов, и персоналу, обеспечивающему безопасность гражданского воздушного судна в полете;»;
дополнить подпунктами 42) и 43) следующего содержания:
«42) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации – центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности гражданской и экспериментальной авиации;
43) 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.»;
часть первую пункта 58 изложить в следующей редакции:
«58. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает летному персоналу эксплуатантов Республики Казахстан и иностранного государства удостоверение члена экипажа и создает соответствующие условия для их выдачи без задержки.»;
пункты 64 и 65 изложить в следующей редакции:
«64. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает авиационным инспекторам уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, осуществляющим контрольные и надзорные функции, удостоверение авиационного инспектора гражданской авиации. При предъявлении удостоверения авиационного инспектора гражданской авиации авиационные инспектора допускаются во все контролируемые зоны аэропорта (аэродрома).
Авиационным инспекторам, осуществляющим перронные проверки гражданских воздушных судов иностранных эксплуатантов и проверки по линии авиационной безопасности, удостоверение авиационного инспектора гражданской авиации выдается по согласованию с уполномоченным органом, осуществляющим защиту и охрану Государственной границы Республики Казахстан.
Форма удостоверения авиационного инспектора гражданской авиации утверждается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.
65. Авиационным инспекторам при выполнении ими своих служебных обязанностей в салоне воздушного судна необходимо иметь при себе удостоверение авиационного инспектора гражданской авиации, приказ о назначении проверки и проверочный лист, а при международных рейсах дополнительно иметь действительный паспорт и копию маршрута поездки инспектора.»;
пункт 162 изложить в следующей редакции:
«162. В каждом аэропорту в соответствии с настоящей Программой разрабатываются программы по упрощению формальностей аэропортов, которые согласовываются с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.».
2. Настоящее постановление вводится в действие с 1 августа 2019 года, за исключением абзацев пятого, седьмого, девятого пункта 1 настоящего постановления, которые вводятся в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

Премьер-Министр Республики Казахстан
А. МАМИН