# СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТАБЛИЦА

**по проекту Закона Республики Казахстан**

**«О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан
по вопросам транспорта»**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№****п/п** | **Структур-ный****элемент** | **Редакция законодательного акта** | **Редакция предлагаемого изменения или дополнения** | **Обоснование** |
| **1** | **2** | **3** | **5** | **6** |
|  | **Земельный кодекс Республики Казахстан от 20 июня 2003 года** |
|  | новая часть пятая пункта 1-1 статьи 43 | Статья 43. Порядок предоставления права на земельный участок...1-1. Порядок предоставления права на земельный участок при испрашивании земельного участка для строительства объектов в черте населенного пункта регулируется [статьей 44-1](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=44010000) настоящего Кодекса.Особенности предоставления земельных участков в зависимости от целевого назначения определяются в соответствии со [статьями 43-1, 44 и 45](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=43010000) настоящего Кодекса.Особенности предоставления земельных участков для создания специальных экономических зон или индустриальных зон республиканского или регионального значения определяются в соответствии со [статьей 119-2](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=119020000) настоящего Кодекса.Земельные участки и право аренды на земельные участки, находящиеся в государственной собственности и не предоставленные в землепользование, могут быть объектами продажи на торгах (конкурсах, аукционах) с учетом положений, установленных [статьей 48](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=480000) настоящего Кодекса. | Статья 43. Порядок предоставления права на земельный участок...1-1. Порядок предоставления права на земельный участок при испрашивании земельного участка для строительства объектов в черте населенного пункта регулируется [статьей 44-1](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=44010000) настоящего Кодекса.Особенности предоставления земельных участков в зависимости от целевого назначения определяются в соответствии со [статьями 43-1, 44 и 45](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=43010000) настоящего Кодекса.Особенности предоставления земельных участков для создания специальных экономических зон или индустриальных зон республиканского или регионального значения определяются в соответствии со [статьей 119-2](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=119020000) настоящего Кодекса.Земельные участки и право аренды на земельные участки, находящиеся в государственной собственности и не предоставленные в землепользование, могут быть объектами продажи на торгах (конкурсах, аукционах) с учетом положений, установленных [статьей 48](https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1040583#sub_id=480000) настоящего Кодекса.**Предоставление земельных участков, расположенных на приаэродромной территории, в том числе предоставляемые в соответствии со статьями 43-1, 44, 44-1, 45, 119-2 настоящего Кодекса, а также приобретение прав на земельные участки в соответствии со статьей 48 настоящего Кодекса, осуществляются с учетом ограничений, предусмотренных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.** | Между Земельным кодексом и законодательством в сфере гражданской авиации Республики Казахстан не применяется единая терминология и отсутствует связь в части ограничения выдачи земель, размещения, строительства объектов,В настоящее время фиксируются случаи незаконного возведения зданий и сооружений в районе аэродромов, которые представляют собой угрозу безопасности полетов. Стандарты ИКАО прямо указывают на недопустимость возведения объектов, влияющих на безопасную траекторию воздушных судов. Кроме того, отмечаются случаи строительства социальных объектов (например, детских садов) непосредственно вблизи взлетно-посадочных полос, что помимо шумовых эффектов может привести к тяжким последствиям при авиационных происшествиях вблизи аэродрома.  |
|  | Статья 117 | Статья 117. Земли воздушного транспортаК землям для нужд воздушного транспорта относятся земли, отведенные для размещения аэропортов, аэродромов, аэровокзалов, взлетно-посадочных полос и других наземных объектов, необходимых для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции, ремонта, развития наземных и подземных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов воздушного транспорта, а также их охранные зоны.Охранные зоны могут устанавливаться без изъятия земельных участков у собственников земельных участков и землепользователей. | Статья 117. Земли воздушного транспортаК землям для нужд воздушного транспорта относятся земли, отведенные для размещения аэропортов, аэродромов, аэровокзалов, взлетно-посадочных полос и других наземных объектов, необходимых для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции, ремонта, развития наземных и подземных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов воздушного транспорта, а также их охранные зоны**, за исключением посадочных площадок, используемых в ограниченный период не более 3 месяцев за год при заключении договора с владельцем (собственником) земельного участка.**Охранные зоны могут устанавливаться без изъятия земельных участков у собственников земельных участков и землепользователей. | При выполнении авиационных работ, в частности авиахимработ, посадочные площадки используются ограниченное время. Поэтому при наличии договора с собственником или владельцем земельного участка на временное использование для целей гражданской авиации допускается не менять целевое назначение.   |
|  | подпункт 4) пункта 2 статьи 121 | Статья 121. Зоны с особыми условиями пользования землей…2. К зонам с особыми условиями пользования землей относятся:…4) приаэродромные **полосы**; | Статья 121. Зоны с особыми условиями пользования землей…К зонам с особыми условиями пользования землей относятся:…4) приаэродром**ная** **территория**; | В подпункте 4, пункта 2 Статьи 121 Земельного Кодекса к зонам с особыми условиями пользования землей, в пределах которых ограничиваются или запрещаются те виды деятельности, которые не совместимы с целями установления зон, относятся приаэродромные полосы. Понятие «приаэродромные полосы» в Земельном кодексе не предусмотрено. При этом, фактически, под ними понимается приаэродромная территория. Таким образом, в Земельном кодексе и законодательстве в сфере гражданской авиации Республики Казахстан не применяется единая терминология и отсутствует связь в части ограничения выдачи земель, размещения, строительства объектов, которые представляют угрозу для безопасности полетов. Для устранения данных недостатков законодательства необходимо в Земельный кодекс ввести понятие «приаэродромная территория» заменить понятие «приаэродромные полосы» на «приаэродромные территории». |
|  | **Трудовой кодекс Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года** |
|  | Статья 141 | Статья 141. Регулирование труда работников**, относящихся к авиационному персоналу** гражданской авиацииТруд работников, **относящихся к авиационному персоналу** гражданской и экспериментальной авиации, **непосредственно связанному с безопасностью полетов**, регулируется настоящим Кодексом с особенностями, предусмотренными Законом Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» **и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан**, устанавливающими особые нормы продолжительности режима рабочего времени и времени отдыха, **с учетом международных стандартов и нормативов в области гражданской авиации.** | Статья 141. Регулирование труда работников гражданской авиации, **авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской и экспериментальной авиации**Труд работников гражданской и **экспериментальной** авиации, **авиационных испекторов уполномоченной организации в сфере гражданской и экспериментальной авиации** регулируется настоящим Кодексом с особенностями, предусмотренными Законом Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации», устанавливающим **ограничения**, особые нормы продолжительности режима рабочего времени и времени отдыха, **привлечения** **к** **дисциплинарной и материальной ответственности**. **Особые нормы продолжительности режима рабочего времени и времени отдыха работников гражданской и экспериментальной авиации из числа авиационного персонала, непосредственно связанного с безопасностью полетов могут устанавливаться также иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан с учетом международных стандартов и нормативов в области гражданской авиации.** | В соответствии с поправками в Закон «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (далее – «Закон об ИВП») внедряется система обязательного и добровольного представления отчета об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации, основанная на **принципе «справедливой культуры»** **(статья 92-2).**Поправка внедряется в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой **Международной организации гражданской авиации** (ИКАО).«Справедливая культура» – это культура, при которой авиационный **персонал и другие работники** сферы гражданской авиации в обязательном и (или) добровольном порядке **сообщают** об своих и (или) чужих ошибках, или проступках **и не несут наказания** за совершенные проступки, **за исключением случаев, недобросовестного или небрежного отношения к работе или умышленного деяния**.Таким образом культура справедливости в целом будет мотивировать работников гражданской авиации предоставлять информацию, связанную с безопасностью полетов и способствовать сбору, обработке и анализу информации **для исправления и обеспечения более высокого уровня безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации**.С этой целью новыми статьями 92-1, 92-2 Закона об ИВП предусмотрены нормы по освобождению работников в сфере гражданской авиации **от дисциплинарной и материальной ответственности в отдельных случаях**.Кроме того, Закон об ИВП дополняется нормой (пункт 8 статьи 16-6) согласно которой устанавливаются **отдельные ограничения, а также устанавливаются особенности привлечения к ответственности** **авиационных инспекторов** уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.В этой связи, в целях исключения противоречия Трудового Кодекса и Закона предусматривается закрепление особенности регулирования труда, работников в сфере гражданской авиации и авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в статье 141 Трудового Кодекса со ссылкой на отраслевой Закон.**Нормы продолжительности режима рабочего времени и времени отдыха работников гражданской и экспериментальной авиации из числа авиационного персонала.**  |
|  | **Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года «О транспорте в Республике Казахстан»** |
|  | частьдесятаястатьи 18 | Статья 18. Срок доставки пассажира, груза и багажа и ответственность за просрочку…Перевозчик обязан при задержке рейсов на десять и более часов предоставлять за свой счет пассажирам места в гостинице и питание, в том числе с учетом нуждаемости инвалидов.   | Статья 18. Срок доставки пассажира, груза и багажа и ответственность за просрочку…Перевозчик обязан при задержке рейсов на десять и более часов предоставлять за свой счет пассажирам места в гостинице и питание, в том числе с учетом нуждаемости инвалидов**, если иное не предусмотрено законами Республики Казахстан.**  | Дополнение предлагается с целью устранения противоречия и коллизий между нормами законов Республики Казахстан.В частности, п.1 ст.86 Закона РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан» предусмотрены иной порядок организации перевозчиком оказания услуг для пассажиров при отмене или задержке рейса:обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее: через каждые шесть часов в дневное время и через каждое восемь часов – в ночное время;размещение в гостинице, предоставляемой перевозчиком, при ожидании вылета рейса более восьми часов – в дневное время и более шести часов – в ночное время. |
|  | абзац третий подпункта 30)статьи 25 | Статья 25. Транспортный контроль и надзор…Транспортный контроль, осуществляемый уполномоченным государственным органом, включает в себя:…30) контроль за соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования городского рельсового транспорта, выявление и принятие мер по пресечению их нарушений.Уполномоченный государственный орган при осуществлении контроля за соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования городского рельсового транспорта, приостанавливает эксплуатацию объектов городского рельсового транспорта, состояние которых не отвечает требованиям безопасности движения и охраны окружающей среды.Порядок содержания, технического обслуживания и ремонта городского рельсового транспорта определяется уполномоченным государственным органом. | Статья 25. Транспортный контроль и надзор…Транспортный контроль, осуществляемый уполномоченным государственным органом, включает в себя:…30) контроль за соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования городского рельсового транспорта, выявление и принятие мер по пресечению их нарушений.Уполномоченный государственный орган при осуществлении контроля за соблюдением физическими и юридическими лицами требований нормативных правовых актов Республики Казахстан, определяющих порядок функционирования городского рельсового транспорта, приостанавливает эксплуатацию объектов городского рельсового транспорта, состояние которых не отвечает требованиям безопасности движения и охраны окружающей среды.Порядок содержания, технического обслуживания и ремонта городского рельсового транспорта **и** **правила безопасности на городском рельсовом транспорте** **утверждаются** уполномоченным государственным органом. | Предлагается с целью утверждения нормативных правовых требований к безопасной эксплуатации объектов городского рельсового транспорта. |
|  | **Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан»** |
|  | новая часть вторая пункта 15 статьи 68 | Статья 68. Основные требования к процессу строительства…15. Порядок, сроки оформления и выдачи документов, необходимых для строительства новых и изменения существующих объектов, устанавливаются правилами организации застройки и прохождения разрешительных процедур в сфере строительства.**Отсутствует;** | Статья 68. Основные требования к процессу строительства… 15. Порядок, сроки оформления и выдачи документов, необходимых для строительства новых и изменения существующих объектов, устанавливаются правилами организации застройки и прохождения разрешительных процедур в сфере строительства.**Для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и исключения вредного воздействия на жизнь и здоровье людей строительство на приаэродромной территории осуществляется с учетом ограничений, предусмотренных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.** | В настоящее время фиксируются случаи возведения зданий и сооружений в районе аэродромов, которые представляют угрозу безопасности полетов. Стандарты ИКАО прямо указывают на недопустимость возведения объектов, влияющих на безопасную траекторию воздушных судов. Кроме того, отмечаются случаи строительства социальных объектов, например, детских садов, непосредственно вблизи взлетно-посадочных полос, что помимо шумовых эффектов может привести к тяжким последствиям при авиационных происшествиях. |
|  | **Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года «Об автомобильных дорогах»** |
|  | новый подпункт1-2)статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…1-2) Отсутствует; | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…**1-2) автоматизированная станция измерения – компонент интеллектуальной транспортной системы, состоящий из комплекса специальных сертифицированных контрольно-измерительных технических средств, приборов и оборудований, прошедших метрологическую поверку, осуществляющих фото-, видеосъемку, работающих в автоматическом режиме, фиксирующих вид, марку, государственный регистрационный знак, весовые и габаритные параметры, осевые нагрузки и скорость движения автотранспортных средств;**  | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | подпункт 1) пункта 1 статьи 5-2 | **Статья 5-2. Льготы по плате за пользование платными автомобильными дорогами (участками)**1. От платы за пользование платными автомобильными дорогами (участками) освобождаются:1) специальные автотранспортные средства при исполнении служебных обязанностей: организации скорой медицинской помощи; противопожарной службы; аварийно-спасательных служб; патрульной полиции;военной техники;… | **Статья 5-2. Льготы по плате за пользование платными автомобильными дорогами (участками)**1. От платы за пользование платными автомобильными дорогами (участками) освобождаются:1) специальные автотранспортные средства при исполнении служебных обязанностей: организации скорой медицинской помощи; противопожарной службы; аварийно-спасательных служб; патрульной полиции;военной техники;**органов транспортного контроля;**… | В целях осуществления контроля за проездом автотранспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, автомобильных дорогах в пределах границ городов или иных населенных пунктов. |
|  | пункт 2статьи 9 | Статья 9. Порядок эксплуатации полосы отвода автомобильных дорог…2. Запрещаются строительство зданий и сооружений, а также прокладка инженерных коммуникаций в пределах полосы отвода вдоль автомобильной дороги общего пользования, за исключением объектов дорожной службы, наружной (визуальной) рекламы, постов дорожной полиции, санитарно-эпидемиологического контроля, таможенного, пограничного, транспортного контроля, ветеринарных и фитосанитарных контрольных постов. | Статья 9. Порядок эксплуатации полосы отвода автомобильных дорог…2. Запрещаются строительство зданий и сооружений, а также прокладка инженерных коммуникаций в пределах полосы отвода вдоль автомобильной дороги общего пользования, за исключением объектов дорожной службы, наружной (визуальной) рекламы, постов дорожной полиции, санитарно-эпидемиологического контроля, таможенного, пограничного, транспортного контроля, ветеринарных и фитосанитарных контрольных постов**,** **автоматизированных станций измерения**. | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | новые подпункты6-12) и 6-13)пункта 1-1 статьи 13 | Статья 13. Компетенция местных представительных и исполнительных органов…   1-1. К ведению областных (города республиканского значения, столицы) исполнительных органов в сфере автомобильных дорог и дорожной деятельности относятся: …6-12) Отсутствует;6-13) Отсутствует. | Статья 13. Компетенция местных представительных и исполнительных органов…   1-1. К ведению областных (города республиканского значения, столицы) исполнительных органов в сфере автомобильных дорог и дорожной деятельности относятся: …**6-12) установка автоматизированных станций измерения на автомобильных дорогах общего пользования областного и районного значения, улицах населенных пунктов по согласованию с дорожным органом;****6-13) обеспечение функционирования автоматизированых станций измерения на автомобильных дорогах общего пользования областного и районного значения, улицах населенных пунктов в порядке, установленном правилами организации работы автоматизированных станций измерения;** | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | новые подпункты7-1) и 7-2) статьи 30 | Статья 30. Полномочия Национального оператораК полномочиям Национального оператора относятся:…7-1) Отсутствует;7-2) Отсутствует. | Статья 30. Полномочия Национального оператораК полномочиям Национального оператора относятся:…**7-1) установка автоматизированных станций измерения на автомобильных дорогах общего пользования международного и республиканского значения по согласованию с дорожным органом;****7-2) обеспечение функционирования автоматизированных станций измерения на автомобильных дорогах общего пользования международного и республиканского значения в порядке, установленном правилами организации работы автоматизированных станций измерения;** | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемые нормы направлены на реализацию данной задачи. |
|  | подпункт  9-3) статьи 30 Главы 3 | Статья 30. Полномочия Национального оператораК полномочиям Национального оператора относятся:… 9-3) развитие объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования республиканского и международного значения**;**----- | Статья 30. Полномочия Национального оператораК полномочиям Национального оператора относятся:… 9-3) **содействие в** **организации** развития объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования республиканского и международного значения**;****…** | 9-3) Существующее понятие «развитие объектов придорожного сервиса» не отражает в полные меры мероприятия, проводимые Национальным оператором в создании объектов придорожного сервиса. Национальный оператор осуществляет создание объектов придорожного сервиса по следующим направлениям:1. Организация развития придорожного сервиса по принципу малых экономических сообществ. 2. Предоставление объектов дорожной службы (полученных в доверительное управление): пункты обогрева, площадки отдыха и остановочные пункты в рамках договора ответственного хранения. 3. Предоставление франшизы для бизнеса на площадках отдыха.В этой связи необходимо дополнить существующее полномочие Национального оператора организацией объектов придорожного сервиса. |
|  | **Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте»** |
|  | подпункт 43-4) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе…43-4) событие – случаи столкновения, схода подвижного состава на железнодорожных путях или железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, но не имеющие последствия аварии и крушения; | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе…43-4) событие – случаи столкновения, схода подвижного состава**, а также** **проезда подвижного состава запрещающего сигнала светофора либо ухода на маршрут приема-отправления поезда** на железнодорожных путях или железнодорожных путях по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии, но не имеющие последствия аварии и крушения; | Проезд запрещающего сигнала светофора либо ухода на маршрут приема-отправления поезда могут привести к тяжелым последствиям, нанести вред здоровью человека или его гибели, а также повреждению подвижного состава. За последние годы наблюдается рост указанных нарушений безопасности движения, что привело к значительному повреждению верхнего строения пути.  |
|  | подпункт 31)пункта 2 статьи 14 | Статья 14. Государственное управление на железнодорожном транспорте…2. К компетенции уполномоченного органа относятся:…31) **участие** в расследовании крушений, аварий на железнодорожном транспорте на территории Республики Казахстан; | Статья 14.Государственное управление на железнодорожном транспорте…2. К компетенции уполномоченного органа относятся:…31) **расследование** крушений, аварий на железнодорожном транспорте на территории Республики Казахстан; |  Предлагается в подпункте 31) изменить слово «участие» на «расследование», так как в силу пункта 3 статьи 88-7 Закона уполномоченный орган обязан проводить расследование, а не просто участвовать. |
|  | новый подпункт 31-1) статьи 14 | Статья 14. Государственное управление на железнодорожном транспорте…2. К компетенции уполномоченного органа относятся:…31-1) отсутствует;  | Статья 14. Государственное управление на железнодорожном транспорте…2. К компетенции уполномоченного органа относятся:31-1) расследование событий на железнодорожном транспорте, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде на территории Республики Казахстан; |  Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа.  Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. |
|  | Заголовок статьи66-1 | Статья 66-1. Порядок проведения контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах **в пути следования** | Статья 66-1. Порядок проведения контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах | Согласно действующему законодательству контроль и надзор за соблюдением перевозчиками Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа государственным уполномоченным органом осуществляется только в пути следования поезда. Анализ практики проверок пассажирских поездов и выявленных нарушений показал, что зачастую сотрудниками транспортного контроля устанавливаются серьезные технические нарушения, при которых эксплуатация пассажирских вагонов не допускается ввиду угрозы безопасности движения, а равно жизни и здоровью находящихся в них пассажиров. Однако приостановить эксплуатацию такого железнодорожного подвижного состава в пути следования не представляется возможным по ряду объективных причин. В частности, это сложность включения в состав другого пассажирского вагона при присутствии их острого дефицита, обеспечение надлежащей его экипировки, причинение массы неудобств пассажирам при их пересадке, что может вызвать обоснованное недовольство со стороны последних и другие.В связи с чем, предлагается контроль за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах осуществлять не в пути следования, а в пункте формирования пассажирского поезда. |
|  | Пункт 1 статьи66-1 | Статья 66-1. Порядок проведения контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах **в пути следования**…1. Контроль за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах, следующих по территории Республики Казахстан, в пути следования проводится уполномоченным органом. | Статья 66-1. Порядок проведения контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах…1. Контроль за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах, следующих по территории Республики Казахстан проводится уполномоченным органом. | В настоящее время отсутствует контроль по соответствию перевозимой массе грузов в железнодорожных вагонах сверх установленных норм.Превышение массы груза в железнодорожном подвижном составе, может привести как к износу самого подвижного состава при его эксплуатации, так и нарушениям безопасности движения.Кроме того, необходимо рассмотреть возможность учитывать показания в режиме онлайн видео наблюдения, где на табло будет фиксироваться номер грузового поезда, род вагона, номер вагона, масса допустимого к перевозке груза данным вагоном и масса фактического перевозимого груза.  |
|  | Пункт 12статьи66-1 | Статья 66-1. Порядок проведения контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах в пути следования…12. Должностное (должностные) лицо (лица) при проведении контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах, следующих по территории Республики Казахстан, **в пути следования** имеет (имеют) право: | Статья 66-1. Порядок проведения контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах.…12. Должностное (должностные) лицо (лица) при проведении контроля за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах имеет (имеют) право: | Согласно действующему законодательству контроль и надзор за соблюдением перевозчиками Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа государственным уполномоченным органом осуществляется только в пути следования поезда. Анализ практики проверок пассажирских поездов и выявленных нарушений показал, что зачастую сотрудниками транспортного контроля устанавливаются серьезные технические нарушения, при которых эксплуатация пассажирских вагонов не допускается ввиду угрозы безопасности движения, а равно жизни и здоровью находящихся в них пассажиров. Однако приостановить эксплуатацию такого железнодорожного подвижного состава в пути следования не представляется возможным по ряду объективных причин. В частности, это сложность включения в состав другого пассажирского вагона при присутствии их острого дефицита, обеспечение надлежащей его экипировки, причинение массы неудобств пассажирам при их пересадке, что может вызвать обоснованное недовольство со стороны последних и другие.В связи с чем, предлагается контроль за соблюдением Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа в пассажирских поездах осуществлять не в пути следования, а в пункте формирования пассажирского поезда.Органами транспортного контроля при поведении проверок объектов магистральной железнодорожной сети, в случаях установления фактов угрожающих безопасности движения применяются меры по приостановлению и прекращению объектов, наряду с этим вопрос возобновления эксплуатации данных объектов остается не решенным, имеются риски возобновления эксплуатации неисправных или угрожающих безопасности объектов собственником, в этой связи в целях предупреждения фактов угрозы безопасности движения необходимо рассмотреть вопрос о внесении изменений. Предлагается с целью возложения ведомству и его территориальным органам функцию по расследованию крушений, аварий, а также событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок.Это позволит сократить время прибытия уполномоченного по расследованию на место крушения, аварии и схода подвижного состава и оперативно произвести необходимые мероприятия для полного восстановления объективной картины произошедшего. |
|  | Подпункт 10)статьи88-4 | Статья 88-4. Права уполномоченного органаДля реализации поставленных задач уполномоченный орган вправе:…10) приостанавливать и прекращать эксплуатацию объектов магистральной железнодорожной сети, железнодорожных путей и подвижного состава, а также при перевозке пассажиров, грузов и опасных грузов, состояние которых не отвечает установленным требованиям безопасности движения и охраны окружающей среды. | Статья 88-4. Права уполномоченного органаДля реализации поставленных задач уполномоченный орган вправе:…10) приостанавливать, прекращать **и** **возобновлять** эксплуатацию объектов магистральной железнодорожной сети, железнодорожных путей и подвижного состава, а также при перевозке пассажиров, грузов и опасных грузов, состояние которых не отвечает установленным требованиям безопасности движения и охраны окружающей среды. |
|  | Пункт 3статьи88-7 | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…3. Расследование крушений и аварий осуществляется комиссией, создаваемой уполномоченным органом. В состав комиссии по расследованию крушений и аварий входят уполномоченный по расследованию, который является должностным лицом уполномоченного органа, участники перевозочного процесса и заинтересованные лица.События и инциденты расследуются участниками перевозочного процесса. | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…3. Расследование крушений и аварий, **а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде,** осуществляется комиссией, создаваемой уполномоченным органом. В состав данной комиссии входят уполномоченный по расследованию, который является должностным лицом уполномоченного органа, **его территориальные подразделения,** участники перевозочного процесса и заинтересованные лица.**События, за исключением повлекших сход вагонов в пассажирском поезде и инциденты расследуются участниками перевозочного процесса.** |
|  | пункт 4статьи88-7 | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…4. Работа комиссии по расследованию крушений и аварий проводится под председательством уполномоченного по расследованию. | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…4. Работа комиссии по расследованию крушений и аварий**, а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде,** проводится под председательством уполномоченного по расследованию. | Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа. Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. |
|  | пункт 5 статьи88-7 | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…5. Уполномоченный по расследованию организовывает и координирует работу комиссии по расследованию крушений и аварий, а также все аспекты, связанные с ними, на месте крушений, аварий. | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…5. Уполномоченный по расследованию организовывает и координирует работу комиссии по расследованию крушений и аварий, а также событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, а также все аспекты, связанные с ними, на месте крушений, аварий и событий, повлекших **сход вагонов в пассажирском поезде на территории Республики Казахстан**.  | Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа. Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. |
|  | пункт 7 статьи 88-7 | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…7. Физические и юридические лица, государственные органы обязаны предоставлять по запросам комиссии по расследованию крушений и аварий информацию и (или) документацию, имеющие отношение к проводимому расследованию. | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения… 7. Физические и юридические лица, государственные органы обязаны предоставлять по запросам комиссии по расследованию крушений и аварий, **а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде,** информацию и (или) документацию, имеющие отношение к проводимому расследованию. | Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа. Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. Также редакция дополняется словами «устным и/или письменным» с целью исключения из закона слов, имеющих двоякий и неясный смысл. |
|  | пункт 8 статьи 88-7 | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…8. Комиссия по расследованию крушений и аварий проводит расследования крушений и аварий отдельно и независимо от других видов расследований, проводимых другими государственными органами. | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…8. Комиссия по расследованию крушений и аварий, а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде, проводит расследования крушений и аварий, а также событий, **повлекших сход вагонов в пассажирском поезде**, отдельно и независимо от других видов расследований, проводимых другими государственными органами. | Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа. Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. |
|  | пункт 9 статьи 88-7 | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…9. При проведении расследования не допускается вмешательство в деятельность комиссии по расследованию крушений и аварий физических и (или) юридических лиц, других государственных органов, кроме случаев, прямо предусмотренных законами Республики Казахстан. | Статья 88-7. Общие положения расследования нарушений безопасности движения…9. При проведении расследования не допускается вмешательство в деятельность комиссии по расследованию крушений и аварий, **а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде,** физических и (или) юридических лиц, других государственных органов, кроме случаев, прямо предусмотренных законами Республики Казахстан. | Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа. Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. |
|  | Статья 88-8 | Статья 88-8. Права и обязанности комиссии по расследованию крушений и аварий1. Комиссия по расследованию крушений и аварий вправе:1) осуществлять взаимодействие с представителями других государственных органов для обеспечения независимости и объективности проведения расследования, а также во избежание потери или изменения доказательств, относящихся к расследованию;2) иметь беспрепятственный доступ к месту крушения и аварии, ко всей документации, связанной с эксплуатацией подвижного состава, к персоналу, привлеченному к его обслуживанию и обеспечению безопасности, проводить осмотр и дальнейшее обследование места происшествия, объектов и обломков, запасных частей и любых других объектов, которые являются причиной или могли способствовать, воздействовать возникновению крушения и аварии; 3) осуществлять поиск, восстановление, извлечение, считывание данных приборов объективного контроля или любого другого устройства носителя информации на подвижном составе, а также записей технических средств обслуживания движения и полный контроль над сохранением полученных данных. Извлечение и считывание записей объективного контроля или любого другого устройства носителя информации должны быть произведены без каких-либо задержек с использованием соответствующих средств в Республике Казахстан;4) опрашивать очевидцев, персонал и других лиц, причастных к крушению и аварии, назначать проведение исследований и испытаний, необходимых для установления причин крушения и аварии и (или) сопутствующих факторов;5) привлекать к работам экспертов, запрашивать их отчеты, относящиеся к расследованию крушения и аварии;6) находиться по согласованию с собственником подвижного состава в пассажирском вагоне или локомотиве в пути следования к месту крушения и аварии.2. Комиссия по расследованию крушений и аварий обязана соблюдать законодательство Республики Казахстан.        | Статья 88-8. Права и обязанности комиссии по расследованию крушений и аварий**, а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде**1. Комиссия по расследованию крушений и аварий**, а также событий, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде** вправе:1) осуществлять взаимодействие с представителями других государственных органов для обеспечения независимости и объективности проведения расследования, а также во избежание потери или изменения доказательств, относящихся к расследованию;2) иметь беспрепятственный доступ к месту крушения и аварии, события, повлекших сход вагонов в пассажирском поезде ко всей документации, связанной с эксплуатацией подвижного состава, к персоналу, привлеченному к его обслуживанию и обеспечению безопасности, проводить осмотр и дальнейшее обследование места происшествия, объектов и обломков, запасных частей и любых других объектов, которые являются причиной или могли способствовать, воздействовать возникновению крушения и аварии, а также события, повлекшего сход вагонов в пассажирском поезде. 3) осуществлять поиск, восстановление, извлечение, считывание данных приборов объективного контроля или любого другого устройства носителя информации на подвижном составе, а также записей технических средств обслуживания движения и полный контроль над сохранением полученных данных. Извлечение и считывание записей объективного контроля или любого другого устройства носителя информации должны быть произведены без каких-либо задержек с использованием соответствующих средств в Республике Казахстан;4) опрашивать очевидцев, персонал и других лиц, причастных к крушению и аварии**, событию, повлекшему** **сход вагонов в пассажирском поезде** назначать проведение исследований и испытаний, необходимых для установления причин крушения и аварии и (или) сопутствующих факторов;5) привлекать к работам экспертов, запрашивать их отчеты, относящиеся к расследованию крушения и аварии**, события, повлекшего сход вагонов в пассажирском поезде;**6) находиться по согласованию с собственником подвижного состава в пассажирском вагоне или локомотиве в пути следования к месту крушения и аварии, **события, повлекшего сход вагонов в пассажирском поезде.**2. Комиссия по расследованию крушений и аварий**, события, повлекшего сход вагонов в пассажирском поезде, обязана** соблюдать законодательство Республики Казахстан. | Учитывая ценность жизни и здоровья граждан, предлагается расследование событий, повлекших сход подвижного состава с участием пассажирских перевозок, включить в компетенцию уполномоченного органа. Это позволит взять на контроль все сходы с пассажирскими поездами, повысит уровень безопасности на пассажирских перевозках. |
|  | **Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 года № 284 «О торговом мореплавании»** |
|  | Новый подпункт55-44)пункта 3 статьи 4 | Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания…3. К компетенции уполномоченного органа относятся:…55-44) Отсутствует. | Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания…3. К компетенции уполномоченного органа относятся: **55-44)** **утверждение Правил освидетельствования морских судов**; | В Республике Казахстан техническое наблюдение, освидетельствования и классификация судов в эксплуатации осуществляется Регистром судоходства Казахстана и признанными в РК 5 иностранными классификационными обществами на основании технической документации судна и исходя из требований международных договоров. Вместе с тем согласно положениям международного договора Республики Казахстан в области торгового мореплавания – Кодекса о признанных организациях (принят резолюциями Международной морской организации (№ MSC.349(92) и № MEPC.237(65) и является обязательным в рамках конвенций СОЛАС, МАРПОЛ и о грузовой марке) выдача свидетельств и предоставление услуг, включая освидетельствование, осуществляется на основании законов, норм и правил, установленных правительством суверенного государства. Принятие предлагаемой нормы позволит детально регламентировать требования к эксплуатируемым судам при их освидетельствовании, обеспечить безопасность судоходства в казахстанском секторе Каспийского моря и обеспечит выполнение Республикой Казахстан принятых на себя международных обязательств.  |
|  | Новый подпункты55-45), 55-46)пункта 3статьи 4 | Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания…3. К компетенции уполномоченного органа относятся:…55-45) Отсутствует;55-46) Отсутствует. | Статья 4. Государственное управление в сфере торгового мореплавания…3. К компетенции уполномоченного органа относятся:…**55-45) утверждение правил выдачи и формы свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов;** **55-46)** **утверждение правил подъема затонувших судов.**  | Предлагаемые поправки направлены на приведение в соответствие национального законодательства с требованиями Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 года, закон о ратификации которой одобрен Парламентом РК 11 марта 2021 г. (далее – Конвенция)Конвенцией предусматриваются тебования к подъему затонувших судов и требование о выдаче государством флага свидетельства, удостоверяющего наличие страхования или иного финансового обеспечения для каждого судна валовой вместимостью 300 и более регистровых тонн. Вместе с тем, свидетельства о страховании будут выдаваться Морской администрацией портов Республики Казахстан на обычной бумаге, не на бланках строгой отчетности *(по аналогии с выдачей свидетельств о страховании гражданской ответственности за ущерб от загрязнений нефтью)*.  |
|  |  | в подпункт 3) вносится изменение на казахском языке, **текст на русском не меняется;**  | в подпункт 3) вносится изменение на казахском языке, **текст на русском не меняется;**  |  |
|  | Новый подпункт4) пункта 2статьи 7 | Статья 7. Страхование в сфере торгового мореплавания…2. К видам, подлежащим обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности в сфере торгового мореплавания, относятся:…4) Отсутствует. | Статья 7. Страхование в сфере торгового мореплавания…2. К видам, подлежащим обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности в сфере торгового мореплавания, относятся:…**4) риск ответственности собственника судна за удаление затонувшего имущества.** | Необходимость принятия данной поправки обусловлена реализацией пункта 1 статьи 12 Конвенции, согласно которому собственник должен осуществить страхование либо финансовое обеспечение равное пределу размера его ответственности за удаление затонувшего судна. |
|  | пункт 1 статьи44-1 | Статья 44-1. Общие положения расследования аварийных случаев…1. Аварийные случаи с судами, плавающими под Государственным флагом Республики Казахстан в международных водах, а также под флагом иностранного государства в территориальных водах Республики Казахстан, подлежат обязательному расследованию в порядке, определенном правилами расследования аварийных случаев с судами. | Статья 44-1. Общие положения расследования аварийных случаев…1. Аварийные случаи с судами, плавающими под Государственным флагом Республики Казахстан в международных **и территориальных** водах, а также под флагом иностранного государства в территориальных водах Республики Казахстан, подлежат обязательному расследованию в порядке, определенном правилами расследования аварийных случаев с судами. | Предлагается с целью устранения пробела в законодательстве и правового урегулирования вопросов расследования аварийных случаев с судами, плавающими под Государственным флагом Республики Казахстан в территориальных водах.  |
|  | пункт 3статьи44-1 | Статья 44-1. Общие положения расследования аварийных случаев…3. Расследование аварийных случаев осуществляется комиссией, создаваемой уполномоченным органом, за исключением случаев, установленных пунктом 4 настоящей статьи.В состав комиссии по расследованию аварийных случаев входят уполномоченный по расследованию, который является должностным лицом уполномоченного органа, судовладельцы и заинтересованные лица. | Статья 44-1. Общие положения расследования аварийных случаев…3. Расследование аварийных случаев осуществляется комиссией, создаваемой уполномоченным органом за исключением случаев, установленных пунктом 4 настоящей статьи.В состав комиссии по расследованию аварийных случаев входят уполномоченный по расследованию, который является должностным лицом уполномоченного органа, **его территориальные подразделения**, судовладельцы и заинтересованные лица. | Принятие данной нормы позволит сократить время прибытия уполномоченного по расследованию на место аварийного случая и оперативно произвести необходимые мероприятия для полного восстановления объективной картины произошедшего. |
|  | новаястатья 49-1 главы 9 | Глава 9 Затонувшее имуществоСтатья 49-1. Отсутствует. | Глава 9 Затонувшее имущество**Статья 49-1. Сообщение о затонувшем имуществе, установление местонахождения и обозначение затонувшего имущества****1. К затонувшему имуществу, являющемуся результатом аварийного случая, относится:****1) затонувшее или севшее на мель судно;****2) любая часть затонувшего или севшего на мель судна, включая любой объект, который находится на мели, затонул или дрейфует в территориальных водах Республики Казахстан;****3) любой объект, который был утерян с судна в море и который находится на мели, затонул или дрейфует в территориальных водах Республики Казахстан;****4) судно, которое почти затонуло или село на мель либо затонет или сядет на мель, если меры по оказанию помощи судну или другому имуществу уже не принимаются.** **2. Судовладелец и капитан судна, затонувшего при аварийном случае в территориальных водах Республики Казахстан, обязаны незамедлительно сообщить морской администрации порта сведения о затонувшем имуществе в порядке, предусмотренном уполномоченным органом.****3. Служба гидрографического обеспечения Военно-морских Сил Вооруженных Сил Республики Казахстан обеспечивает принятие мер по установлению точного местонахождения и обозначения затонувшего имущества навигационными знаками.** | Предлагаемые поправки направлены на приведение в соответствие национального законодательства с требованиями пункта 2 статьи 1, статей 5-8 Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов.Данная Конвенция устанавливает:-право государства-участника на распространение применения Конвенции на затонувшие суда, находящиеся в пределах его территории, включая его территориальное море;-обязанности капитана или оператора судна по сообщению затронутому государству о затонувших судах, - обязанности государства уведомлять мореплавателей и заинтересованные государства о местонахождении затонувшего судна, а также принять все меры для обозначения судна. |
|  | Новый пункт6 статьи 50 | Статья 50. Подъем затонувшего имущества его собственником …6. Отсутствует. | Статья 50. Подъем затонувшего имущества его собственником …**6. Собственник затонувшего имущества несет ответственность за расходы по установлению местонахождения, обозначению и удалению затонувшего имущества, за исключением следующих случаев, когда ущерб причинен:****1) в результате военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или неизбежного и непреодолимого стихийного явления;** **2) умышленным действием (бездействием) третьих лиц с намерением причинить ущерб;** **3) в результате ненадлежащей работы огней или других навигационных средств вне пределов судна, вызванной небрежностью или иными неправомерными действиями государственного органа, отвечающего за их содержание.** **Примечание: для целей настоящей главы собственником затонувшего имущества является судовладелец либо собственник судна, затонувшего в территориальных водахРеспублики Казахстан.** | Предлагаемые поправки направлены на приведение в соответствие национального законодательства требованиям пункта 1 статьи 10 Конвенции, устанавливающего обязательную ответственность собственника и условия исключения данной ответственности. |
|  | Новаястатья51-1 | Статья 51-1. Отсутствует; | **Статья 51-1. Ответственность собственника затонувшего имущества****1. Собственник судна валовой вместимостью 300 регистровых тонн и более обязан застраховать риск ответственности за удаление затонувшего имущества либо предоставить иное финансовое обеспечение ответственности за удаление затонувшего имущества в размере, определяемом в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи.****2. Размер ответственности собственника затонувшего имущества в связи с установлением местонахождения, обозначением и удалением затонувшего имущества, возникшей из одного и того же аварийного случая ограничивается общей суммой, исчисляемой в следующем порядке:****1,51 миллиона расчетных единиц - для судна вместимостью не более 2000 регистровых тонн;** **для судна вместимостью, превышающей 2000 регистровых тонн, к сумме, указанной во второй части настоящего подпункта, добавляется следующая сумма:****на каждую тонну от 2001 до 30000 тонн - 604 расчетные единицы;****на каждую тонну от 30001 до 70000 тонн - 453 расчетные единицы; и** **на каждую тонну свыше 70000 тонн - 302 расчетные единицы.****3. Судно, заходящее в территориальные воды Республики Казахстан, обязано иметь на борту свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов.** **4. Судам, плавающим под Государственным флагом Республики Казахстан, свидетельство о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за удаление затонувших судов выдается морской администрацией порта в порядке и по форме, установленным уполномоченным органом.** | Предлагаемые поправки направлены на приведение в соответствие национального законодательства требованиям статьи 12 Конвенции, в связи с чем, предлагаемые нормы не предусматривают введение нового регуляторного инструмента, а имплементируют требования Конвенции, которые РК обязан выполнить как страна-участница данного международного договора. Данными пунктами предполагается введение норм по страхованию **судовладельцами** риска своей ответственности за удаление затонувших судов **в страховых компаниях**, то есть финансовые затраты будут полностью покрываться судовладельцем. **Следовательно, затрат из республиканского либо местного бюджета для реализации данных пунктов не потребуется** |
|  | пункт 1 и новый пункт 2 статьи 52 | Статья 52. Право морской администрации порта на полное возмещение понесенных расходов1. В случае, если подъем, удаление или уничтожение затонувшего **имущества** осуществлялись **в соответствии с пунктом 1 статьи 51 настоящего Закона, по истечении одного года с момента подъема** морская администрация порта имеет право:1) получить возмещение расходов, понесенных в связи с подъемом и хранением затонувшего имущества, за счет суммы, вырученной от его реализации в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан. Сумма, вырученная от реализации затонувшего имущества, за вычетом расходов передается его собственнику, а при отказе собственника от права собственности по основаниям, предусмотренным Гражданским кодексом Республики Казахстан и пунктом **5** статьи 50 настоящего Закона, в доход государства;2) получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов **(в том числе за уничтожение имущества)**, превышающих сумму, вырученную от реализации. | Статья 52. Право морской администрации порта на полное возмещение понесенных расходов1. В случае, если **установление местонахождения, обозначение,** подъем, удаление или уничтожение либо хранение затонувшего имущества осуществлялись **морской администрацией порта**, морская администрация порта имеет право:1) получить возмещение расходов, понесенных в связи с **установлением местонахождения, обозначением,** подъемом, **удалением или уничтожением** либо хранением затонувшего имущества, за счет суммы, вырученной от его реализации в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан. Сумма, вырученная от реализации затонувшего имущества, за вычетом расходов передается его собственнику, а при отказе собственника от права собственности по основаниям, предусмотренным гражданским законодательством Республики Казахстан и пунктом **6** статьи 50 настоящего Закона, в доход государства;2)получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов, превышающих сумму, вырученную от реализации затонувшего имущества.**2. Срок исковой давности по требованиям о возмещении расходов, предусмотренных настоящей статьей, составляет три года со дня определения опасности затонувшего имущества в порядке, установленном правилами подъема затонувших судов, и не позднее шести лет со дня, когда произошел аварийный случай, в результате которого судно затонуло.** **В случае, когда морская авария состояла из ряда происшествий, то шестилетний срок исчисляется со дня первого из этих происшествий.** | Предлагаемые поправки направлены на приведение в соответствие национального законодательства нормам статьи 13 Конвенции, устанавливающей сроки подачи исков.  |
|  | **Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте»** |
|  | подпункт9-2)статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…9-2) специальное автоматизированное измерительное средство – сертифицированное специальное контрольно-измерительное техническое оборудование, прошедшее метрологическую поверку, осуществляющее фото-, видеосъемку, работающее в автоматическом режиме, фиксирующее вид, марку, государственный регистрационный знак, весовые и (или) габаритные параметры и скорость движения автотранспортных средств; | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…**9-2)** **автоматизированная станция измерения – компонент интеллектуальной транспортной системы, состоящий из комплекса специальных сертифицированных контрольно-измерительных технических средств, приборов и оборудований, прошедших метрологическую поверку, осуществляющих фото-, видеосъемку, работающих в автоматическом режиме, фиксирующих вид, марку, государственный регистрационный знак, весовые и габаритные параметры, осевые нагрузки и скорость движения автотранспортных средств;**  | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | Подпункт 13-1) статьи 13 | Статья 13. Компетенция уполномоченного органа      Уполномоченный орган:… 13-1) утверждает Правила использования **специальных** автоматизированных измерительных средств; | Статья 13. Компетенция уполномоченного органа      Уполномоченный орган:… 13-1) утверждает **Правила организации работы** автоматизированных **станций измерения.** | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | Новый подпункт23-22)статьи 13 | Статья 13. Компетенция уполномоченного органаУполномоченный орган: …23-22) Отсутствует; | Статья 13. Компетенция уполномоченного органаУполномоченный орган: …23-22) утверждает перечень автоматизированных станций измерения на территории Республики Казахстан; | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | пункт 1статьи 19-4 | Статья 19-4. Транспортный контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан…1. Транспортный контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан осуществляется в пунктах пропуска автотранспортных средств через Государственную границу Республики Казахстан, совпадающую с таможенной границей Евразийского экономического союза, в иных местах перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза и на постах транспортного контроля на территории Республики Казахстан, а также при проезде автотранспортных средств через **специальные автоматизированные измерительные средства.** | Статья 19-4. Транспортный контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан…1. Транспортный контроль за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан осуществляется в пунктах пропуска автотранспортных средств через Государственную границу Республики Казахстан, совпадающую с таможенной границей Евразийского экономического союза, в иных местах перемещения товаров через таможенную границу Евразийского экономического союза и на постах транспортного контроля на территории Республики Казахстан, а также при проезде автотранспортных средств через **автоматизированные станции измерения**. | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | подпункт 3)пункта 3 статьи19-5 | Статья 19-5. Формы проведения транспортного контроля за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан…3. Транспортный контроль за проездом крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств путем проверки фактических весовых и габаритных параметров транспортных средств и определения величины их превышения над допустимыми параметрами, установленными на территории Республики Казахстан, производится с использованием:1) измерительного инструмента и габаритных рамок;2) весоизмерительного оборудования стационарного типа или переносных мобильных весов;3) специальных автоматизированных измерительных средств. | Статья 19-5. Формы проведения транспортного контроля за проездом автотранспортных средств по территории Республики Казахстан…3. Транспортный контроль за проездом крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств путем проверки фактических весовых и габаритных параметров транспортных средств и определения величины их превышения над допустимыми параметрами, установленными на территории Республики Казахстан, производится с использованием:1) измерительного инструмента и габаритных рамок;2) весоизмерительного оборудования стационарного типа или переносных мобильных весов;3) **автоматизированных станций измерения.** | Несмотря на общую тенденцию улучшения состояния автомобильных дорог и уровня финансирования их развития, главной проблемой дорожной отрасли Казахстана остается преждевременное разрушение дорожных покрытий. Разрушению дорог в основном способствует высокая интенсивность проезда тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в Казахстане за последние десять лет увеличился более чем в два раза и составил свыше 83 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. Парк грузовых автомобилей превысил 400 тысяч единиц техники, в том числе 55 тысяч самосвалов.Весогабаритный контроль на автодорогах осуществляется силами 51 поста транспортного контроля (стационарных – 3, передвижных - 48). Однако такого количества недостаточно для полного охвата всей сети автодорог. Кроме того, работа постов подвергнута человеческому фактору и коррупционным рискам, связанным с прямым контактом должностного лица с перевозчиком. Таким образом, проблему сохранности автомобильных дорог только силами постов транспортного контроля не решить. Становится актуальным внедрение современных автоматизированных систем контроля. В целях обеспечения сохранности автодорог в ближайшие годы согласно ГПИР «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы» на автодорогах планируется создать сеть Автоматизированных станций измерения весогабаритных параметров автотранспортных средств. Предлагаемая норма направлена на реализацию проекта по созданию сети АСИ. |
|  | пункт 10 статьи 19-17 | Статья 19-17. Порядок проведения профилактического контроля без посещения субъекта (объекта) контроля…10. Неисполнение в установленный срок рекомендации об устранении нарушений, выявленных по результатам профилактического контроля без посещения субъекта (объекта) контроля, влечет назначение профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля путем включения в квартальный список проведения профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля. | Статья 19-17. Порядок проведения профилактического контроля без посещения субъекта (объекта) контроля…10. Неисполнение в установленный срок рекомендации об устранении нарушений, выявленных по результатам профилактического контроля без посещения субъекта (объекта) контроля, влечет назначение профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля путем включения в **полугодовой** список проведения профилактического контроля с посещением субъекта (объекта) контроля. | Предлагается в целях приведения данного пункта статьи 19-17 Закона в соответствие с Предпринимательским кодексом РК. |
|  | Новая третья часть пункта 1статьи 20 | Статья 20. Права и обязанности пассажира1. Пассажир имеет право:

...Отсутствует. | Статья 20. Права и обязанности пассажира1. Пассажир имеет право:

...**Многодетные матери, награжденные подвесками «Алтын алқа», «Күміс алқа» или получившие ранее звание «Мать-героиня», а также награжденные орденами «Материнская слава» I и II степени, инвалиды первой группы имеют право бесплатного проезда, а лица в возрасте от 15 до 18 лет – право приобретения проездного документа (билета) с оплатой пятьдесят процентов от полной стоимости проездного документа (билета) на социально значимых сообщениях, а также регулярных автомобильных перевозках пассажиров и багажа в городском (сельском), пригородном сообщениях.** | С целью реализации дорожной карты «Бақытты бала – Бақытты ана – Бақытты отбасы – Бақытты ел», утвержденной 25 июля 2019 года, которой предусмотрено обеспечение правом на льготный проезд на общественном транспорте некоторым категориям лиц.  |
|  | Подпункт1-1)пункта 2 статьи 22 | Статья 22. Права и обязанности перевозчика…2. Перевозчик, осуществляющий регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, обязан: …1-1) оборудовать автотранспортные средства устройствами вызова экстренных оперативных служб; | Статья 22. Права и обязанности перевозчика…2. Перевозчик, осуществляющий регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, обязан:…**1-1) исключить.** | В соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» обязательному оборудованию устройствами вызова экстренных оперативных служб подлежат автотранспортные средства, выпускаемые в обращение с 2016 или 2017 года в зависимости от применимости к ним Правил ООН № 95. С целью приведения закона в соответствие с международным договором и учитывая, что технический регламент имеет прямое действие на территории Республики Казахстан, данную норму закона необходимо исключить. |
|  | пункт 1-1 статьи 37 | Статья 37. Автомобильные перевозки опасных грузов…1-1. Автотранспортные средства, перевозящие опасные грузы, в обязательном порядке подлежат оборудованию устройствами вызова экстренных оперативных служб. | Статья 37. Автомобильные перевозки опасных грузов…**Исключить.** | В соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» обязательному оборудованию устройствами вызова экстренных оперативных служб подлежат автотранспортные средства, выпускаемые в обращение с 2016 или 2017 года в зависимости от применимости к ним Правил ООН № 95. С целью приведения закона в соответствие с международным договором и учитывая, что технический регламент имеет прямое действие на территории Республики Казахстан, данную норму закона необходимо исключить. |
|  | Новый пункт 2-1 статьи 38 | Статья 38. Автомобильные перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов…2-1. Отсутствует. | Статья 38. Автомобильные перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов…**2-1. Владельцы автотранспортных средств, имеющих технически допустимую максимальную массу более двенадцати тонн, при проезде через зону действия автоматизированных станций обязаны обеспечить измерение фактических весовых и габаритных параметров такого автотранспортного средства на станции измерения в порядке, установленном правилами организации работы автоматизированных станций измерения;****Примечание: Владельцами транспортных средств в настоящей статье Закона признаются: собственники транспортных средств, лица, владеющие транспортными средствами на праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления, а также лица, которым транспортные средства переданы во временное владение и пользование, за исключением случаев передачи по договору аренды транспортного средства с экипажем; если транспортное средство находится в международном движении по территории Республики Казахстан – страхователи, заключившие договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.** | Предлагается в целях сохранности автомобильных дорог, недопущения преждевременного их разрушения от интенсивности проезда крупногабаритных и (или) тяжеловесных автотранспортных средств, а также исключения рисков, связанных с прямым контактом должностного лица и перевозчиком при транспортном контроле.**Справочно:** Государственной программой инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы запланировано строительство и установка на автомобильных дорогах общего пользования республиканского значения 112 автоматизированных станций измерения. |
|  | **Закон Республики Казахстан от 6 июля 2004 года «О внутреннем водном транспорте»** |
|  | Подпункт 26-11) пункта 1 статьи 9 | Статья 9. Компетенция уполномоченного органа и его территориальных подразделений1. К компетенции уполномоченного органа относятся:…26-11) утверждение **положения о квалификационных комиссиях**, правил дипломирования и аттестации лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Республики Казахстан; | Статья 9. Компетенция уполномоченного органа и его территориальных подразделений1. К компетенции уполномоченного органа относятся:…26-11) утверждение **правил дипломирования и аттестации лиц** командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Республики Казахстан; | В связи с переходом на компьютерное тестирование квалификационную комиссию по дипломированию и аттестации лиц командного состава судов предлагается исключить. |
|  | Новый подпункт **26-33)** пункта 1 статьи 9 | Статья 9. Компетенция уполномоченного органа и его территориальных подразделений1. К компетенции уполномоченного органа относятся:…**26-33) Отсутствует**; | Статья 9. Компетенция уполномоченного органа и его территориальных подразделений1. К компетенции уполномоченного органа относятся:…**26-33) разработка и утверждение методики определения объемов и стоимости работ и услуг, оказываемых предприятием уполномоченного органа;** | Ежегодно на основании государственного задания предприятием уполномоченного органа проводятся работы по содержанию внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов). При этом согласно ЗРК «О государственном имуществе» уполномоченным органом соответствующей отрасли ежегодно утверждаются цены на товары (работы, услуги), производимые и реализуемые республиканскими казенными предприятиями. В этой связи с целью обеспечения прозрачности и объективности определения стоимости работ и услуг осуществляемых предприятием, предлагается принятие указанную методику.**Согласно п.п. 10) п. 1 ст. 53 Бюджетного кодекса Республики Казахстан работы** осуществляемые предприятием уполномоченного органа **по** содержанию судоходных путей и шлюзов включены в расходы республиканского бюджета. Тем самым финансирование указанных видов работ уже осуществляется из республиканского бюджета и не потребует дополнительного финансирования. В свою очередь предлагаемая Методика направлена на регулирование непосредственной функции уполномоченного органа по утверждению цен на товары (работы и услуги) оказываемые предприятием уполномоченного органа согласно ст. 156 ЗРК «О государственном имуществе». Тем самым указанная Методика будет разработана непосредственно уполномоченным органом и не повлечет расходования бюджетных средств.  |
|  | Новый подпункт **26-34)** пункт 1 статьи 9 | Статья 9. Компетенция уполномоченного органа и его территориальных подразделений1. К компетенции уполномоченного органа относятся:…**26-34) Отсутствует**. | Статья 9. Компетенция уполномоченного органа и его территориальных подразделений1. К компетенции уполномоченного органа относятся:…**26-34) утверждение** [**перечня**](http:///online.zakon.kz/Document/?link_id=1003418831) **должностей (профессий) работников внутреннего водного транспорта, имеющих право ношения форменной одежды (без погон),** [**образцов**](http:///online.zakon.kz/Document/?link_id=1003418829) **форменной одежды (без погон) и знаков различия, а также** [**порядка**](http:///online.zakon.kz/Document/?link_id=1003418830) **ее ношения;**  | Согласно Уставу службы на судах утвержденного приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 74 к членам экипажей судов установлено требование о необходимости ношения форменной одежды. В настоящее время во исполнение указанного требования судовладелец обеспечивает членов экипажей судов необходимой форменной одеждой. Однако в связи с отсутствием единых требований к образцу форменной одежде и порядку его ношения, выполнение указанных требовании осуществляется судовладельцами по своему усмотрению, что в свою очередь влияет на безопасность судоходства при осуществлении пассажирских перевозок. При осуществлении перевозок пассажиры должны понимать, к кому обращаться в экстренных случаях и не мешать проведению необходимых мероприятии по предотвращению авариных случаев. В этой связи для осуществления должного исполнения указанных требовании предлагается предусмотреть норму по утверждению образца, перечня должностей, и знаков различия, а также [порядка](http:///online.zakon.kz/Document/?link_id=1003418830) ее ношения. При этом выделение дополнительных средств на указанные мероприятия из государственного бюджета не предполагается. |
|  | Подпункт 1)пункта 4статьи 15 | Статья 15. Общие положения…4. Предприятия уполномоченного органа для обеспечения безопасности судоходства обязаны осуществлять: 1) содержание внутренних водных путей в соответствии с государственным **заказом** по программе обеспечения водных путей в судоходном состоянии и содержания шлюзов. При снижении уровня воды ниже проектного и определения уполномоченным органом нецелесообразности дальнейшего проведения дноуглубительных работ, влекущих просадку русла реки, предприятия уполномоченного органа освобождаются от обязанности по обеспечению гарантированных габаритов судового хода. | Статья 15. Общие положения…4. Предприятия уполномоченного органа для обеспечения безопасности судоходства обязаны осуществлять: 1) содержание внутренних водных путей **и судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов)** в соответствии с государственным **заданием** по программе обеспечения водных путей в судоходном состоянии и содержания шлюзов.При снижении уровня воды ниже проектного и определения уполномоченным органом нецелесообразности дальнейшего проведения дноуглубительных работ, влекущих просадку русла реки, предприятия уполномоченного органа освобождаются от обязанности по обеспечению гарантированных габаритов судового хода.  | В целях приведения в соответствие с п.п. 44) ст. 1 ЗРК «О внутреннем водном транспорте», где указано, что основным видом деятельности предприятия уполномоченного органа является «содержания и развития внутренних водных путей и **судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов)** в целях обеспечения безопасного плавания судов». Также предлагается с целью приведения в соответствие с Бюджетным кодексом, где отсутствует понятие «государственного заказа» заменить слова «государственным заказом» на «Государственное задание». |
|  | Подпункт 9)статьи 17 | Статья 17. Контроль и надзор в области внутреннего водного транспортаКонтроль и надзор в области внутреннего водного транспорта осуществляются территориальными подразделениями посредством:...9) дипломирования лиц командного состава судов, проводимого в соответствии с правилами дипломирования и аттестации лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Республики Казахстан. **Для получения профессионального диплома при проведении дипломирования допускаются лица, имеющие соответствующее образование, с представлением в территориальное подразделение следующих документов:****заявления установленной формы;****документа, удостоверяющего личность;****документа о высшем или послесреднем образовании (диплома);****документа, подтверждающего стаж плавания;****заключения медицинской комиссии о пригодности к работе на судне;****двух фотографий размером 3,5 х 4,5 сантиметра.****Дипломирование и аттестация лиц командного состава судов осуществляются территориальным подразделением не позднее двадцати двух рабочих дней со дня подачи заявления о проведении дипломирования и аттестации;** | Статья 17. Контроль и надзор в области внутреннего водного транспортаКонтроль и надзор в области внутреннего водного транспорта осуществляются территориальными подразделениями посредством:...9) дипломирования лиц командного состава судов, проводимого в соответствии с правилами дипломирования и аттестации лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Республики Казахстан.  | В целях оптимизации государственной услуги по дипломированию и аттестации командного состава судов. Перечень документов, необходимых для получения данной услуги и сроки её оказания предусмотрены Правилами дипломирования и аттестации лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре Республики Казахстан, утвержденными приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 27.03.2015 г. № 355. |
|  | **Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»** |
|  | подпункт 5-1) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…………………..5-1) **Отсутствует** | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:………………5-1) свидетельство на право выполнения авиационных работ – документ, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, удостоверяющий допуск эксплуатанта к авиационным работам. | 5-1 Поправка редакционного характера, вносится в связи с отсутствием определения в Законе Свидетельство на право выполнения авиационных работ является документом, выданным уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, удостоверяющим допуск эксплуатанта к авиационным работам. В этой связи дается такое определение. |
|  | подпункт 6-1)статьи 1 |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: .…… 6-1) обзор состояния авиационной безопасности – оценка потребностей в сфере безопасности, включающая выявление уязвимых мест, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, и выработку рекомендаций относительно корректирующих действий; |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: .……6-1) **Исключить** |  В соответствии с Приложением 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 11, март 2020 года), ратифицированной Республикой Казахстан, обзоры состояния авиационной безопасности исключены.  Ранее в пункте 3.4.6 Приложения 17 (издание 10, апрель 2017 года) содержалось понятие обзора состояния авиационной безопасности. Авиационные инспектора в соответствии с рекомендуемой практикой и стандартами ИКАО осуществляют контроль и надзор, путем: 1. Проверки состояния, 2. Инспекционной проверки, 3. Испытания, 4. Сертификации. Необходимости в проведении обзора состояния авиационной безопасности не имеется.  В этой связи обзоры состояния авиационной безопасности исключены в Приложении 17 Конвенции. |
|  | подпункт 10-3), статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……10-3) авиационный медицинский эксперт – физическое лицо, которое имеет сертификат авиационного медицинского эксперта, участвующее в обеспечении безопасности полетов путем проведения медицинского освидетельствования; | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……  **10-3) авиационный медицинский эксперт – врач, имеющий сертификат авиационного медицинского эксперта, прошедший подготовку и имеющий практические навыки и трудовой стаж в области авиационной медицины, который назначается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации для проведения медицинских освидетельствований кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок**; | В соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации (ратифицирован Республикой Казахстан 2 июля 1992 года) каждое Договаривающееся Государство предусматривает сотрудничество в деле достижения в максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации в отношении воздушных судов, летного состава, воздушных линий и вспомогательных служб по всем вопросам, в области которых такое единообразие будет способствовать воздушной навигации и совершенствовать ее.В целях приведения в соответствии с определением, представленным в Приложении 1 к Конвенции О Международной гражданской авиации ИКАО «Выдача свидетельств авиационному персоналу» (в понятийном аппарате «Определение» 1.1 Главы 1)«Член врачебной комиссии - Врач, прошедший подготовку и имеющий практические навыки в области авиационной медицины и опыт работы в авиации, который назначается полномочным органом по выдаче свидетельств для проведения медицинских освидетельствований годности по состоянию здоровья кандидатов на получение свидетельств или квалификационных отметок, для которых установлены требования по медицинскому освидетельствованию.»Вместе с тем сообщаем, что действующая редакция не дает полной характеристики понятию авиационного медицинского эксперта.  |
|  | подпункт 10-5), статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……  | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: …… **10-5) авиационное событие –авиационное происшествие или инцидент, связанное с эксплуатацией воздушного судна;** | 10-5 понятие «авиационное событие» предлагаем привести в соответствии с понятием, предусмотренным в документах ИКАО, в частности в DOC 9756 «Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов» (Часть I. Организация и планирование, 1.2 Определения)**Событие** - Любое авиационное происшествие или инцидент, имеющие отношение к эксплуатации воздушного судна. |
|  | подпункт 15-1), 15-2) и 15-3) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: …… **15-1)** **отсутствует****15-2)** **отсутствует****15-3)** **отсутствует** | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……  **15-1) авиационная медицина – раздел медицины, посвященный изучению вопросов медицинского обеспечения авиационных полетов;** **15-2) авиационный медицинский инспектор – авиационный инспектор, назначаемый уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, обладающий квалификацией и трудовой стаж в области авиационной медицины и уполномоченный на осуществление сертификации, контроля и надзора в сфере гражданской и экспериментальной авиации;** **15-3) опасность в сфере гражданской авиации - состояние или объект, которые могут вызвать авиационный инцидент или авиационное происшествие, или способствовать его возникновению;** | В связи с тем, что по тексту проекта Закона применяются указанные определения в соответствии с приложением ИКАО 16, том 4. Согласно п. 9.4.3 Приложения 14 к Конвенции (ИКАО) предпринимаются действия для уменьшения опасности при производстве полетов воздушных судов путем принятия мер, направленных на сведение к минимуму вероятности столкновений птиц и диких животных с воздушными судами.Также согласно п. 3.2.1 Doc. 9137 (часть 3) Ведомство гражданской авиации государства (ВГА) или национальное управление авиации (НУА) должны обеспечить разработку и реализацию всех процедур в рамках руководства по сертификации аэропортов, касающихся контроля птиц/диких животных, и включить их в аэродромную систему управления безопасностью полетов (СУБП). |
|  | Подпункты 29-2) статьи 1 |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе…**29-2) отсутствует**  |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе…**29-2) справедливая культура – культура (принцип) обеспечения безопасности полетов, при которой авиационный персонал и другие работники в сфере гражданской авиации сообщают об ошибках или проступках и не несут ответственности за совершенные проступки или ошибки в сфере гражданской авиации, за исключением случаев, предусмотренных настоящим Законом;** | На 39-ой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), отмечено что, здоровая «справедливая культура» имеет огромнейшее значение для успешной для создания культуры безопасности полетов, поскольку мотивирует сотрудников организаций гражданской авиации сообщать о происшествиях и инцидентах в сфере обеспечения безопасности полетов и при появлении опасных условий. Такая информация позволяет заблаговременно выявить проблемы, связанные с безопасностью полетов, и тенденции в области безопасности полетов. Важнейшим элементом культуры справедливости является принцип нетерпимости в отношении преднамеренных нарушений или халатного поведения.В связи с этим, Ассамблеей ИКАО было рекомендовано государствам-членам предпринять следующие меры: 1. в кратчайший возможный срок пересмотреть национальное законодательство с целью выявления несоответствий с приложениями и руководящими принципами ИКАО в связи с принятием культуры справедливости;
2. настоятельно призвать авиационные организации разработать и внедрить программу культуры справедливости как части надежной культуры безопасности полетов;
3. разработать политику в области культуры справедливости в качестве основы для эффективной культуры безопасности;
4. внедрить средства, с помощью которых сотрудники могут добровольно и конфиденциально сообщать о проблемах в области безопасности полетов без страха навлечь на себя неприятности.

Также, было отмечено, что применение культуры справедливости подлежит проверке со стороны ИКАО в рамках Универсальной программы надзора за безопасностью с целью выявления неэффективного внедрения такой культуры. С учетом изложенного, а также учитывая внедрение системы обязательного и добровольного представления данных считаем необходимым предусмотреть в настоящем Законе статьи регламентирующие вопросы обязательно и добровольного представления данных с соблюдением принципа справедливой культуры.Кроме того,согласно 68-шага «Плана нации - 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ Н. Назарбаева»деятельность авиационных властей Казахстана должна быть ориентирована на модель Британского государственного агентства гражданской авиации и **Агентства безопасности авиации Европейского союза**.Также, в соответствии с абзацем вторым пункта 2 статьи 7 Закона Республики Казахстана от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» отдельные **требования, содержащиеся в авиационных правилах международных организаций** в сфере гражданской авиации, **могут быть включены в законодательство** Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.Изучив, Европейский опыт по внедрению и имплементации системы обязательного и добровольного представления данных о происшествиях и инцидентах основанного на принципе справедливой культуры считаем необходимым внести предлагаемые поправки. В этой связи предлагаемое понятие «справедливой культуры» основано на Правилах Европейской комиссии об обязательном и добровольном предоставлении данных о происшествии и инцидентах № 376/2014, утверждённых Европейским Парламентом и Советом от 3 апреля 2014 г.  |
|  | подпункт 31) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..31) сертификат годности аэродрома (вертодрома) - документ, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, удостоверяющий соответствие аэродрома (вертодрома) нормам годности к их эксплуатации;……… | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..31) Сертификат годности аэродрома (вертодрома) – документ, выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, удостоверяющий соответствие аэродрома (вертодрома) **сертификационным требованиям**;……… | В ходе сертификационного обследования аэродром (вертодром) проверяется на соответствие не только требованиям норм годности к их эксплуатации но и других НПА, которые объединены в сертификационные требования |
|  | подпункт 38)статьи 1 |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: .…… 38) сертификат организации по досмотру служб**ой** авиационной безопасности аэропорта - документ установленного образца, удостоверяющий соответствие организации досмотра служб**ой** авиационной безопасности аэропорта сертификационным требованиям; …… |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ………. 38) сертификат **службы авиационной безопасности аэропорта** – документ установленного образца, удостоверяющий соответствие **службы авиационной безопасности аэропорта** сертификационным требованиям; …… | Исключение слов «организации по досмотру» в целях проведения сертификации всей службы, а не только подразделения досмотра для полного охвата вопросов программы проверки. **В соответствии с п. 7.2.4.2 Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО), деятельность по контролю качества должна охватывать все аспекты Национальной программы подготовки в области безопасности гражданской авиации, включая организацию национальной системы авиационной безопасности и планирование мер в области обеспечения безопасности для всех государственных органов или других организаций, вовлеченных в реализацию таких мер.** |
|  | подпункт 53-3), 53-4)статьи 1 |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……….**53-3) Отсутствует** |  Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……….**53-3) квалификационная система подготовки и оценки – система подготовки и оценки, для которой характерны ориентация на результаты, особое внимание к стандартам эффективности выполнения операций и измерению этих стандартов, а также разработка учебного курса на основе установленных стандартов эффективности;** | 53-3 В связи с тем, что по тексту проекта Закона применяются указанные определения. Приложение ИКАО 16, том 4. Органы по верификации указаны в документе Центральный реестр: Информация и данные для обеспечения прозрачности. Документ выпускается ИКАО, и содержит данные по аккредитованным ИКАО органам по верификации.53-4 В связи с тем, что по тексту Закона используется термин квалификационная система подготовки и оценкиВ соответствии с PANS-TRG Doc 9868 «Квалификационная система подготовки и оценки. Система подготовки и оценки, для которой характерны ориентация на результаты, особое внимание к стандартам эффективности выполнения операций и измерению этих стандартов, а также разработка учебного курса на основе установленных стандартов эффективности».Пп.9) п.2 Правил определения уровня квалификации авиационного персонала, утвержденных квалификационная система подготовки и оценки – система подготовки и оценки, для которой характерны ориентация на результаты, особое внимание к стандартам эффективности выполнения операций и измерению этих стандартов, а также разработка учебного курса на основе установленных стандартов эффективности; |
|  | подпункт 54-2) и 54-3)статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……**54-2) Отсутствует** | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе В настоящем Законе используются следующие основные понятия: ……**54-2)** **наземное обслуживание - обслуживание, необходимое при прибытии воздушного судна в аэропорт (аэродром) или отправлении воздушного судна из аэропорта (аэродром), не включающее обслуживание воздушного движения;** | Проектом закона в статью 61 вносятся изменения в целях создания условий для осуществления надлежащего контроля и надзора за деятельностью эксплуатантов авиации общего назначени легкой и сверхлегкой авиации.  54-3 Определение приведено из документов ИКАО – DOC 10121 Руководство по наземному обслуживанию, издание 1, 2019 г. |
|  | подпункт 61-1) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..**61-1)** **Отсутствует** ……… | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..**61-1) опасные грузы в сфере гражданской авиации - изделия или вещества, создающие угрозу для здоровья, безопасности и имущества человека или окружающей среды, указанные в перечне опасных грузов определяемые Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху Международной организации гражданской авиации;** ……… | В целях приведения в соответствие с Приложением 18 к Конвенции ИКАО, а также в целях обеспечения единообразного применения определения «опасные грузы».В соответствии с Главой 1. «Определения» Приложения 18 ИКАО Опасные грузы - изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в Технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.2.2.1 Каждое Договаривающееся государство принимает необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдениеподробных положений, содержащихся в Технических инструкциях. Кроме того, каждое Договаривающееся государство принимает необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение положений любой поправки к Техническим инструкциям, которая может публиковаться в ходе установленного периода применимости издания Технических инструкций. |
|  | пункт 65-1)статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…….65-1) инструктивный материал – документ, включающий описание процессов и процедур, предназначенный для авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, в целях единообразного применения законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) при проведении сертификации, осуществлении контроля и надзора, а также отнесения несоответствий сертификационным требованиям к различным **категориям**; | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:…….65-1) инструктивный материал – документ, включающий описание процессов и процедур, предназначенный для авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, в целях единообразного применения законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) при проведении сертификации, осуществлении контроля и надзора, а также отнесения несоответствий сертификационным требованиям к различным **уровням**; | Данная поправка предлагается в связи с применением в системе гражданской авиации Казахстана лучшего международного опыта, в частности Европейского опыта. В Европе и международной авиации используются **уровни несоответствии**, а не категории. Данное изменение позволит казахстанской гражданской авиации лучше взаимодействовать с иностранными коллегами и быстро находить понимание в в вопросам уровней сертификации при сотрудничестве. Например, в соответствие с пунктом M.A.905 Постановления Европейской Комиссии (EU), 2019/1383, предусмотрено, что:а) Несоответствие **уровня 1** — это любое несоответствие о существенном несоблюдении требований настоящего приложения, который снижает стандарт безопасности полетов и серьезно угрожает безопасности полетов.b) Несоответствие **уровня 2** - это любое несоответствие о несоблюдении требований настоящего приложения, который может снизить стандарт безопасности полетов и поставить под угрозу безопасность полетов.  |
|  | подпункт 66-1) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:**…****66-1) беспилотный летательный аппарат** – воздушное судно, **выполняющее полет без пилота (экипажа) на борту и управляемое в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов;** | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:**…****66-1) беспилотное воздушное судно -** воздушное судно**, которое эксплуатируется или предназначено для автономной работы или для дистанционного управления без пилота на борту;** | В целях приведения в соответствии с определениями, используемыми в мировой практике и для обеспечения отсутствия различий в понятийном аппарате при взаимодействии в рамках мирового сообщества. Были взяты за основу определения, предусмотренные в нормативном правовом акте Европейской Комиссии «Reg EASA 2019/945». Кроме того, данные понятия используются по тексту проекта Закона. |
|  | подпункты 66-2), 66-3), 66-4), 66-5) и 66-6) 66-7) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:**…****66-2) отсутствует****66-3) отсутствует****66-4) отсутствует****66-5) отсутствует****66-6) отсутствует** **66-7) отсутствует** | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:**…** **66-2) беспилотная авиационная система** - **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;** **66-3) система дистанционной идентификации - система, обеспечивающая локальную трансляцию информации о беспилотном воздушном судне в процессе выполнения полета;** **66-4) зона ограничения полетов беспилотных воздушных судов - часть воздушного пространства, установленных размеров над территорией Республики Казахстан, в пределах которого полеты беспилотных воздушных судов ограничены»;****66-5) держатель сертификата - физическое лицо или юридическое лицо, соответствующее квалификационным, сертификационным и (или) разрешительным требованиям в отношении которого было выдано свидетельство, проведена сертификация, оформлен допуск и (или) получено разрешение на осуществление авиационной деятельности;****66-6) экспертное медицинское заключение – заключение, выданное одним или несколькими авиационными медицинскими инспекторами уполномоченной организации в сфере гражданской авиации по спорным случаям с привлечением специалистов по производству полетов или других специалистов в области авиации;****66-7) сертифицированный аэродром (вертодром), аэропорт – аэродром (вертодром), аэропорт, эксплуатанту которого выдан сертификат годности аэродрома (вертодрома);**……… | В связи с тем, что в данное время полеты беспилотных воздушных судов (далее – БПВС) ограничены только по высоте, населенности и близости к аэродрому, предлагается ввести понятие зон ограниченных для полетов БПВС, которые будут устанавливаться по согласованию с местными органами исполнительной власти, правоохранительными органами и министерством обороны для обеспечения защиты данных, предотвращения проникновения в зоны ограничений полетов для БПВС без специального разрешения, а также обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности.В настоящее время, с образованием уполномоченной организации в сфере гражданской авиации с медицинскими инспекторами, которые осуществляют контроль и надзор за медицинской деятельностью в гражданской авиации (функции мед.инспекторов это сертификация авиационных медицинских центров, назначение АМЕ, мед. обеспечение авиационных учебных центров, аэропортов, авиакомпаний, оценка мед. сертификатов авиаперсонала, выдаваемых АМЕ) необходимо разделить понятия авиационного медицинского инспектора и АМЕ, чтобы не было двоякого толкования.В целях приведения в соответствие с Приложением 14 к Конвенции ИКАО, а также в целях обеспечения единообразного применения определения «сертифицированный аэродром, (вертодром), аэропорт».Термин взят из приложения 14 ИКАО, вводится для обеспечения соответствия стандартам ИКАО в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации, согласно которой государства обязаны обеспечить единообразное применение стандартов ИКАО.В соответствии с Главой «1.2 Определения» сертифицированный аэродром - аэродром, эксплуатанту которого выдан сертификат аэродрома. 66-5 Предлагаем включить определение держателя сертификата в настоящий Закон так как уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает различные виды сертификатов. Определение взято с Руководства по летной годности (Doc 9760) Международной организации гражданской авиации Часть I согласно которой Держатель сертификата (Certificate holder) - Физическое лицо или организация, которые в своей работе отвечают установленным государством требованиям к уровням компетентности и безопасности при осуществлении авиационной деятельности, в отношении которой была выдана лицензия, проведена сертификация, оформлен допуск и/или получено разрешение на проведение. |
|  | подпункт 78) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..78) безопасность полета - **комплекс мер, обеспечивающих безопасное проведение полетов**, при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска;……… | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..78) безопасность полета - **состояние,** при котором риск причинения вреда жизни или здоровью людей, или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска;……… | В целях приведения в соответствие с Приложением 19 к Конвенции ИКАО. В пункте 78) статьи 1 Закона об ИВП понятие «безопасность полетов» определено как комплекс мер, обеспечивающих безопасное проведение полетов, а в соответствии с Приложением 19 к Конвенции о международной гражданской авиации (ИКАО), безопасность полета определяется именно как состояние, а не комплекс мер. Таким образом, безопасность полета как состояние, может быть выражена соответствующими целевыми показателями, которые можно контролировать через управление рисками. Приложением 19, «Глава 1. Определения» Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются. |
|  | подпункт 78-2), 78-3) и 78-4) статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..**78-2)** **Отсутствует** **78-3)** **Отсутствует****78-4)** **Отсутствует**……… | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:...**78-2) воздушное судно пригодное для выполнения полетов - состояние воздушного судна, включая двигателей, воздушных винтов или составных частей, соответствующее утвержденной конструкции и условиям безопасной эксплуатации;****78-3) программа по безопасности полетов - комплекс правил и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов.****78-4) система управления безопасностью полетов (СУБП) – системный подход к управлению безопасностью полетов, включая организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры**; | В целях обеспечения единообразного применения определения «пригодный для выполнения полетов», а также в целях приведения в соответствие с Главой 1 Части 2 Приложения 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации согласно которой пригодный для выполнения полетов - состояние воздушного судна, двигателя, воздушного винта или составной части, при котором они соответствуют их утвержденной конструкции и условиям их безопасной эксплуатации.Программа по безопасности полетов (ГосПБП). Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.А также приведено в соответствии с Doc 9859 ИКАО «Руководство по управлению безопасностью полетов»программа по безопасности полетов (ГосПБП) (State safety programme (SSP)).Комплекс правил и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов. Вносится определение связи отсутствием определения понятия «Система управления безопасностью полетов» Определение соответствует с Приложению 19 к Конвенции о международной гражданской авиации, (Глава 1. Определения). **Система управления безопасностью полетов (СУБП).** Системный подход к управлению безопасностью полетов,включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры. 4.1.2 Государство обеспечивает разработку поставщиком обслуживания плана, способствующего внедрению СУБП. |
|  | подпункт 81)статьи 1 | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..81) сертификат типа - документ, **подтверждающий соответствие нормам летной годности конструкции типа гражданского воздушного судна;**……… | Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем ЗаконеВ настоящем Законе используются следующие основные понятия:……..81) сертификат типа – документ, **выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации или иностранным государством для определения конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта и подтверждающий** **соответствие конструкции нормам летной годности;**……… | Изложить в предлагаемой редакции для целей приведения в соответствие с Частью I Приложения 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации согласно которой Сертификат типа - Документ, выданный Договаривающимся государством для определения конструкции типа воздушного судна, двигателя или воздушного винта и подтверждения того, что эта конструкция отвечает соответствующим нормам летной годности данного государства.А также в целях обеспечения единообразного применения определения «сертификата типа». |
|  | Часть четвертаяпункта 3статьи 6 | Статья 6. Виды авиации…………..Гражданская авиация, использующая воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой менее пяти тысяч семисот килограмм, в том числе **вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее трех тысяч ста восьмидесяти килограмм,** признается легкой авиацией.………….. | Статья 6. Виды авиации………….Гражданская авиация, использующая воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой менее пяти тысяч семисот килограмм, в том числе **вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой менее трех тысяч ста семидесяти пяти килограмм**, признается легкой авиацией.………….. | В целях приведения в соответствие с Частью 5 Приложения 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации, согласно которой применительно к вертолетам с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг, а также для целей приведения в соответствия с главой 6 Раздела II Части III Приложения 6 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации, согласно которой Эксплуатант вертолета, максимальная масса которого превышает **3175 кг**, контролирует и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную государством регистрации, с помощью системы, указанной в пп. 4.2.3 f) и 4.2.4 части II Приложения 8. |
|  | пункт 1-1 статьи 7 | Статья 7. Применение стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также авиационных правил других международных организаций в сфере гражданской авиации……..**1-1. Отсутствует**…….. | Статья 7. Применение стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также авиационных правил других международных организаций в сфере гражданской авиации……..**1-1. В воздушном пространстве суверенитет над которым не определен, где Республика Казахстан несет ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения, применяются стандарты и рекомендуемая практика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в соответствии с порядком, определенным законодательством Республики Казахстан.**…….. | В целях урегулирования организации воздушного движения в районах воздушного пространства в соответствии с пунктом 2.1.2 Приложения 11 ИКАО «Обслуживание воздушного движения»:«2.1.2 Части воздушного пространства над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений. Затем Договаривающееся государство, взявшее на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в таких частях воздушного пространства, принимает меры к организации и обеспечению этого обслуживания в соответствии с положениями настоящего Приложения.». |
| 1. 72.
 | пункт 6 статьи 10 | Статья 10. Государственный контроль и надзор за деятельностью авиации**...** 6. По итогам проверок и иных форм контроля и надзора служащими уполномоченной организации в сфере гражданской авиации могут быть составлены итоговые документы (акты, инспекторские предписания) и приняты меры воздействия, предусмотренные настоящим Законом и иными законами Республики Казахстан.…. | Статья 10. Государственный контроль и надзор за деятельностью авиации**...** 6. По итогам проверок и иных форм контроля и надзора служащими уполномоченной организации в сфере гражданской авиации могут быть составлены итоговые документы (акты, инспекторские предписания) и приняты меры воздействия, предусмотренные настоящим Законом и иными законами Республики Казахстан. **Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации по обращениям физических и юридических лиц либо по своей инициативе может отменить, отозвать, приостановить или изменить итоговые документы проверок и иных форм контроля и надзора**.…. |  Поправка вносится в целях устранения пробела в законодательстве. В настоящее время уполномоченная организация в сфере гражданской авиации не уполномочена принять меры в отношении неправомерных итоговые документы (акты, инспекторские предписания), выдаваемых служащими уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, так как действующее законодательство не позволяет рассматривать жалобы и отменять неправомерные (акты, инспекторские предписания) служащими уполномоченной организации.Поправка вносится по аналогии практики применения контрольных и надзорных органов. |
| 1. 73.
 | подпункт 3) статьи 10-2 | Статья 10-2. Деятельность, подлежащая контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасностиК деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:……..3) обеспечение аэронавигационной информацией;…….. | Статья 10-2. Деятельность, подлежащая контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасностиК деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:……..3) обеспечение аэронавигационной информацией, **разработка схем полетов по приборам и составление аэронавигационных карт;** | В соответствии с положениями пункта 4.1.2 Правил аэронавигационного обслуживания «Производства полетов воздушных судов» (Doc 8168 ИКАО, TOM II PANS-OPS «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам»), государство несет ответственность за обеспечение того, чтобы все опубликованные схемы полетов по приборам в своем воздушном пространстве могли выполняться безопасно соответствующими воздушными судами. Безопасность полетов обеспечивается не только за счет применения технических критериев PANS-OPS и соответствующих положений ИКАО, но также требует мер контроля качества процесса применения этих критериев, которые могут включать в себя регулирование, контроль за воздушным движением, апробацию на земле и апробацию в полете. Согласно пункта 1.3.3 Приложения 4 ИКАО «Аэронавигационные карты»:«1.3.3 Договаривающееся государство принимает все необходимые меры для обеспечения того, чтобы предоставляемая им информация и аэронавигационные карты были адекватными и точными и своевременно обновлялись путем внесения соответствующих изменений.». |
| 1. 74.
 | подпункты 13) и 14) статьи 10-2 | Статья 10-2. Деятельность, подлежащая контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасностиК деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:………..13) обеспечение гражданских воздушных судов, объектов и служб аэропорта горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями;14) обеспечение эксплуатантов гражданских воздушных судов и других потребителей специальными автотранспортными средствами и оборудованием; | Статья 10-2. Деятельность, подлежащая контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасностиК деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:……….**13)** **исключить****14) наземное обслуживание;** | В связи с объединением пп.13) и 14) в определение «наземное обслуживание».Наземное обслуживание включает различные виды услуг для обслуживания ВС, пассажиров, багажа, грузов, в т.ч. обеспечение гражданских воздушных судов, объектов и служб аэропорта горюче-смазочными материалами и специальными жидкостями, обеспечение эксплуатантов гражданских воздушных судов и других потребителей специальными автотранспортными средствами и оборудованием, которые оказывают влияние на безопасность полетов, однако над которыми не обеспечивается надлежащий контроль. |
|  |  | в подпункт 17) вносится изменение на казахском языке, **текст на русском не меняется;**  | в подпункт 17) вносится изменение на казахском языке, **текст на русском не меняется;**  |  |
| 1. 75.
 | подпункт 18)статьи 10-2 | Статья 10-2. Деятельность, подлежащая контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасностиК деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:**18) отсутствует** | Статья 10-2. Деятельность, подлежащая контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасностиК деятельности, подлежащей контролю и надзору по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской и экспериментальной авиации, относятся:…….**18) обеспечение функционирования системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации.** | В связи с внедрением системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации (статьи 92-1, 92-2, 93-3), функционирование данной системы в организациях гражданской авиации подлежит контролю и надзору, так как напрямую связано с обеспечением безопасности полетов. В соответствии со статеи 568 КоАП предусмотрена административная ответственность за сокрытие авиационного происшествия, инцидента или сведений о них либо искажение информации, либо повреждение или уничтожение бортовых или наземных средств объективного контроля или других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов. |
| 1. 76.
 | пункт 4 и 6статьи 11 | Статья 11. Порядок проведения проверок за соблюдением физическими и юридическими лицами требований безопасности полетов и авиационной безопасности  ……..  4. Авиационные инспекторы при проверке обязаны предъявить приказ о проведении проверки и служебное удостоверение. Началом проведения проверки считается момент вручения проверяемому лицу копии приказа о проведении проверки.……6. По результатам проверки авиационным инспектором, осуществляющим проверку, составляется акт о результатах проверки в двух экземплярах.  В акте о результатах проверки указываются:  1) дата, время и место составления акта;  2) наименование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации;  3) дата и номер акта о назначении проверки, на основании которого проведена проверка;  4) фамилия, имя, отчество (если оно указано в документе, удостоверяющем личность) и должность лица, проводившего проверку;  5) фамилия, имя, отчество (если оно указано в документе, удостоверяющем личность) проверяемого физического лица либо наименование и реквизиты юридического лица, а в случае проведения проверки гражданских воздушных судов иностранных эксплуатантов – всех проверяемых физических или юридических лиц и иных лиц, присутствовавших при проведении проверки;  6) дата, место и период проведения проверки;  7) сведения о результатах проверки, в том числе о выявленных нарушениях, их характере;  8) сведения об ознакомлении или отказе в ознакомлении с актом проверяемого физического или юридического лица, а также лиц, присутствовавших при проведении проверки, их подписи или запись об отказе от подписи;  9) подпись должностного лица, проводившего проверку.  Проверяемое лицо вправе обжаловать результаты проверки в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации либо в суд в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан.  К акту о результатах проверки прилагаются (при их наличии) заключения проведенных исследований (испытаний), экспертиз и другие документы или их копии, связанные с результатами проверки. | Статья 11. Порядок проведения проверок за соблюдением физическими и юридическими лицами требований безопасности полетов и авиационной безопасности  ……..  4. Авиационные инспекторы при проверке обязаны предъявить приказ о проведении проверки и **удостоверение авиационного инспектора гражданской авиации**. Началом проведения проверки считается момент вручения проверяемому лицу копии приказа о проведении проверки.……..6. По результатам проверки авиационным инспектором, осуществляющим проверку, составляется акт о результатах проверки в двух экземплярах. В акте о результатах проверки указываются: 1) дата, время и место составления акта; 2) наименование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации; 3) дата и номер акта о назначении проверки, на основании которого проведена проверка; 4) фамилия, имя, отчество (если оно указано в документе, удостоверяющем личность) и должность лица, проводившего проверку; 5) фамилия, имя, отчество (если оно указано в документе, удостоверяющем личность) проверяемого физического лица либо наименование и реквизиты юридического лица, а в случае проведения проверки гражданских воздушных судов иностранных эксплуатантов – всех проверяемых физических или юридических лиц и иных лиц, присутствовавших при проведении проверки; 6) дата, место и период проведения проверки; 7) сведения о результатах проверки, в том числе о выявленных нарушениях, их характере; 8) сведения об ознакомлении или отказе в ознакомлении с актом проверяемого физического или юридического лица, а также лиц, присутствовавших при проведении проверки, их подписи или запись об отказе от подписи; 9) подпись должностного лица, проводившего проверку. Проверяемое лицо вправе обжаловать результаты проверки в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации либо в суд в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан. К акту о результатах проверки прилагаются (при их наличии) заключения проведенных исследований (испытаний), экспертиз и другие документы или их копии, связанные с результатами проверки.**Должностные лица ведомства уполномоченного органа** **в сфере гражданской авиации при выполнении своих обязанностей имеют права, предусмотренные подпунктами 1), 2) 4) пункта 2 статьи 16-6 настоящего Закона.** | В соответствии с пунктом 3.69 Приложения 9 «Упрощение формальностей» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 15, октябрь 2017 года), ратифицированной РК, договаривающимся государствам следует выдавать своим инспекторам гражданской авиации документ, удостоверяющий личность, с учетом добавления 8.В соответствии с подпунктом 1) пункта 319 Программы авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан, удостоверение авиационного иснпектора гражданской авиации – пропуск авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфре гражданской авиации, осуществляющих контроль и надзор за соблюдением авиационной безопасности и безопасностью полетов.При рассмотрении поступивших жалоб проверяемого лица на результаты проверок, материалов административного правонарушении с выездом на место или другой служебной необходимостью, требуется обеспечить должностных лиц ведомства уполномоченного органа правами:1) беспрепятственного доступа во все контролируемые зоны аэропортов Республики Казахстан, к воздушным судам и объектам организаций гражданской авиации, включая ангары, топливохранилища, служебные помещения эксплуатантов и авиационные учебные центры для осуществления служебных обязанностей;2) запрашивать от эксплуатантов и организаций гражданской авиации информацию, документы, включая информацию о квалификации авиационного персонала, а также требовать объяснения и материалы, необходимые для выполнения своих функций, с установлением сроков их предоставления;3) находиться по согласованию с эксплуатантом на борту гражданского воздушного судна в полете с правом нахождения в кабине или салоне воздушного судна. |
| 1. 77.
 | пункт 5 статьи 12 | Статья 12. Результаты контроля и надзора по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности:….  5. Невыполнение инспекторского предписания является основанием для приостановления действия или отзыва сертификата (свидетельства) на осуществление деятельности в сфере гражданской и (или) экспериментальной авиации и влечет ответственность, установленную законами Республики Казахстан.  Инспекторские предписания, выдаваемые авиационными инспекторами, могут быть обжалованы в **уполномоченный орган** в сфере гражданской авиации или суд. | Статья 12. Результаты контроля и надзора по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности….  5. Невыполнение инспекторского предписания является основанием для приостановления действия или отзыва сертификата (свидетельства) на осуществление деятельности в сфере гражданской и (или) экспериментальной авиации и влечет ответственность, установленную законами Республики Казахстан. Инспекторские предписания, выдаваемые авиационными инспекторами, могут быть обжалованы **в уполномоченную организацию** в сфере гражданской авиации или суд. |  Поправка вносится в целях устранения пробела в законодательстве. В настоящее время уполномоченный орган в сфере гражданской авиации фактически на деле не может принять никакие меры в отношении инспекторского предписания, выдаваемого авиационным инспектором уполномоченной организации, так как у них нет в штате авиационных инспекторов или других авиационных экспертов. В таком же положении находится уполномоченная организация, так как существует законодательный пробел не позволяющий ей рассматривать жалобы и отменять незаконные инспекторские предписания. |
| 1. 78.
 | Статья 12-1 | Статья 12-1. Программа по безопасности полетов гражданской авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации разрабатывает в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) программу по безопасности полетов, которая:1) представляет систему управления безопасностью полетов в гражданской авиации в отрасли гражданской авиации;2) устанавливает эффективное внедрение международных стандартов и рекомендуемой практики, связанных с системой управления безопасностью полетов;3) направлена на достижение высокого уровня управления рисками безопасности полетов и непрерывное снижение количества авиационных происшествий и инцидентов.2. [Программа](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39617866#sub_id=100) по безопасности полетов в гражданской авиации включает:1) политику и цели в области безопасности на государственном уровне;2) управление рисками, связанными с безопасностью полетов на государственном уровне;3) обеспечение безопасности гражданской авиации на государственном уровне;4) содействие развитию безопасности гражданской авиации на государственном уровне.3. Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации является ключевым приоритетом деятельности и обязательством всех субъектов общественных отношений, связанных с использованием воздушного пространства **Республики Казахстан и деятельностью авиации, в пределах компетенций, установленных законодательством Республики Казахстан.** | Статья 12-1. Программа по безопасности полетов гражданской авиации1. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации совместно с государственными органами, принимающими участие в обеспечении безопасности полетов, разрабатывает и реализует в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) программу по безопасности полетов, соответствующую масштабам и сложности системы гражданской авиации, которая: **1) представляет единый комплекс правил и мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности полетов;** **2) способствует эффективной реализации системы управления безопасностью полетов эксплуатантов и организаций гражданской авиации и надлежащее взаимодействие с ними;** **3) обеспечивает мониторинг и оценку показателей эффективности обеспечения безопасности полетов гражданской авиации;** **4) поддерживает и улучшает общегосударственные показатели эффективности обеспечения безопасности полетов.**  2. Программа по безопасности полетов в гражданской авиации включает: 1) **государственную** политику, цели и ресурсы в области обеспечения безопасности полетов; 2) **управление факторами** **риска для безопасности полетов на государственном уровне;** 3) **обеспечение безопасности полетов на государственном уровне;** **4) популяризацию вопросов безопасности полетов на государственном уровне.** 3. Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации является ключевым приоритетом деятельности и обязательством всех субъектов общественных отношений, связанных с использованием воздушного пространства. |  Учитывая растущую сложность мировой авиатранспортной системы и взаимозависимый характер авиационной деятельности, необходимой для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, необходимо развитие упреждающей стратегии повышения эффективности обеспечения безопасности полетов.Данная стратегия в сфере безопасности полетов реализуется посредством программы по безопасности полетов, в рамках которой систематически выявляются и устраняются риски для безопасности полетов. Действующая программа по безопасности полетов в сфере гражданской авиации, утвержденная постановлением Правительства РК от 11 марта 2016 года No 136, не в полной мере соответствует целям и политике ИКАО.  Например, по стандартам ИКАО Программа должна быть государственной и определять политику, цели, задачи, конечный результат и предусматривать постоянные финансовые средства на нужды безопасности полетов. Действующая программа носит декларативный характер и написана как регулирующие Правила, что противоречит стандартам ИКАО. Кроме того, в настоящее время Международная Организация Гражданской Авиации (ИКАО) установила новые требования для договаривающихся государств – иметь собственную государственную программу безопасности полетов.Обязательства государства в области безопасности полетов включают как контроль за обеспечением безопасности полетов, так и управление безопасностью полетов, что комплексно реализуется в рамках государственной программы по безопасности полетов.В соответствии с пунктом 3.1 Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации, (Глава 1. Определения). **Государства принимают и осуществляют ГосПБП, соответствующую масштабам и сложности системы** **гражданской авиации данного государства**, но могут делегировать функции и виды деятельности по управлениюбезопасностью полетов другому государству, региональной организации по контролю за обеспечением безопасностиполетов (RSOO) и региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO). |
| 1. 79.
 | Новый подпункт 5) статьи 12-2 | Статья 12-2. Программа авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации совместно с государственными органами, принимающими участие в обеспечении авиационной безопасности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), разрабатывает Программу авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан, которая:      1) обеспечивает защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства путем введения определенных правил, практик и процедур;      2) реализует концепцию обеспечения авиационной безопасности;      3) определяет политику, цели и задачи в области авиационной безопасности;     4) устанавливает требования по защите аэропортов, воздушных судов и аэронавигационных средств от актов незаконного вмешательства. | Статья 12-2. Программа авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации совместно с государственными органами, принимающими участие в обеспечении авиационной безопасности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО), разрабатывает программу авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан, которая: 1) обеспечивает защиту гражданской авиации от актов незаконного вмешательства путем введения определенных правил, практик и процедур;  2) реализует концепцию обеспечения авиационной безопасности; 3) определяет политику, цели и задачи в области авиационной безопасности; 4) устанавливает требования по защите аэропортов, воздушных судов и аэронавигационных средств от актов незаконного вмешательства**;** **5) включает основные направления и механизм реализации программы, необходимые ресурсы и источники их финансирования, ожидаемый результат от реализации и индикаторы программы.** | Замечание аудита ИКАО по авиационной безопасности, проведенного в 2017 году.В соответствии с требованиями п. 3.1.1 Приложения 17 «Безопасность» к Чикагской конвенции, ратифицированной РК.Каждое Договаривающееся государство принимает в письменном виде и осуществляет национальную программу безопасности гражданской авиации для защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов.Действующая программа по авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденная постановлением Правительства РК от 23 октября 2017 года, не в полной мере соответствует целям и политике ИКАО. Например, по стандартам ИКАО Программа должна быть государственной и определять политику, цели, задачи, конечный результат и предусматривать постоянные финансовые средства на нужды авиационной безопасности. Действующая программа носит декларативный характер и реализуется как регулирующие Правила, что противоречит стандартам ИКАО.Кроме того, Государственная программа авиационной безопасности предполагает финансирование из республиканского бюджета для реализации целей и задач в сфере авиационной безопасности согласно стандартам ИКАО.К примеру, в Государственной программе будет предусмотрено выделение денежных средств из республиканского бюджета, в части оснащения досмотровым оборудованием аэропортов.В соответствии с пунктом 28 Системы государственного планирования в Республике Казахстан, утвержденной Постановлением Правительства РК от 29 ноября 2017 года № 790, Государственные программы утверждаются Правительством РК по согласованию с Президентом РК.В свою очередь утверждение Государственной Программы авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан будет проводиться по согласованию с Президентом Республики Казахстан. |
| 1. 80.
 | подпункт 2-1) пункта 1 статьи 14 | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………2-1) утверждает инструктивные материалы, а также выпускает директивы по летной годности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО);……… | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………2-1) **Исключить**……… | В связи с перенесением этой нормы в пункт 2 статьи 16-9 данного Закона.В целях создания условий для оперативного обеспечения авиационных инспекторов соответствующими инструментами и средствами для использования в работе, необходимо утверждение таких документов возложить на уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.В целях создания условий для оперативного обеспечения авиационных инспекторов соответствующими инструментами и средствами для использования в работе, необходимо утверждение таких документов возложить на уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. |
| 1. 81.
 | подпункт 14) пункта 1статьи 14 |  Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. [Уполномоченный орган](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32882345) в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:……… 14) утверждает типовые инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов; |  Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. [Уполномоченный орган](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32882345) в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…….. 14) разрабатывает и утверждает типовые инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, **авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг;**  | Приведение в соответствие с пунктом 4.1 Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации ИКАО.Требования к наличию СУБП в сертифицированных авиационных учебных центрах гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления своих услуг позволит применить упреждающий подход к уменьшении факторов риска для безопасности полетов, прежде чем они приведут к авиационным происшествиям и инцидентам. Включение управления факторами риска через проведение всестороннего анализа программ обучения позволит управлять непреднамеренными последствиями на прогностическом уровне. |
| 1. 82.
 | подпункт 25) пункта 1 статьи 14 | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………**25) утверждает перечень опасных грузов, предназначенных для перевозки гражданскими воздушными судами**;……… | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………**25) Исключить**……… | В целях исключения дублирования с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc. 9284-AN/905 ИКАО), которые являются основным документом ИКАО по вопросам перевозки опасных грузов по воздуху. |
| 1. 83.
 | подпункт 41-46)пункта 1 статьи 14 | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………41-46) утверждает правила **орнитологического обеспечения полетов гражданских воздушных судов в Республике Казахстан**;……… | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………41-46) разрабатывает и утверждает **правила управления опасностями, создаваемыми птицами и дикими животными для полетов гражданских воздушных судов в Республике Казахстан**;……… | Приведение в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.Согласно п. 9.4.3 Приложения 14 к Конвенции (ИКАО) предпринимаются действия для уменьшения опасности при производстве полетов воздушных судов путем принятия мер, направленных на сведение к минимуму вероятности столкновений птиц и диких животных с воздушными судами.Также согласно п. 3.2.1 Doc. 9137 (часть 3) Ведомство гражданской авиации государства (ВГА) или национальное управление авиации (НУА) должны обеспечить разработку и реализацию всех процедур в рамках руководства по сертификации аэропортов, касающихся контроля птиц/диких животных, и включить их в аэродромную систему управления безопасностью полетов (СУБП). |
| 1. 84.
 | подпункт41-53)пункта 1 статьи 14 |  Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: ….. 41-53) утверждает правила сертификации и выдачи сертификата **по организации досмотра** служб**ой** авиационной безопасности аэропорта; ….. |  Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: …..41-53) разрабатывает и утверждает правила сертификации и выдачи сертификата службы авиационной безопасности аэропорта (аэродрома), **а также сертификационные требования к службе авиационной безопасности аэропорта (аэродрома);****……..** | Исключить слова «по организации досмотра». Проведение сертификации требуется для службы авиационной безопасности в целях полного охвата вопросов программы проверки.В соответствии с п. 7.2.4.2 Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО), деятельность по контролю качества должна охватывать все аспекты Национальной программы подготовки по безопасности в гражданской авиации, включая организацию национальной системы авиационной безопасности и планирование мер в области обеспечения безопасности для всех государственных органов или других организаций, вовлеченных в реализацию таких мер.Норма вносится в целях гармонизации нормативных правовых актов, предлагается объединить в единый документ Правила сертификации и Сертификационные требования к службе авиационной безопасности аэропорта. |
| 1. 85.
 | подпункт41-60)статьи 14 |  Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации ….. 41-60) утверждает сертификационные требования по организации досмотра служб**ой** авиационной безопасности аэропорта; ……. |  Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации …..………**41-60) Исключить**……… | Исключается в целях гармонизации нормативных правовых актов, предлагается объединить в единый документ Правила сертификации и Сертификационные требования к службе авиационной безопасности аэропорта в пункте 41-53) статье 14 |
| 1. 86.
 | Подпункт 41-72) пункта 1 статьи 14 | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации 1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…41-72) **разрабатывает и** утверждает правила **эксплуатации** беспилотных **летательных аппаратов** в воздушном пространстве Республики Казахстан; | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации 1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…41-72) разрабатывает и утверждает **П**равила **использования** беспилотных **авиационных систем** в воздушном пространстве Республики Казахстан; | В связи с внедрением беспилотных авиационных систем предлагается изменить наименование действующих Правил.  |
| 1. 87.
 | Подпункт 41-81) пункта 1 статьи 14 | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…….**41-81) Отсутствует** ……. | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:……..**41-81) разрабатывает и утверждает правила по противообледенительной защите воздушного судна на земле;**…….. | Ряд нормативных правовых актов Республики Казахстан имеют нормы, регламентирующие противообледенительную обработку и защиту воздушных судов на земле.Однако, эти нормы не обеспечивают всех требований, необходимых для противообледенительной обработки и защиты воздушных судов на земле перед вылетом, изложенных в Руководстве по противообледенительной защите воздушных судов на земле (Doc 9640-AN/940).В этой связи, необходимо закрепить компетенцию уполномоченного органа в сфере гражданской авиации по принятию отдельных правил по противообледенительной защите ВС на земле, где будет регламентированы все детали противообледенительной защиты воздушного судна. |
| 1. 88.
 | Подпункт 41-82) пункта 1 статьи 14 | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…….**41-82) Отсутствует** ……. | Статья 14. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области использования воздушного пространства и деятельности авиации1. Уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:……..**41-82) разрабатывает и утверждает методику расчета инфраструктурных сборов по согласованию с уполномоченным органом в сфере защиты конкуренции и ограничения монополистической деятельности;**…….. | Пунктом 3 статьи 65 законодательства РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» определено, что договор, заключаемый эксплуатантом аэропорта с поставщиком услуг наземного обслуживания или авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, должен предусматривать оплату компенсационного платежа за пользование объектами инфраструктуры, оборудованием и техническими средствами аэропорта в соответствии с типовым договором на оказание услуг наземного обслуживания.Предлагается слова «оплату компенсационного платежа» заменить словами «оплату инфраструктурного сбора», так как действующее понятие «компенсационный платеж» приводит к размытому толкованию данной нормы.В настоящее время на территории аэропорта наземным обслуживанием одновременно занимаются как сам аэропорт, так и авиакомпании, самостоятельно обслуживающие свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту.При этом, следует отметить, что авиакомпании, самостоятельно обслуживающие свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, как и поставщики услуг наземного обслуживания являются пользователями инфраструктуры аэропорта.В связи с чем, плата должна взиматься с пользователей инфраструктуры (т.е. как с поставщиков услуг наземного обслуживания, так и с авиакомпаний, самостоятельно обслуживающие свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту), поскольку для создания, развития и поддержания инфраструктуры аэропортами затрачиваются финансовые ресурсы.В соответствии с принципом ICAO «User pays» - стоимость услуги должна быть оплачена тем пользователем, который ее непосредственно потребляет (Doc 9082, Section 2).Следовательно, в целях исключения размытости толкования данной нормы, предлагается в данном контексте слова «оплату компенсационного платежа» заменить словами «оплату инфраструктурного сбора».При этом, в настоящее время отсутствует методика определения инфраструктурных сборов. В связи с чем, в целях единого подхода аэропортов в определении инфраструктурных сборов, а также объективности их структуры, предлагается на законодательном уровне закрепить компетенцию за уполномоченным органом в сфере гражданской авиации по разработке и утверждению методики определения инфраструктурных сборов. |
| 1. 89.
 | Подпункты 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18), 19), 20), 21), 22), 23), 24), 25), 26), 27), 28), 29), 30), 31) статьи 15-1 | Статья 15-1. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области естественных монополийУполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: …….3) осуществляет анализ сфер естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации на предмет отнесения предоставляемых субъектами естественных монополий услуг (товаров, работ) в рамках данных сфер к регулируемым и вносит по итогам проведенного анализа заключение о необходимости внесения изменений и (или) дополнений в перечень регулируемых услуг (товаров, работ), утверждаемый уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий;4) вносит на рассмотрение уполномоченному органу, осуществляющему руководство в сферах естественных монополий, предложения о включении в перечень субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации, привлекающих займы международных финансовых организаций;5) формирует заключение о необходимости включения субъектов, осуществляющих деятельность в сферах естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации, в государственный регистр субъектов естественных монополий либо об исключении из него и вносит такое заключение на рассмотрение уполномоченному органу, осуществляющему руководство в сферах естественных монополий;6) создает экспертный совет и утверждает положение о нем;7) разрабатывает, утверждает и применяет недискриминационные методики расчета тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий;8) проводит анализ информации субъектов естественных монополий об исполнении инвестиционных программ (проектов);9) согласовывает концепцию проекта государственно-частного партнерства, концессионное предложение, технико-экономическое обоснование проекта государственно-частного партнерства, в том числе концессионного проекта, конкурсную документацию проекта государственно-частного партнерства, в том числе концессионного проекта, проекты договоров государственно-частного партнерства, в том числе договора концессии, а также внесение в них изменений и (или) дополнений в части порядка формирования и утверждения тарифов (цен, ставок сборов) на товары, работы и услуги, относящиеся к сфере естественных монополий;10) разрабатывает и утверждает стандарты оказания услуг потребителям субъектами естественных монополий;11) разрабатывает и утверждает методику формирования и оценки проектов инвестиционных программ (проектов) субъектов естественных монополий, а также проводит мониторинг и оценку показателей эффективности их реализации;12) устанавливает метод тарифного регулирования соответствующих сфер естественных монополий;13) разрабатывает и утверждает методику расчета уровня временного понижающего коэффициента к тарифам (ценам, ставкам сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации;14) вводит регулирование в случаях, когда на основании анализа соответствующего внутреннего рынка установлено, что такой рынок находится в состоянии естественной монополии;15) определяет технические условия недискриминационного доступа в сфере гражданской авиации;16) вносит субъектам естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации в случаях, установленных законодательными актами Республики Казахстан, обязательные для исполнения предписания о заключении договоров на услуги субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации с потребителями, внесении изменений в заключенные договоры;17) вносит субъектам естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации, государственным органам в случаях нарушения ими законодательства Республики Казахстан о естественных монополиях обязательные для исполнения предписания, в том числе предписания о реорганизации субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации и (или) отчуждении имущества;18) инициирует изменение тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) или их предельных уровней и тарифных смет субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации в порядке, определенном уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий;19) запрашивает и получает информацию, необходимую для осуществления своих полномочий, от физических и юридических лиц, в том числе государственных органов, органов местного самоуправления, а также их должностных лиц, **~~с~~** соблюдением установленных законодательными актами Республики Казахстан требований к разглашению сведений, составляющих коммерческую и иную охраняемую законом тайну;20) инициирует снижение тарифов (цен, ставок сборов) на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации с учетом требования пункта 1 статьи 15-1 Закона Республики Казахстан «О естественных монополиях»;21) согласовывает кандидатуру назначаемого реабилитационного управляющего и план реабилитации субъекта естественной монополии в области услуг аэропортов и аэронавигации;22) утверждает тарифы (цены, ставки сборов) или их предельные уровни на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации с учетом требований к качеству, установленных в пределах своей компетенции;23) дает разъяснения по вопросам законодательства Республики Казахстан о естественных монополиях в пределах своей компетенции;24) принимает решение об утверждении временного компенсирующего тарифа для возмещения потребителям убытков, причиненных субъектом естественной монополии в области услуг аэропортов и аэронавигации;25) письменно либо в виде электронного документа в зависимости от формы подачи заявки обосновывает отказ в принятии к рассмотрению заявки субъекта естественной монополии в области услуг аэропортов и аэронавигации на утверждение или изменение тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней;26) информирует потребителей о принятых решениях по вопросам регулирования деятельности субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации, кроме тех, которые содержат сведения, составляющие коммерческую и иную охраняемую законом тайну;27) проводит публичные слушания при рассмотрении заявок субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации на утверждение тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней;28) осуществляет контроль за:исполнением субъектом естественной монополии в области услуг аэропортов и аэронавигации тарифной сметы;закупками, затраты на которые учитываются при утверждении тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней и тарифных смет на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации;29) информирует через средства массовой информации о случаях нарушения Закона Республики Казахстан "О естественных монополиях" и фактах привлечения к ответственности виновных лиц;30) размещает не позднее пяти календарных дней со дня принятия решения на своем интернет-ресурсе информацию о проведении публичных слушаний при рассмотрении заявок субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации на утверждение тарифов (цен, ставок сборов) или их предельных уровней;31) размещает на своем интернет-ресурсе информацию о тарифах (ценах, ставках сборов) и тарифных сметах на регулируемые услуги (товары, работы) субъектов естественных монополий в области услуг аэропортов и аэронавигации не позднее пяти календарных дней со дня их утверждения; | Статья 15-1. Компетенция уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области естественных монополийУполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:  …..**3) исключить;****4) исключить;****5) исключить;****6) исключить;****7) исключить;****8) исключить;****9) исключить;****10) исключить;****11) исключить;****12) исключить;****13) исключить;****14) исключить;****15) исключить;****16) исключить;****17) исключить;****18) исключить;****19) исключить;****20) исключить;****21) исключить;****22) исключить;****23) исключить;****24) исключить;****25) исключить;****26) исключить;****27) исключить;****28) исключить;****29) исключить;****30) исключить;****31) исключить;** | Закон Республики Казахстан от 27 декабря 2018 года № 204-VІ «О естественных монополиях» утратил силу Законом Республики Казахстан от 9 июля 1998 года № 272 «О естественных монополиях». Действующим Законом поглощены указанные компетенции уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в области естественных монополий. В настоящее время, необходимо исключение дублирующих норм права в законодательных актах и дальнейшего устранение препятствии для признание утратившим силу подзаконных актов принятых в реализацию норм утратившего силу Закона «О естественных монополиях». |
| 1. 90.
 | Пункт 1статьи 16 | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации 1. При сертификации в сфере гражданской авиации подтверждается соответствие эксплуатантов и организаций гражданской авиации, воздушных судов, аэродромов и авиационных услуг, предусмотренных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации 1. При сертификации в сфере гражданской авиации подтверждается соответствие эксплуатантов и организаций гражданской авиации, воздушных судов, **беспилотных авиационных систем**, аэродромов и авиационных услуг, предусмотренных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. | В связи с введением новой сертификации для БПВС массой более 30 кг для обеспечения технической годности состояния БПВС и обслуживания в соответствии с утвержденными регламентами.  |
| 1. 91.
 | пункт 6статьи 16 | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации……..6. Несоответствия сертификационным требованиям, выявленные при сертификационном обследовании, подразделяются на три **категории: категория 1, категория 2 и категория 3.**        **К категории 1** относится несоответствие сертификационным требованиям, не препятствующее осуществлению деятельности и подлежащее его устранению при совершенствовании производства.        **К категории 2** относится несоответствие сертификационным требованиям, не препятствующее осуществлению деятельности при условии его устранения в сроки, согласованные с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, или введения ограничений.        **К категории 3** относится несоответствие сертификационным требованиям, препятствующее осуществлению деятельности. | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации……..6. Несоответствия сертификационным требованиям, выявленные при сертификационном обследовании, подразделяются на **три уровня: уровень 1, уровень 2 и уровень 3.** **К уровню 1** относится несоответствие сертификационным требованиям, препятствующее осуществлению деятельности.**К уровню 2** относится несоответствие сертификационным требованиям, не препятствующее осуществлению деятельности при условии его устранения в сроки, согласованные с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, или введения ограничений. **К уровню 3** относится несоответствие сертификационным требованиям, не препятствующее осуществлению деятельности и подлежащее его устранению при совершенствовании производства.        | Данная поправка предлагается в связи с необходимостью применения в системе гражданской авиации Казахстана лучшего международного опыта, в частности Европейского опыта. То есть в международной авиации при сертификации используются уровни несоответствия, а не категории. Например, в соответствие с пунктом M.A.905 Постановления Европейской Комиссии (EU), 2019/1383, предусмотрено, что:а) Несоответствие **уровня 1** - это любое несоответствие о существенном несоблюдении требований настоящего приложения, который снижает стандарт безопасности полетов и серьезно угрожает безопасности полетов.b) Несоответствие **уровня 2** - это любое несоответствие о несоблюдении требований настоящего приложения, который может снизить стандарт безопасности полетов и поставить под угрозу безопасность полетов Кроме того, данная поправка вносится, в целях единообразного применения классификации нарушений (статья 16-3) и несоответствий при сертификации в настоящем Законе (статья 16) |
| 1. 92.
 | пункт 7статьи 16 | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации……..7. Несоответствия сертификационным требованиям **категории 3** характеризуются неспособностью заявителя обеспечить охрану жизни и здоровья человека, окружающей среды, безопасность полетов и авиационную безопасность, исходя из технических и финансовых возможностей заявителя.        При несоответствии сертификационным требованиям **категории 3** уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в выдаче сертификата (свидетельства на право выполнения авиационных работ) либо ограничивает действие сертификата (свидетельства на право выполнения авиационных работ) в случаях и порядке, установленных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, до момента устранения выявленных несоответствий заявителем.  | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации……..7. Несоответствия сертификационным требованиям **уровня 1** характеризуются неспособностью заявителя обеспечить охрану жизни и здоровья человека, окружающей среды, безопасность полетов и авиационную безопасность, исходя из технических и финансовых возможностей заявителя.        При несоответствии сертификационным требованиям **уровня 1** уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в выдаче сертификата (свидетельства на право выполнения авиационных работ) либо ограничивает действие сертификата (свидетельства на право выполнения авиационных работ) в случаях и порядке, установленных законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, до момента устранения выявленных несоответствий заявителем.  | Данная поправка предлагается в связи с необходимостью применения в системе гражданской авиации Казахстана лучшего международного опыта, в частности Европейского опыта. То есть в международной авиации при сертификации используются уровни несоответствия, а не категории. Например, в соответствие с пунктом M.A.905 Постановления Европейской Комиссии (EU), 2019/1383, предусмотрено, что:а) Несоответствие **уровня 1** - это любое несоответствие о существенном несоблюдении требований настоящего приложения, который снижает стандарт безопасности полетов и серьезно угрожает безопасности полетов.b) Несоответствие **уровня 2** - это любое несоответствие о несоблюдении требований настоящего приложения, который может снизить стандарт безопасности полетов и поставить под угрозу безопасность полетов Кроме того, данная поправка вносится, в целях единообразного применения классификации нарушений (статья 16-3) и несоответствий при сертификации в настоящем Законе (статья 16) |
| 1. 93.
 | подпункт 1), 2) пункта 8 статьи 16 | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации…………8. При несоответствии сертификационным требованиям категории 2 уполномоченная организация в сфере гражданской авиации: 1) устанавливает срок для устранения выявленного несоответствия, не превышающий трех месяцев с момента его выявления. Заявитель разрабатывает план корректирующих действий по устранению выявленного несоответствия и представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации в течение десяти рабочих дней с момента ознакомления с результатами сертификационного обследования;2) на основе оценки мер, предложенных заявителем по устранению выявленного несоответствия, утверждает план корректирующих действий либо возвращает его на доработку с обоснованием.   Срок, указанный в плане корректирующих действий, продлевается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации при условии предоставления заявителем обоснования о необходимости его изменения.………. | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации…………8. При несоответствии сертификационным требованиям **уровня 2** уполномоченная организация в сфере гражданской авиации: 1) **согласовывает** срок для устранения выявленного несоответствия, не превышающий трех месяцев с момента его выявления.  Заявитель разрабатывает план корректирующих действий по устранению выявленного несоответствия и представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации в течение десяти рабочих дней с момента ознакомления с результатами сертификационного обследования;2) на основе оценки мер, предложенных заявителем по устранению выявленного несоответствия, **согласовывает** план корректирующих действий либо возвращает его на доработку с обоснованием.   Срок, указанный в плане корректирующих действий, продлевается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации при условии предоставления заявителем обоснования о необходимости его изменения.…………… | Данная поправка предлагается в связи с необходимостью применения в системе гражданской авиации Казахстана лучшего международного опыта, в частности Европейского опыта. То есть в международной авиации при сертификации используются уровни несоответствия, а не категории. Например, в соответствие с пунктом M.A.905 Постановления Европейской Комиссии (EU), 2019/1383, предусмотрено, что:а) Несоответствие **уровня 1** - это любое несоответствие о существенном несоблюдении требований настоящего приложения, который снижает стандарт безопасности полетов и серьезно угрожает безопасности полетов.b) Несоответствие **уровня 2** - это любое несоответствие о несоблюдении требований настоящего приложения, который может снизить стандарт безопасности полетов и поставить под угрозу безопасность полетов Кроме того, данная поправка вносится, в целях единообразного применения классификации нарушений (статья 16-3) и несоответствий при сертификации в настоящем Законе (статья 16) |
| 1. 94.
 | пункт 9статья 16 | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации………… 9. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует представление заявителем плана корректирующих действий и (или) выполнение корректирующих действий в установленные планом сроки путем проведения проверки. Если заявитель не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в сроки, установленные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, несоответствие сертификационным требованиям **категории 2** становится несоответствием сертификационным требованиям **категории 3** и уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в выдаче сертификата (свидетельства на право выполнения авиационных работ) или отзывает ранее выданный сертификат (свидетельство на право выполнения авиационных работ). При несоответствии сертификационным требованиям **категории 1** план корректирующих действий не требуется. | Статья 16. Сертификация в сфере гражданской авиации………… 9. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует представление заявителем плана корректирующих действий и (или) выполнение корректирующих действий в установленные планом сроки путем проведения проверки или иных форм контроля и надзора.  Если заявитель не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в сроки, **согласованные** уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, несоответствие сертификационным требованиям **уровня 2** становится несоответствием сертификационным требованиям **уровня 1** и уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отказывает в выдаче сертификата (свидетельства на право выполнения авиационных работ) или отзывает ранее выданный сертификат (свидетельство на право выполнения авиационных работ). При несоответствии сертификационным требованиям **уровня 3** план корректирующих действий не требуется. | В соответствии с п. 9 статьи 16 Закона об ИВП, уполномоченная организация контролирует выполнение заявителем плана корректирующих действий путем проведения проверки. Вместе с тем необходимость выезда на проверки в целях соответствующего контроля не всегда возникает и нецелесообразна поскольку представленные эксплуатантом материалов в том числе копий документов и фото бывают достаточными для того, чтобы убедиться в устранении недостатков или нарушений. В этой связи вносится поправка в целях предоставления возможности осуществления указанного контроля не только путем проверок, но и иных форм контроля и надзора.  В соответствии с пунктом 4статьи 10 Закона об ИВП государственный контроль и надзор за деятельностью гражданской и экспериментальной авиации осуществляется в форме:…….. 3) иных форм контроля и надзора, включающих наблюдение и анализ деятельности физических и юридических лиц по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.Заменить слово «установленные» на «согласованные», поскольку план корректирующих действий разрабатывается организацией гражданской авиации, она же и определяет сроки, необходимые ей для реализации данного корректирующего мероприятия. Уполномоченная организация согласовывает данные срокиДанная поправка предлагается в связи с необходимостью применения в системе гражданской авиации Казахстана лучшего международного опыта, в частности Европейского опыта. То есть в международной авиации при сертификации используются уровни несоответствия, а не категории. Например, в соответствие с пунктом M.A.905 Постановления Европейской Комиссии (EU), 2019/1383, предусмотрено, что:а) Несоответствие **уровня 1** - это любое несоответствие о существенном несоблюдении требований настоящего приложения, который снижает стандарт безопасности полетов и серьезно угрожает безопасности полетов.b) Несоответствие **уровня 2** - это любое несоответствие о несоблюдении требований настоящего приложения, который может снизить стандарт безопасности полетов и поставить под угрозу безопасность полетов Кроме того, данная поправка вносится, в целях единообразного применения классификации нарушений (статья 16-3) и несоответствий при сертификации в настоящем Законе (статья 16) |
| 1. 95.
 | Часть вторая пункта 2 статьи 16-3 | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений………2. ……….Нарушение первого уровня включает:отказ в доступе к объектам эксплуатанта и (или) организаций гражданской авиации (включая воздушные суда, здания, сооружения, ангары, топливохранилища, служебные помещения и на территорию) авиационному инспектору;получение сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ), поддержание соответствия сертификационным требованиям эксплуатантом или организацией гражданской авиации путем фальсификации представленных документов;совершение противозаконных действий или незаконного использования сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) эксплуатантом или организацией гражданской авиации;внесение изменений и (или) дополнений в документацию, подлежащую утверждению уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, без соответствующего утверждения такой организацией;непредставление в установленный срок эксплуатантом или организацией гражданской авиации плана корректирующих действий в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для проведения его оценки или невыполнение корректирующих действий в сроки, установленные или продленные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, при нарушении второго уровня;**Отсутствует**иные случаи, на основании которых действие сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) приостанавливается либо сертификат (свидетельство на выполнение авиационных работ) отзывается в соответствии с настоящим Законом.......... | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений………2.……...Нарушение первого уровня включает:**1)** отказ в доступе к **документации**, объектам эксплуатанта и (или) организаций гражданской авиации (включая воздушные суда, здания, сооружения, **аэродромы, объекты аэронавигационного обслуживания**, **организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники**, **организации летной годности**, **мастерские, перроны,** **зоны обработки грузов, авиационные учебные центры**, ангары, топливохранилища, служебные помещения) авиационному инспектору;**2)** получение сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ), поддержание соответствия сертификационным требованиям эксплуатантом или организацией гражданской авиации путем фальсификации представленных документов;**3)** совершение противозаконных действий или незаконного использования сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) эксплуатантом или организацией гражданской авиации;**4)** внесение изменений и (или) дополнений в документацию, подлежащую утверждению уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, без соответствующего утверждения такой организацией;**5)** непредставление в установленный срок эксплуатантом или организацией гражданской авиации плана корректирующих действий в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации для проведения его оценки или невыполнение корректирующих действий в сроки, **согласованные** или продленные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, при нарушении второго уровня;**6) непредоставление в установленный срок эксплуатантом или организацией гражданской авиации в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации информации об авиационном происшествии или инциденте;****7)** иные случаи, на основании которых действие сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) приостанавливается либо сертификат (свидетельство на выполнение авиационных работ) отзывается в соответствии с настоящим Законом............ |  Согласно пункту 3.1 Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (Doc 9734) (далее - Руководство) указано, что Закон об авиации предусматривает в необходимых случаях **доступ персонала, осуществляющего функции контроля за обеспечением безопасности полетов, к воздушным судам, производственной деятельности, средствам и службам, персоналу и соответствующей учетной документации, касающейся лиц и организаций, осуществляющих авиационную деятельность.** Кроме того, согласно пункту 3.1.6 Руководства Закон об авиации также предоставляет **государственным инспекторам права,** **в том числе на получение необходимого** **доступа и проведение инспекции.**  Также следует отметить, что пунктом 3.3.2.2 Руководства предусматривается, что весь технический персонал государства, уполномоченный выполнять функции выдачи лицензий, сертификации, утверждения и/или контроля, в зависимости от конкретного случая, должен обладать соответствующими удостоверениями (с указанием действующего законодательства), идентифицирующими его как технических экспертов, нанятых государственными полномочными органами и имеющих **право неограниченного и беспрепятственного доступа к воздушным судам, авиационным документам, аэродромам, службам обслуживания воздушного движения и другим соответствующим средствам и службам и соответствующие полномочия** на проведение инспекций в зависимости от конкретного случая и в соответствии с основным законодательством государства. Необходимо отметить, что ИКАО проводит аудит государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов на соответствия стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.  При проведении аудита ИКАО руководствуются протокольными вопросами по 8 областям проверки, например основное авиационное законодательство, летная годность и другие. В соответствии с протокольным вопросом по основному авиационному законодательству **указан перечень объектов гражданской авиации доступ к которым должен иметь авиационный инспектор.** В этой связи, учитывая, что действующим законодательством не охвачены все объекты гражданской авиации, которые указаны в протокольных вопросах ИКАО, возникает необходимость отнесения отказа в доступе к причисленным авиационным объектам как нарушение первого уровня, которые являются существенными нарушениями.  На основании изложенного, возникает необходимость в целях достижения высокого результата аудита, а также приведения деятельности уполномоченной организации в соответствии с требованиями ИКАО предлагается внести данную поправку.По подпункту 6)В целях упрочения применении норм абзацев данной части предлагается обозначать в виде подпунктов. Также в целях устранения пробелов в Законе в связанные с донесением информацию о фактах авиационных происшествий и инцидентов.Необходимость внесения дополнения вызвана имеющими место случаями утаивания эксплуатантами авиационных происшествий или инцидентов, в связи с чем факты авиационных происшествий или инцидента выявляются постфактум, в ходе осуществления надзора или становятся известными через СМИ.В свою очередь, сокрытие авиационного происшествия или инцидента влечет за собой отсутствие должного расследования, при этом не устанавливаются причины происшествия или инцидента, следовательно не разрабатываются профилактические мероприятия по предотвращению авиационных событий, что приводит к снижению уровня безопасности полетов. |
| 1. 96.
 | Часть вторая пункта 5 статьи 16-3 | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений………5. При нарушении первого уровня уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает меры по отзыву сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) или полному или частичному его ограничению или приостановлению действия в случаях и порядке, установленных настоящим Законом, до момента устранения выявленных нарушений эксплуатантом или организацией гражданской авиации.**Отсутствует**…….. | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений.………5. При нарушении первого уровня уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает меры по отзыву сертификата (свидетельства на выполнение авиационных работ) или полному или частичному его ограничению или приостановлению действия в случаях и порядке, установленных настоящим Законом, до момента устранения выявленных нарушений эксплуатантом или организацией гражданской авиации.**В случае допущения нарушений первого уровня, предусмотренных подпунктами 2) и 3) части второй пункта 2 настоящий статьи уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отзывает сертификат (свидетельства на выполнение авиационных работ).** …….. | В целях уточнения принятия мер по нарушениям первого уровня, так как на практике при решении вопроса об отзыве соответствующего сертификата (свидетельства) эксплуатанта или организации гражданской авиации возникают проблемы. Они связаны с пробелами, так как в Законе об ИВП не определены, когда принимаются соответствующие меры по конкретным нарушениям. Так, при получении сертификата (свидетельства) путем фальсификации представленных документов или незаконного использования сертификата (свидетельства) необходимо принять меры в виде отзыва сертификата (свидетельства), поскольку эти нарушения являются серьезными и граничат с уголовным правонарушением. |
| 1. 97.
 | пункт 6 статьи 16-3 |  Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений……… 6. В случае нарушений второго уровня уполномоченная организация в сфере гражданской авиации: 1) устанавливает срок для устранения выявленных нарушений, не превышающий трех месяцев с момента выявления нарушения. Эксплуатант или организация гражданской авиации разрабатывает план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений и представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации в течение десяти рабочих дней с момента ознакомления с результатами проверок или получения инспекторского предписания; 2) на основе оценки мер, предложенных эксплуатантом или организацией гражданской авиации по устранению выявленных нарушений, утверждает план корректирующих действий либо возвращает его на доработку с обоснованием. Сроки, указанные в плане корректирующих действий, продлеваются уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации при условии предоставления эксплуатантом или организацией гражданской авиации обоснования о необходимости их изменения. | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений……… 6. В случае нарушений второго уровня уполномоченная организация в сфере гражданской авиации: 1) **согласовывает** срок для устранения выявленных нарушений, не превышающий трех месяцев с момента выявления нарушения. Эксплуатант или организация гражданской авиации разрабатывает план корректирующих действий по устранению выявленных нарушений и представляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации в течение десяти рабочих дней с момента ознакомления с результатами проверок или получения инспекторского предписания; 2) на основе оценки мер, предложенных эксплуатантом или организацией гражданской авиации по устранению выявленных нарушений, **согласовывает** план корректирующих действий либо возвращает его на доработку с обоснованием. Сроки, указанные в плане корректирующих действий, продлеваются уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации при условии предоставления эксплуатантом или организацией гражданской авиации обоснования о необходимости их изменения. | План корректирующих действий разрабатывается организациями гражданской авиации, они же и устанавливают сроки, необходимые им для реализации данного корректирующего мероприятия. Уполномоченная организация согласовывает данные сроки, поэтому необходимо заменить слово устанавливает срок на согласовывает срок.  |
| 1. 98.
 | пункт 7 статьи 16-3 | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений………7. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует представление эксплуатантом или организацией гражданской авиации плана корректирующих действий и (или) выполнение корректирующих действий в установленные планом сроки путем проведения проверки. Если эксплуатант или организация гражданской авиации не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в сроки, установленные уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, нарушение второго уровня становится нарушением первого уровня и принимаются меры, предусмотренные в пункте 5 настоящей статьи. | Статья 16-3. Уровни нарушений установленных требований, выявленных при осуществлении постоянного надзора, и меры по устранению нарушений………7. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации контролирует представление эксплуатантом или организацией гражданской авиации плана корректирующих действий и (или) выполнение корректирующих действий в установленные планом сроки путем проведения проверки **или иных форм контроля и надзора.** Если эксплуатант или организация гражданской авиации не представляет приемлемый план корректирующих действий или не выполняет корректирующие действия в сроки, **согласованные** уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, нарушение второго уровня становится нарушением первого уровня и принимаются меры, предусмотренные в пункте 5 настоящей статьи. | В соответствии с п. 9 статьи 16 Закона об ИВП, уполномоченная организация контролирует выполнение нарушителем плана корректирующих действий путем проведения проверки. Вместе с тем необходимость выезда на проверки в целях соответствующего контроля не всегда возникает и нецелесообразна поскольку представленные эксплуатантом материалы в том числе копий документов и фото бывают достаточно для того, чтобы убедиться в устранении недостатков или нарушений. В этой связи вносится поправка в целях предоставления возможности осуществления указанного контроля не только путем проверок, но и иных форм контроля и надзора.  *В соответствии с пунктом 4 статьи 10 Закона об ИВП государственный* контроль *и* надзор *за деятельностью гражданской* и *экспериментальной авиации осуществляется в* форме*:**……..* *3) иных* формконтроляинадзора*, включающих наблюдение и анализ деятельности физических и юридических лиц по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.*План корректирующих действий разрабатывается организациями гражданской авиации, они же и устанавливают сроки, необходимые им для реализации данного корректирующего мероприятия. Уполномоченная организация согласовывает данные сроки, поэтому необходимо заменить слово установленные на согласованные |
| 1. 99.
 | часть первая пункта 2статьи 16-4 |  **Статья 16-4. Контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности**…….  2. Контроль осуществляется посредством выборочных и внеплановых проверок физических и (или) юридических лиц, наблюдения и анализа их деятельности за соблюдением требований безопасности полетов**,** **a также** **обзоров** **состояния авиационной безопасности** и испытаний системы авиационной безопасности. |  **Статья 16-4. Контроль за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности** …….  2. Контроль осуществляется посредством выборочных и внеплановых проверок физических и (или) юридических лиц, наблюдения и анализа их деятельности за соблюдением требований безопасности полетов и испытаний системы авиационной безопасности. |  В соответствии с Приложением 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 11, март 2020 года), ратифицированной Республикой Казахстан, обзоры состояния авиационной безопасности исключены.  Ранее в пункте 3.4.6 Приложения 17 (издание 10, апрель 2017 года) содержалось понятие обзора состояния авиационной безопасности. |
| 1. 100.
 | подпункт 2) пункта 2 статьи 16-6 | Статья 16-6. Авиационный инспектор2. Авиационные инспекторы при выполнении своих обязанностей имеют право:……2) запрашивать от эксплуатантов и организаций гражданской авиации информацию, документы, включая информацию о квалификации авиационного персонала, а также требовать объяснения и материалы, необходимые для выполнения своих функций, с установлением сроков их предоставления; | Статья 16-6. Авиационный инспектор2. Авиационные инспекторы при выполнении своих обязанностей имеют право:…….2) запрашивать от эксплуатантов и организаций гражданской авиации информацию, документы, включая информацию о квалификации авиационного персонала, а также требовать объяснения и материалы, необходимые для выполнения своих функций, с установлением сроков их предоставления, **проводить опрос авиационного персонала с целью выявления потенциальных недостатков в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности**.  | Одним из методов выявления потенциальных недостатков в области обеспечения безопасности полетов является интервьюирование авиационного персонала.В настоящее время при проведении инспекционных проверок авиационными инспекторами регулярно проводятся опросы и интервью с авиационным персоналом в целях выявления потенциальных недостатков в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Данный метод выявления недостатков не урегулирован настоящим Законом и другими нормативными правовыми актами Республики Казахстан, в связи с этим предлагается дополнить подпункт 2) пункта 2 статьи 16-6 в части проведения опроса авиационного персонала. В соответствии с п.2 ст.64 Трудового кодекса Применение дисциплинарных взысканий, не предусмотренных настоящим Кодексом и **иными законами** Республики Казахстан, не допускается.В этой связи, проектом Закона предлагается поправка, предусматривающая виды дисциплинарных взысканий на уровне **Закона «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации» (далее – Закон об ИВП).**  При этом новым пунктом 9 в статье 16-6 предлагаются виды ограничений налагаемых на авиационных инспекторов.  И поэтому только для этих случаев, при их наступлении, предлагается привязка к таким видам дисциплинарных взысканий в виде предупреждения о неполном служебном соответствии либо увольнение (расторжение).  В иных случаях будут применяться виды дисциплинарных взысканий, предусмотренных Трудовым кодексом.  В этой связи, предусматривать отдельные виды дисциплинарных взысканий в отношении авиационных инспекторов полагаем, не требуется.  В соответствии со статьей 16-6 Закона об ИВП Авиационным инспектором является служащий уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, уполномоченный на осуществление сертификации, контроля и надзора в сфере гражданской и экспериментальной авиации.В соответствии с Законом «О противодействии коррупции» (п.4 ст. 1) 4) **служащие уполномоченной организации в сфере гражданской авиации,** действующие в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации приравниваются к лицам уполномоченным на **выполнение государственных функций**.В этой связи указанные виды дисциплинарных взысканий в проекте закон были взяты по аналогии из закона «Государственной службы» (*1) замечание; 2) выговор; 3) строгий выговор; 4) предупреждение о неполном служебном соответствии; 4-1) понижение в государственной должности, за исключением административных государственных служащих, осуществляющих свою деятельность на избранной основе;**5) увольнение с занимаемой государственной должности.)*      Законами Республики Казахстан могут **устанавливаться иные виды** взысканий. |
| 1. 101.
 | пункт 4статьи 16-6 |  **Статья 16-6. Авиационный инспектор**…….  4. При нахождении эксплуатанта или организации гражданской авиации, объектов, средств, подлежащих проверке, на территории аэродрома (вертодрома) эксплуатант аэродрома (вертодрома) обязан обеспечить беспрепятственный доступ к ним авиационного инспектора на основании предъявляемого им служебного удостоверения. |  **Статья 16-6. Авиационный инспектор** …….  4. При нахождении эксплуатанта или организации гражданской авиации, объектов, средств, подлежащих проверке, на территории аэродрома (вертодрома) эксплуатант аэродрома (вертодрома) обязан обеспечить беспрепятственный доступ к ним авиационного инспектора на основании предъявляемого им **удостоверения авиационного инспектора гражданской авиации.** |  В соответствии с пунктом 3.69 Приложения 9 «Упрощение формальностей» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 15, октябрь 2017 года), ратифицированной Республикой Казахстан, договаривающимся государствам следует выдавать своим инспекторам гражданской авиации документ, удостоверяющий личность, с учетом добавления 8. В соответствии с подпунктом 1) пункта 319 Программы авиационной безопасности гражданской авиации РК, удостоверение авиационного иснпектора гражданской авиации – пропуск авиационных инспекторов уполномоченной организации в сфре гражданской авиации, осуществляющих контроль и надзор за соблюдением авиационной безопасности и безопасностью полетов. |
| 1. 102.
 | пункт 6 статьи 16-6 |  Статья 16-6. Авиационный инспектор…………………. 6. Для поддержания требуемого уровня профессиональной подготовки авиационные инспекторы периодически должны:1) проходить обучение на курсах по поддержанию профессионального уровня;2) проходить тренировку с эксплуатацией авиационной техники и (или) на авиационных тренажерах;3) поддерживать профессиональную подготовку (квалификацию) в организациях гражданской авиации и эксплуатантов в объеме и на уровне, которые установлены правилами профессиональной подготовки и поддержания квалификации авиационных инспекторов, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. |  Статья 16-6. Авиационный инспектор………………………………..6. Для поддержания требуемого уровня профессиональной подготовки авиационные инспекторы **за счет средств из бюджета уполномоченной организации в сфере гражданской авиации** периодически должны: 1) проходить обучение на курсах по поддержанию профессионального уровня; 2) проходить тренировку с эксплуатацией авиационной техники и (или) на авиационных тренажерах; 3) поддерживать профессиональную подготовку (квалификацию) в организациях гражданской авиации и эксплуатантов в объеме и на уровне, которые установлены правилами профессиональной подготовки и поддержания квалификации авиационных инспекторов, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. | Действующая норма в целом соответствует положениям Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора Doc 8335 ИКАО в части, касающейся вопросов подготовки инспекторов.Вместе с тем, не указан источник финансирования для обеспечения профессиональной подготовки авиационных инспекторов.В этой связи дополнение вносится в целях уточнения редакции. |
| 1. 103.
 | пункты 8 и 9 статьи 16-6 | Статья 16-6. Авиационный инспектор…….**8. Отсутствует****9. Отсутствует** | Статья 16-6. Авиационный инспектор…….**8. За невыполнение или ненадлежащее выполнение своих служебных обязанностей авиационные инспекторы несут ответственность в соответствии с законами Республики Казахстан.****9. Авиационным инспекторам строго запрещается:****1) использование своих должностных полномочий при решении вопросов, связанных с удовлетворением своих материальных интересов либо близких родственников и свойственников;****2) оказание неправомерного предпочтения физическим и (или) юридическим лицам при подготовке и принятии решений;****3) оказание кому бы то ни было любого не предусмотренного законодательством Республики Казахстан содействия в осуществлении предпринимательской и иной связанной с извлечением дохода деятельности;****4) использование в личных или групповых интересах информации, полученной при выполнении функций, возложенных в соответствии с настоящим Законом, если таковая не подлежит официальному распространению;****5) требование от физических или юридических лиц информации, предоставление которой этими лицами не предусмотрено законодательством Республики Казахстан.****Нарушение требования настоящего пункта авиационным инспектором, если оно не содержит признаков уголовно наказуемого деяния либо административного правонарушения, влечет наложение в установленном законом порядке дисциплинарного взыскания в виде предупреждения о неполном служебном соответствии либо расторжение трудового договора по инициативе работодателя**. | В целях усиления ответственности авиационных инспекторов, связанных с выполнением ими своих обязанностей, а также конкретизации деяний и мер по нарушениям законодательства РК. В соответствии с п.2 ст.64 Трудового кодекса Применение дисциплинарных взысканий, не предусмотренных настоящим Кодексом и **иными законами** Республики Казахстан, не допускается.В этой связи, проектом Закона предлагается поправка, предусматривающая виды дисциплинарных взысканий на уровне **Закона «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации» (далее – Закон об ИВП).**  При этом новым пунктом 9 в статье 16-6 предлагаются виды ограничений налагаемых на авиационных инспекторов.  И поэтому только для этих случаев, при их наступлении, предлагается привязка к таким видам дисциплинарных взысканий в виде предупреждения о неполном служебном соответствии либо увольнение (расторжение).  В иных случаях будут применяться виды дисциплинарных взысканий, предусмотренных Трудовым кодексом.  В этой связи, предусматривать отдельные виды дисциплинарных взысканий в отношении авиационных инспекторов полагаем, не требуется.  В соответствии со статьей 16-6 Закона об ИВП Авиационным инспектором является служащий уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, уполномоченный на осуществление сертификации, контроля и надзора в сфере гражданской и экспериментальной авиации.В соответствии с Законом «О противодействии коррупции» (п.4 ст. 1) 4) **служащие уполномоченной организации в сфере гражданской авиации,** действующие в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации приравниваются к лицам уполномоченным на **выполнение государственных функций**.В этой связи указанные виды дисциплинарных взысканий в проекте закон были взяты по аналогии из закона «Государственной службы» (*1) замечание; 2) выговор; 3) строгий выговор; 4) предупреждение о неполном служебном соответствии; 4-1) понижение в государственной должности, за исключением административных государственных служащих, осуществляющих свою деятельность на избранной основе;**5) увольнение с занимаемой государственной должности.)*      Законами Республики Казахстан могут **устанавливаться иные виды** взысканий.  |
| 1. 104.
 | подпункт 4) пункта 2 статьи 16-9 | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………4) разрабатывает инструктивные материалы, а также директивы по летной годности в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО);……… | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………4) разрабатывает **и** **утверждает** инструктивные материалы, а также **выпускает** директивы по летной годности **и иные директивы** в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО);……… | В целях создания условий для оперативного обеспечения авиационных инспекторов соответствующими инструментами и средствами для использования в работе, полномочия по утверждению таких документов необходимо возложить на уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. |
| 1. 105.
 | подпункт 6) пункта 2статьи 16-9 | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………6) ведет Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан;……… | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………6) ведет Государственный реестр гражданских воздушных судов **и беспилотных воздушных судов Республики**;……… | Предлагается более точно расписать действующую компетенцию уполномоченной организации, поскольку ведение Государственного реестра также включает мероприятие по выдаче свидетельства о государственной регистрации гражданского воздушного судна или свидетельства об исключении воздушного судна из Государственного реестра гражданских воздушных судов. |
| 1. 106.
 | подпункт 7)пункта 2статьи 16-9 |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: …… 7) согласовывает разработанные авиационными учебными центрами и организациями гражданской авиации программы профессиональной подготовки авиационного персонала; |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: ………7) **исключить** |  Указанная норма перенесена в подпункт 13 пункт 2 статьи 16-9 настоящего Закона |
| 1. 107.
 | Подпункты 9) и 10) пункта 2 статьи 16-9 | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации…2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…9) осуществляет сертификацию и выдачу сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов, свидетельства на право выполнения авиационных работ, сертификата авиационного учебного центра, сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации, сертификата типа, сертификата годности аэродрома (вертодрома), сертификата летной годности гражданского воздушного судна, сертификата **по организации досмотра службой** **авиационной безопасности аэропорта**, экспортного сертификата летной годности воздушного судна, сертификата поставщика аэронавигационного обслуживания, сертификата авиационного медицинского центра;10) вносит изменения и дополнения в действующие сертификаты (свидетельства на право выполнения авиационных работ), выданные уполномоченным органом либо уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, отказывает в выдаче сертификатов (свидетельств на право выполнения авиационных работ), отзывает, приостанавливает действие сертификатов (свидетельств на право выполнения авиационных работ) при несоблюдении владельцами сертификационных требований; | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации…2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:…9) осуществляет сертификацию и выдачу сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов, **сертификата эксплуатанта беспилотных авиационных систем,** свидетельства на право выполнения авиационных работ, сертификата авиационного учебного центра, **сертификата соответствия тренажера,** сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации, сертификата типа, сертификата годности аэродрома (вертодрома), сертификата летной годности гражданского воздушного судна, **сертификата летной годности беспилотного воздушного судна,** сертификата **службы авиационной безопасности аэропорта**, экспортного сертификата летной годности воздушного судна, сертификата поставщика аэронавигационного обслуживания, сертификата авиационного медицинского центра, **удостоверение соответствия экземпляра гражданского воздушного судна нормам летной годности**; 10) вносит изменения и дополнения в действующие сертификаты (свидетельства на право выполнения авиационных работ), **разрешения на выполнение полетов с применением беспилотных авиационных систем над густонаселенными районами городов или поселков, разрешения на выполнение авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем,** выданные уполномоченным органом либо уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, отказывает в выдаче сертификатов (свидетельств на право выполнения авиационных работ) **разрешений на выполнение полетов с применением беспилотных авиационных систем над густонаселенными районами городов или поселков, разрешений на выполнение авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем**, отзывает, приостанавливает действие сертификатов (свидетельств на право выполнения авиационных работ), **разрешений на выполнение полетов с применением беспилотных авиационных систем над густонаселенными районами городов или поселков, разрешений на выполнение авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем** при несоблюдении владельцами **установленных** требований; | **В части БПВС** введение нормы по сертификации эксплуатантов беспилотных авиационных систем для обеспечения создания служб, а также системы управления безопасностью полетов этих систем.В основном это коснется эксплуатантов выполняющих авиационные работы с применением беспилотных авиационных систем. В связи с введением новой сертификации для БПВС массой более 30 кг для обеспечения технической годности состояния БПВС и обслуживания в соответствии с утвержденными регламентами.В связи с необходимостью определения компетенции уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в реализацию требований пункта 2 статьи 33 и пункта 4 статьи 82 настоящего Закона. **В части сертификации соответствия тренажеров** необходимо дополнить данную норму Закона, так как отсутствует данный вид сертификата. В свою очередь, Уполномоченная организация выдает сертификат соответствия тренажера в соответствии с пунктом 17 Правил по оценке тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 4 июля 2017 года № 436.  В соответствии с действующей статьей 44 Закона об ИВП предусмотрена выдача удостоверения соответствия экземпляра ВС.Сертификат соответствия тренажера является разрешительным документом для применения тренажерного устройства в целях профессиональной подготовки авиационного персонала (пилотов).В целях приведения в соответствие с Главой 1 и Главой 2 Части 2 Приложения 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации. Согласно вышеуказанных глав, государство-изготовитель и государство-разработчик должны установить соответствующие требования к проектированию и производству авиационных изделий. В связи с этим предлагаем сертифицировать организации по разработке и производству авиационных изделий. **В части авиационной безопасности** исключить слова «по организации досмотра». Проведение сертификации требуется для службы авиационной безопасности в целях полного охвата вопросов программы проверки. В соответствии с п. 7.2.4.2 Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО), деятельность по контролю качества должна охватывать все аспекты Национальной программы подготовки по безопасности в гражданской авиации, включая организацию национальной системы авиационной безопасности и планирование мер в области обеспечения безопасности для всех государственных органов или других организаций, вовлеченных в реализацию таких мер. |
| 1. 108.
 | подпункт 13)пункта 2статьи 16-9 |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: ……..  13) осуществляет согласование программ по обеспечению авиационной безопасности аэропорта, эксплуатантов гражданских воздушных судов Республики Казахстан и иностранных государств, выполняющих регулярные полеты в аэропорты Республики Казахстан, поставщика аэронавигационного обслуживания; ….. |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: …… 13) осуществляет согласование программ **авиационных учебных центров и организаций гражданской авиации и программ профессиональной подготовки авиационного персонала** по обеспечению авиационной безопасности аэропорта, эксплуатантов гражданских воздушных судов Республики Казахстан и иностранных государств, выполняющих регулярные полеты в аэропорты Республики Казахстан, поставщика аэронавигационного обслуживания; ….. |  В соответствии с требованиями п.8.3.1.5 Руководства по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО), соответствующий полномочный орган может эффективно реализовать программу подготовки и управлять ею только в тех случаях, когда это позволяет ему соответствующее законодательство. Такое законодательство должно включать все положения, необходимые для выполнения Национальной программы подготовки в области безопасности гражданской авиации, и должно устанавливаться в соответствии с: a) Стандартами и Рекомендуемой практикой Приложения 17; b) национальными правилами, как указано в Национальной программы подготовки по безопасности в гражданской авиации ( далее – НППБГА); c) региональными правилами и рекомендациями, если такое применимо. В соответствии с пунктом 8.3.2.1 Программы подготовки должны разрабатываться и реализоваться в соответствии с НППБГА и исключительно разработчиками, имеющими соответствующую квалификацию |
| 1. 109.
 | подпункт 15)пункта 2статьи 16-9 |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: ……..  15) осуществляет надзор за деятельностью эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэродромов (аэропортов), поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиационных учебных центров, организаций по техническому обслуживанию, служб авиационной безопасности, **осуществляющих досмотр,** авиационных медицинских центров, авиационных медицинских экспертов;  |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: …… 15) осуществляет надзор за деятельностью эксплуатантов воздушных судов, эксплуатантов аэродромов (аэропортов), поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиационных учебных центров, организаций по техническому обслуживанию,служб авиационной безопасности, авиационных медицинских центров, авиационных медицинских экспертов; ….. |  Исключить слова «по организации досмотра». Проведение сертификации требуется для службы авиационной безопасности в целях полного охвата вопросов программы проверки.В соответствии с п. 7.2.4.2 Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО), деятельность по контролю качества должна охватывать все аспекты Национальной программы подготовки по безопасности в гражданской авиации, включая организацию национальной системы авиационной безопасности и планирование мер в области обеспечения безопасности для всех государственных органов или других организаций, вовлеченных в реализацию таких мер. |
| 1. 110.
 | подпункт 15-1)пункта 2статьи 16-9 | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:……………**15-1) Отсутствует**…………… | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:……………15-1) **устанавливает ограничения (вводит запрет) на эксплуатацию воздушного судна либо задерживает воздушное судно на земле, в случаях, установленных настоящим Законом;**…………… | Вносится в целях обеспечения принятия незамедлительных мер уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в случае, представляющем непосредственную угрозу безопасности полетов и авиационной безопасности.В случае, представляющем непосредственную угрозу безопасности полетов, требуется принятие неординарных, срочных мер. Вместе с тем нормы действующего Закона, предусматривающие установленный порядок (алгоритм) приостановления либо отзыва сертификата (свидетельства) эксплуатанта, не обеспечивают принятие таких неотложных мер, могут привести к потере времени на соблюдение установленного алгоритма, и как следствие к авиационному происшествию.В целях предотвращения авиационного происшествия, представляется необходимым на законодательном уровне наделить уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации компетенцией, предусмотренной предлагаемой поправкой. |
| 1. 111.
 | подпункт 16)пункта 2 статьи 16-9 | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………16) осуществляет контроль и надзор за предоставлением обслуживания воздушного движения, радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов в сфере гражданской авиации, а также проверку деятельности и качества предоставляемых услуг;……… | Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации………2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции:………16) осуществляет контроль и надзор за предоставлением обслуживания воздушного движения, радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов в сфере гражданской авиации, **обеспечением аэронавигационной информацией, разработкой схем полетов по приборам и составлением аэронавигационных карт,** а также проверку деятельности и качества предоставляемых услуг;……… | В целях уточнения функций надзора и контроля в сфере аэронавигационного обслуживания. В соответствии с положениями пункта 4.1.2 Правил аэронавигационного обслуживания «Производства полетов воздушных судов» (Doc 8168 ИКАО, TOM II PANS-OPS «Построение схем визуальных полетов и полетов по приборам»), государство несет ответственность за обеспечение того, чтобы все опубликованные схемы полетов по приборам в своем воздушном пространстве могли выполняться безопасно соответствующими воздушными судами. Безопасность полетов обеспечивается не только за счет применения технических критериев PANS-OPS и соответствующих положений ИКАО, но также требует мер контроля качества процесса применения этих критериев, которые могут включать в себя регулирование, контроль за воздушным движением, апробацию на земле и апробацию в полете. |
| 1. 112.
 | подпункты 30-1), 30-2), 30-3), 30-4), 30-5)пункта 2статьи 16-9 |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: ……… **30-1) отсутствует****30-2) отсутствует** **30-3) отсутствует****30-4) отсутствует****30-5) отсутствует** |  **Статья 16-9. Основные положения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**  ……..  2. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции: ……… **30-1) выдает разрешение на выполнение полетов с применением беспилотных авиационных систем над густонаселенными районами городов или поселков;**  **30-2) выдает разрешение на выполнение авиационных работ с использованием беспилотных авиационных систем**; **30-3)** **осуществляет допуск к работе персонала по авиационной безопасности, в соответствии с программой подготовки и переподготовки по авиационной безопасности;** **30-4) осуществляет реализацию квалификационной системы подготовки и оценки авиационного персонала, связанной с выдачей свидетельств авиационного персонала;** **30-5) осуществляет международное сотрудничество с авиационными властями иностранных государств и специализированными международными организациями, в том числе путем заключения двусторонних соглашений о сотрудничестве, обмене опытом и информацией, а также представительство Республики Казахстан в международных организациях гражданской авиации по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности;** | В соответствии с требованиями пунктов Приложения 17 «Безопасность» к Чикагской конвенции, ратифицированной РК.Пункт 2.1.4. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать надлежащую защиту информации об авиационной безопасности.Пункт 2.1.5. Для достижения целей безопасности гражданской авиации каждому Договаривающемуся государству следует там, где это необходимо, и в той мере, в какой это практически возможно с эксплуатационной, технической и финансовой точек зрения, использовать технические средства обеспечения безопасности.Пункт 4.9.1. Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы эксплуатанты или организации, указанные в национальной программе безопасности гражданской авиации или другой соответствующей национальной документации, определяли свои критически важные системы информационных и связных технологий и данные, используемые для целей гражданской авиации, и в соответствии с оценкой риска разрабатывали и внедряли, по мере необходимости, меры их защиты от незаконного вмешательства.Пункт 4.9.2. Каждому Договаривающемуся государству следует обеспечивать, чтобы реализуемые меры защищали, по мере необходимости, конфиденциальность, целостность и готовность определяемых критически важных систем и/или данных. Указанные меры должны предусматривать, по мере необходимости и в соответствии с оценкой риска, проводимой его соответствующими национальными полномочными органами, в частности, учёт аспектов безопасности на этапе разработки, обеспечение безопасности цепи поставок, разделение сетей и защиту и/или ограничение любых возможностей дистанционного доступа.Соблюдение пунктов стратегии в области авиационной безопасности в части «Стратегия в области авиационной кибербезопасности» октябрь 2019 г. ИКАО:4.1 Кибербезопасность должна быть включена в государственные системы контроля над обеспечением авиационной безопасности и безопасности полетов как часть комплексной системы управления факторами риска.В соответствии с требованиями пунктов глобального плана обеспечения авиационной безопасности ноябрь 2017 года ИКАО:1.3.3 Так как террористы находят новые способы преодоления системы безопасности, государствам необходимо продолжать работу по устранению указанных выше рисков и уделять внимание таким сложным вопросам, как кибербезопасность, дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) и риски, возникающие в зонах конфликтов.1. B Мониторинг и устранение возникающих и изменяющихся рисков, связанных с кибербезопасностью, дистанционно пилотируемыми авиационными системами (ДПАС), а также рисков, возникающих в зонах конфликтов.Согласно подпункту 10) статьи 5 Закона РК «Об информатизации» основными задачами государственного управления в сфере информатизации являются мониторинг обеспечения информационной безопасности государственных органов, физических и юридических лиц.С учетом того, что Министерство информатизации и связи РК является централизованным полномочным органом по вопросам информатизации и информационной безопасности, принято решение по вводу формулировки «оказания содействия» (по примеру пп.1,3,25 п.2 ст.16-2 настоящего Закона).В связи с необходимостью определения компетенции уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в реализацию требований пункта 2 статьи 33 и пункта 4 статьи 82 настоящего Закона. |
| 1. 113.
 | пункт 2статьи 16-11 | Статья 16-11. Отчисления на обеспечение безопасности полетов гражданской авиации...2. Источником отчислений поставщика аэронавигационного обслуживания, являющегося государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации, является оставшаяся в распоряжении данного поставщика аэронавигационного обслуживания часть чистого дохода, норматив распределения которого устанавливается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации в соответствии с законодательством Республики Казахстан о государственном имуществе.... | Статья 16-11. Отчисления на обеспечение безопасности полетов гражданской авиации1. **Исключить.**
 | В настоящее время в соответствии с Законом Республики Казахстан от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» финансирование АО «Авиационная администрация Казахстана» (далее - Общество) осуществляется за счет ежегодных отчислений на обеспечение безопасности полетов гражданской авиации в бюджет Общества со стороны РГП «Казаэронавигация» (далее - РГП). Указанные отчисления формируются из оставшейся в распоряжении РГП части чистого дохода. Вместе с тем, в 2020 году в связи со снижением количества перелетов воздушных судов над территорией Республики Казахстан из-за ситуации с пандемией COVID-19 на конец года доходы РГП «Казаэронавигация» не являются достаточными для образования чистого дохода или чистого дохода достаточного для финансирования Общества. Как следствие это создает угрозу недополучения финансирования АО «Авиационная администрация Казахстана», и соответственно данная ситуация может поставить под угрозу всю деятельности Общества по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности в сфере гражданской авиации.В этой связи, предлагается исключить норму из Закона, согласно которой финансирование деятельности уполномоченной организации в сфере гражданской авиации осуществляется за счет оставшейся в распоряжении РГП части чистого дохода, что позволит исключить данное ограничение, и обеспечить финансирование Общества в целом из дохода РПГ, а также включить эти расходы на вычеты данной организации.Финансирование деятельности Общества за счет расходов поставщика аэронавигационного обслуживания также соответствует политике Международной организации гражданской авиации (ИКАО).Согласно Документу 9082 «Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание» Раздел III. Политика ИКАО (пункт 1 ) в отношении сборов за аэронавигационное обслуживание» При определении стоимостной основы сборов за аэронавигационное обслуживание следует руководствоваться следующими принципами: ……vii) **Расходы**, связанные непосредственно с надзорными функциями (надзор за обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и экономический надзор) в отношении аэронавигационного обслуживания, можно по усмотрению государства включать в стоимостную основу поставщиков аэронавигационного обслуживания.  |
| 1. 114.
 | Статья 16-13 (новая статья) |  **Отсутствует**  | **Статья 16-13. Первый руководитель уполномоченной организации в сфере гражданской авиации**1. **Первый руководитель уполномоченной организации в сфере гражданской авиации назначается на должность в соответствии с законодательством Республики Казахстан.**

**2. Первый руководитель уполномоченной организации в сфере гражданской авиации осуществляет руководство уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации и несет персональную ответственность за выполнение возложенных на организацию задач и осуществление ею своих функций в соответствии с законодательством об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.** |  Согласно пункту 3.1.2.1 Руководства ИКАО (Doc 8335AN/879) (далее – Руководство ИКАО) основные законодательные документы государства, относящиеся к авиации, должны: санкционировать создание ведомства гражданской авиации **под руководством генерального директора**.  Также, пунктом 3.2.5 Руководства ИКАО (Doc 9734, часть А) по организации контроля за обеспечением безопасности обговаривается, что «создание ведомства гражданской авиации, определение его полномочий и возможностей, а также полномочий и возможностей **его директора** должны базироваться на прочной основе в виде правового документа, **принятого в законодательном порядке на максимально высоком законотворческом уровне в государств**е».Кроме того, согласно пункту 1.3 Главы 1 Части 4 Руководства **генеральный директор** должен обладать полномочиями и ответственностью за осуществление непрерывного надзора за деятельностью коммерческих авиатранспортных предприятий по обеспечению безопасности полетов на предмет соблюдения принятой безопасной практики и надлежащих процедур, способствующих безопасному выполнению полетов. Для выполнения этой задачи генеральный директор через инспекцию ведомства гражданской авиации осуществляет непрерывный мониторинг полетов, выполняемых каждым эксплуатантом. Такой надзор может привести к пересмотру эксплуатационных спецификаций или временному приостановлению действия сертификата эксплуатанта, а в крайних случаях – к отзыву сертификата эксплуатанта. Более того, считаем целесообразным отметить, что в 2022 году в Казахстане планируется проведение аудита ИКАО. При проведении аудита ИКАО аудиторы руководствуются установленными протокольными вопросами в соответствующей области, к примеру по аэронавигации, аэродрому, выдаче свидетельств, законодательства. Так, в области законодательства есть протокольные вопросы по назначению и делегированию полномочий генеральному директору, к примеру заданы следующие вопросы: Предусматривает ли основное авиационное законодательство создание организации(ий) гражданской авиации и назначение генерального директора (директоров)(ГД)/главного исполнительного директора (директоров)(CEO)? Четко ли установлены основным авиационным законодательством полномочия, делегируемые каждому генеральному директору (ГД)/главному исполнительному директору (CEO), на которого возложена функция контроля за обеспечением безопасности полетов?С учетом изложенного, в целях обеспечения норм права на законодательном уровне, отвечающих требованиям ИКАО, и протокольным вопросам, предлагаем внести указанному поправку. В этой связи, принимая во внимание, отсутствия норм на законодательном уровне по вопросам назначения генерального директора и осуществления им руководства уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации и несение ответственности за выполнение функций уполномоченной организации в сфере гражданской авиации предлагаются указанные поправки.  |
| 1. 115.
 | Подпункты 1) и 3) пункт 2 статьи 17 | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….2. Обеспечение соблюдения Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан всеми его пользователями в пределах своих зон ответственности осуществляют:1) на воздушных трассах**,** **местных** **воздушных линиях** и в районах аэродромов органы обслуживания воздушного движения аэронавигационной организации с извещением о выявленных нарушениях уполномоченного органа в сфере гражданской авиации;2) в специальных зонах и других районах полетов государственной авиации органы управления воздушным движением;3) вне воздушных трасс **и местных воздушных линий,** при пролетах Государственной границы Республики Казахстан в воздушном пространстве органы управления воздушным движением или органы обслуживания воздушного движения аэронавигационной организации по согласованию с уполномоченным органом в сфере государственной авиации.……… | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….2. Обеспечение соблюдения Правил использования воздушного пространства Республики Казахстан всеми его пользователями в пределах своих зон ответственности осуществляют:1) на воздушных трассах и в районах аэродромов органы обслуживания воздушного движения аэронавигационной организации с извещением о выявленных нарушениях уполномоченного органа в сфере гражданской авиации;2) в специальных зонах и других районах полетов государственной авиации органы управления воздушным движением;3) вне воздушных трасс при пролетах Государственной границы Республики Казахстан в воздушном пространстве органы управления воздушным движением или органы обслуживания воздушного движения аэронавигационной организации по согласованию с уполномоченным органом в сфере государственной авиации.……… | Слова «местных воздушных линиях» исключается в связи с тем, что в настоящее время данная терминология не применяется в законодательстве РК.Законом РК от мая 2017 года № 64-VI «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам использования воздушного пространства и деятельности авиации» были внесены поправки в статью 36 Закона в части исключения понятия «местные воздушные линии». В рамках правового мониторинга было выявлено, что в действующем Законе осталось понятие «местных воздушных линиях». В связи с этим вносится данное изменение.  |
| 1. 116.
 | Часть первая пункта 5 статьи 17 | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….5. Обслуживание воздушного движения в контролируемом воздушном пространстве Республики Казахстан, за исключением специальных зон и районов полетов государственной и (или) экспериментальной авиации, а также районов **неклассифицируемых аэродромов (вертодромов)**, осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания, являющимся государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации.……. | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….5. Обслуживание воздушного движения в контролируемом воздушном пространстве Республики Казахстан, за исключением специальных зон и районов полетов государственной и (или) экспериментальной авиации, осуществляется поставщиком аэронавигационного обслуживания, являющимся государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации.…….……. | В Законе РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» исключается понятие неклассифицированный аэродром (вертодром). |
| 1. 117.
 | пункт 5-1 статьи 17 | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….**5-1. Отсутствует**……. | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….**5-1. Организация и обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, а также в делегированном воздушном пространстве сопредельных государств, где Республика Казахстан несет ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения, осуществляются поставщиком аэронавигационного обслуживания, являющимся государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации.****В районах отдельных аэродромов (вертодромов) обслуживание воздушного движения может осуществляться поставщиком аэронавигационного обслуживания, являющимся субъектом частного предпринимательства.** ……. | В целях урегулирования организации воздушного движения в районах воздушного пространства, которые делегированы Республике Казахстан для этих целей.А также, в целях урегулирования организации воздушного движения в районах воздушного пространства в соответствии с пунктом 2.1.2 Приложения 11 ИКАО «Обслуживание воздушного движения»:«2.1.2 Части воздушного пространства над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений. Затем Договаривающееся государство, взявшее на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в таких частях воздушного пространства, принимает меры к организации и обеспечению этого обслуживания в соответствии с положениями настоящего Приложения.». |
| 1. 118.
 | пункт 8 статьи 17 | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….8. Органы обслуживания воздушного движения разрабатывают и согласовывают с **уполномоченным органом** в сфере гражданской авиации планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в связи с нарушением обслуживания воздушного движения.……. | Статья 17. Основы организации использования воздушного пространства…….8. Органы обслуживания воздушного движения разрабатывают и согласовывают с **уполномоченной организацией** в сфере гражданской авиации планы мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в связи с нарушением обслуживания воздушного движения.……. | На основании подпункта 16) пункта 2 статьи 16-9 Закона уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции осуществляет контроль и надзор за предоставлением обслуживания воздушного движения, в связи с этим, предлагается внести изменения в части согласования с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации плана мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств в связи с нарушением обслуживания воздушного движения. |
| 1. 119.
 | Часть первая пункта 2 статьи 19 | Статья 19. Структура и классификация воздушного пространства…2. Для осуществления деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, в воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливаются районы (зоны) полeтной информации, диспетчерские районы, маршруты обслуживания воздушного движения, узловые диспетчерские районы, диспетчерские зоны, зоны аэродромного движения, районы неконтролируемого воздушного пространства, воздушные трассы, специальные зоны для полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны, зоны ограничений для полетов воздушных судов и другие специальные элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве, образующие в своей совокупности структуру воздушного пространства Республики Казахстан. | Статья 19. Структура и классификация воздушного пространства…2. Для осуществления деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, в воздушном пространстве Республики Казахстан устанавливаются районы (зоны) полeтной информации, диспетчерские районы, маршруты обслуживания воздушного движения, узловые диспетчерские районы, диспетчерские зоны, зоны аэродромного движения, районы неконтролируемого воздушного пространства, воздушные трассы, специальные зоны для полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны, зоны ограничений для полетов воздушных судов**, зоны ограничений для полетов беспилотных воздушных судов** и другие специальные элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве, образующие в своей совокупности структуру воздушного пространства Республики Казахстан. | Введение нового понятия для регулирования полетов беспилотных воздушных судов в целях обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Например: Тюрьмы, воинские части и т.д.  |
| 1. 120
 | подпункт 3) пункта 2статьи 20 |  Статья 20. Предоставление аэронавигационного обслуживания в воздушном пространстве  2. Аэронавигационное обслуживание, предоставляемое пользователям воздушного пространства Республики Казахстан, осуществляется безвозмездно в случаях выполнения полетов:……………3) воздушных судов для оказания медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях |  Статья 20. Предоставление аэронавигационного обслуживания в воздушном пространстве  2. Аэронавигационное обслуживание, предоставляемое пользователям воздушного пространства Республики Казахстан, осуществляется безвозмездно в случаях выполнения полетов:……………3) воздушных судов для оказания медицинской и (или) гуманитарной помощи населению при стихийных бедствиях, **а также иностранных воздушных судов для оказания медицинской и (или) гуманитарной помощи населению Республики Казахстан, подтвержденных уполномоченным органом, осуществляющим внешнеполитическую деятельность**; | В целях борьбы с эпидемией и защиты жизни, здоровья людей, а также снижения распространения заболеваемости среди населения страны, а также создания условий для иностранных воздушных судов при перевозке соответствующего груза в Республику Казахстан |
| 1. 121
 | пункт 1 статьи 21 |  Статья 21. Обеспечение аэронавигационной информацией1. Поставщик аэронавигационного обслуживания, являющийся государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации, обеспечивает предоставление аэронавигационной информации в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и правилами обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации.……... | Статья 21. Обеспечение аэронавигационной информацией1. Поставщик аэронавигационного обслуживания, являющийся государственным предприятием, подведомственным уполномоченному органу в сфере гражданской авиации обеспечивает предоставление аэронавигационной информации **на всей территории Республики Казахстан, а также в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, где Республика Казахстан несет ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения.****Обеспечение аэронавигационной информации осуществляется** в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Правилами обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации.… | В целях урегулирования организации воздушного движения в районах воздушного пространства, которые делегированы Республики Казахстан для этих целей.А также, в целях приведения в соответствие с пунктом 2.1.2 Приложения 15 ИКАО «Службы аэронавигационной информации»:«2.1.2 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы аэронавигационные данные и аэронавигационная информация охватывали его территорию и районы над открытым морем, в которых оно несет ответственность за обслуживание воздушного движения.». |
| 1. 122
 | Пункт 1 статьи 24 | Статья 24. План полета воздушного судна 1. Информация в отношении запланированного полета или части полета, подлежащая направлению в органы обслуживания воздушного движения и (или) управления воздушным движением, предоставляется в форме плана полета при наличии разрешений на использование воздушного пространства, предусмотренных настоящим Законом**, за исключением полета воздушного судна, выполняемого в случаях:** **1) отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Республики Казахстан в воздушном пространстве или вооруженного вторжения на территорию Республики Казахстан;** **2) оказания помощи при чрезвычайных ситуациях социального, природного и техногенного характера, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей;** **3) предотвращения и (или) прекращения, и (или) пресечения нарушений порядка использования воздушного пространства.** **2. Порядок представления плана полета, внесения изменений и закрытия плана полета, его содержание определяются Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан.** **3. При полетах в неконтролируемом воздушном пространстве пользователь воздушного пространства обязан уведомить органы обслуживания воздушного движения и (или) управления воздушным движением о предстоящем полете и представить план полета в порядке, установленном Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан.** | Статья 24. План полета воздушного судна1. Информация в отношении запланированного полета или части полета, подлежащая направлению в органы обслуживания воздушного движения и (или) управления воздушным движением, предоставляется в форме плана полета при наличии разрешений на использование воздушного пространства, предусмотренных настоящим Законом **и** **в соответствии с Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан, которые определяют:****1) случаи, при которых предоставляется план полета;****2) порядок представления плана полета, внесения изменений и закрытия плана полета, а также содержание плана полета;****3) порядок уведомления о полетах в неконтролируемом воздушном пространстве.** **2. Иключить.****3. Иключить.** | В настоящее время, в связи с увеличением интенсивности полетов в ряде случаев отсутствует необходимость предоставления плана полета в органы обслуживания воздушного движения (к примеру: полет выполняется в окрестностях аэродрома, полет в целях выполнения авиационных работ на небольших сельскохозяйственных площадках и т.д.) В основном такие полеты не обеспечиваются диспетчерским обслуживанием воздушного движения и соответственно не представляют практической целесообразности для органов ОВД.В этой связи в целях упрощения порядка и учитывая требования стандарта ИКАО, в частности требование пункта 3.3 Приложения 2 ИКАО «Планы полета» и практику ЕС, Европейская Регуляция № 923/2012 от 26.09.2012 года, Секции 4 «План полета», предлагается описать случаи при которых необходимо подавать план полета в соответствии с Правилами использования воздушного пространства РК. |
| 1. 123
 | подпункт 6) пункта 1 статьи 27 | Статья 27. Нарушение порядка использования воздушного пространства1. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Республики Казахстан относятся:……6) отклонение от воздушных трасс и от осей маршрутов на расстояния более норм, установленных Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан, за исключением случаев явной угрозы безопасности полетов и предотвращения авиационного происшествия;……. | Статья 27. Нарушение порядка использования воздушного пространства1. К нарушениям порядка использования воздушного пространства Республики Казахстан относятся:……6) отклонение от воздушных трасс и от осей маршрутов на расстояния более норм, установленных Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан, за исключением случаев явной угрозы безопасности полетов и предотвращения авиационного происшествия**, а также когда органом обслуживания воздушного движения выдано разрешение выполнять полет вне воздушной трассы**;…… | В связи с тем, что органами ОВД широко применяется так называемое спрямление маршрутов для полетов воздушных судов (для экономии авиатоплива, обхода опасных метеоявлений и т.д.), то есть полет вне воздушных трасс по кратчайшему расстоянию, который осуществляется под контролем диспетчера ОВД (при необходимости по согласованию с органами ПВО). В этой связи отнесение этих отклонений от воздушных трасс и от осей маршрутов на расстояния более норм как нарушения порядка ИВП является нецелесообразным. |
| 1. 124
 | Часть вторая пункта 2 статьи 27 | Статья 27. Нарушение порядка использования воздушного пространства…….2. …….Органы обслуживания воздушного движения по требованию компетентных государственных органов имеют право принуждать иностранное воздушное судно к посадке на аэродроме Республики Казахстан для досмотра при наличии информации о нахождении на борту незаявленной продукции, подлежащей экспортному контролю, в соответствии с законодательством Республики Казахстан. | Статья 27. Нарушение порядка использования воздушного пространства…….2. …….Органы обслуживания воздушного движения по требованию компетентных государственных органов **в соответствии с** **Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан** имеют право принуждать иностранное воздушное судно к посадке на аэродроме Республики Казахстан для досмотра при наличии информации о нахождении на борту незаявленной продукции, подлежащей экспортному контролю, в соответствии с законодательством Республики Казахстан. | Данная поправка вносятся в целях разработки детальных процедур принуждения иностранного воздушного судна к посадке на аэродроме Республики Казахстан для досмотра при наличии информации о нахождении на борту незаявленной продукции, подлежащей экспортному контролю, в соответствии с законодательством Республики Казахстан (в части учета факторов влияющих на безопасность полетов.) в Правилах использования воздушного пространства РК.  |
| 1. 125
 | пункт 5 статьи 30 | Статья 30. Радиосвязь при обслуживании воздушного движения или управлении воздушным движением…….5. Процедуры ведения радиосвязи определяются Правилами фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.……. | Статья 30. Радиосвязь при обслуживании воздушного движения или управлении воздушным движением…….5. Процедуры ведения радиосвязи определяются Правилами фразеологии **и** радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.…….. | С целью уточнения, в соответствии с Doc. 4444 ИКАО существуют требования к ведению радиообмена и к фразеологии при ведении радиообмена. |
| 1. 126
 | Пункты 2 и 3 статьи 31 | Статья 31. Полеты над населенным пунктом …2. Порядок согласования полетов над населенными пунктами, включая установление постоянных схем (маршрутов) полетов воздушных судов над ними, определяются правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан.3. В период проведения охранных мероприятий полеты воздушных судов и беспилотных летательных аппаратов над населенными пунктами согласовываются с органами национальной безопасности и Службой государственной охраны Республики Казахстан. | Статья 31. Полеты над населенным пунктом … 2. Порядок согласования полетов над населенными пунктами, включая установление постоянных схем (маршрутов) полетов воздушных судов **и беспилотных воздушных судов** над ними, определяются правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан.3. В период проведения охранных мероприятий полеты воздушных судов и **беспилотных воздушных судов** над населенными пунктами согласовываются с органами национальной безопасности и Службой государственной охраны Республики Казахстан.  | В связи с тем, что полеты беспилотных воздушных судов могут выполняться над густонаселенными районами городов или поселков необходимо согласование данных полетов с заинтересованными органами, такими как службы обслуживания воздушного движения, центры управления воздушным движением, местные исполнительные и правоохранительные органы и т.д.Замена понятия в связи с внесенными изменениями в раздел определения.  |
| 1. 127
 | Статья 33 | Статья 33. Полеты беспилотных **летательных аппаратов**1. Эксплуатация беспилотного **летательного аппарата** должна сводить к минимуму угрозу причинения вреда жизни или здоровью людей, повреждения (порчи) имущества, опасность для других воздушных судов при соблюдении условий, установленных правилами **эксплуатации беспилотных летательных аппаратов** в воздушном пространстве Республики Казахстан и эксплуатационной документацией беспилотного летательного аппарата. 2. Для выполнения полетов беспилотного **летательного аппарата** над густонаселенными районами городов или поселков его эксплуатант обязан получить разрешение на выполнение таких полетов в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в порядке, определенном правилами **эксплуатации беспилотных летательных аппаратов** в воздушном пространстве Республики Казахстан.3. Полеты беспилотных **летательных аппаратов** над охраняемыми объектами согласовываются со Службой государственной охраны Республики Казахстан.4. Полеты беспилотных **летательных аппаратов** в воздушном пространстве над пограничной полосой запрещаются, за исключением полетов, выполняемых беспилотными **летательными аппаратами** Пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан и других уполномоченных органов при исполнении возложенных на них задач.  Полеты беспилотных **летательных аппаратов** уполномоченных органов над пограничной полосой осуществляются с разрешения Министерства обороны Республики Казахстан по согласованию с Пограничной службой Комитета национальной безопасности Республики Казахстан.**5. Отсутствует****6. Отсутствует****7. Отсутствует****8. Отсутствует****9. Отсутствует** | Статья 33. Полеты беспилотных **воздушных судов**1. Эксплуатация беспилотного **воздушного судна** должна сводить к минимуму угрозу причинения вреда жизни или здоровью людей, повреждения (порчи) имущества, опасность для других воздушных судов при соблюдении условий, установленных **Правилами использования беспилотных авиационных систем** в воздушном пространстве Республики Казахстан и эксплуатационной документацией беспилотного летательного аппарата.2. Для выполнения полетов беспилотного **воздушного судна** над густонаселенными районами городов или поселков его эксплуатант обязан получить разрешение на выполнение таких полетов в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в порядке, определенном **П**равилами **использования** **беспилотных воздушных судов** в воздушном пространстве Республики Казахстан.3. Полеты беспилотных **воздушных судов** над охраняемыми объектами согласовываются со Службой государственной охраны Республики Казахстан.4. Полеты беспилотных **воздушных судов** в воздушном пространстве над пограничной полосой запрещаются, за исключением полетов, выполняемых беспилотными **воздушными судами** Пограничной службы Комитета национальной безопасности Республики Казахстан и других уполномоченных органов при исполнении возложенных на них задач.  Полеты **беспилотных воздушных судов** уполномоченных органов над пограничной полосой осуществляются с разрешения Министерства обороны Республики Казахстан по согласованию с Пограничной службой Комитета национальной безопасности Республики Казахстан.**5. Полеты с применением беспилотных авиационных систем без системы дистанционной идентификации или с неработающей системой дистанционной идентификации запрещается.****6. За нарушение положений настоящей статьи эксплуатанты беспилотных авиационных систем несут административную ответственность в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях.****7. Беспилотная авиационная система новой конструкции (нового типа), предназначенная для серийного производства, должна иметь выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации сертификат соответствия после прохождения заводских, государственных и эксплуатационных испытаний.****8. Выдача сертификата соответствия беспилотной авиационной системы осуществляется уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с Правилами использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.****9. Каждый экземпляр беспилотной авиационной системы, не имеющий утвержденной типовой конструкции, должен иметь выданное уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации удостоверение соответствия его конструкции, характеристик и эксплуатационно-технической документации на соответствие Правилам использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.** | Стремительное развитие беспилотных систем и возможность решения широкого спектра задач при их использовании: от наблюдения и нанесения ударов до транспортировки грузов и т.д., возникают проблемы с их дистанционной идентификацией.В этой связи, в целях обеспечения безопасности полетов необходимо предусмотреть запрет использования беспилотных авиационных систем без системы дистанционной идентификации или с неработающей системой дистанционной идентификации.Данным законопроектом предусмотрена сертификация БАС, поскольку в Казахстане налажено их производство. В этой связи производитель обязан пройти сертификацию соответствия в Уполномоченной организации. Такая практика успешно применяется в Европейских странах. |
| 1. 128
 | Часть первая пункта 2 статьи 41 | Статья 41. Выполнение международных полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан…….2. Международные полеты в воздушном пространстве Республики Казахстан осуществляются по международным воздушным трассам. Порядок открытия воздушных трасс для международных полетов воздушных судов определяется Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан. Пересечение Государственной границы Республики Казахстан в воздушном пространстве выполняется воздушными судами в местах пересечения ее международными трассами или по воздушным коридорам, специально выделенным для этих целей в порядке, установленном Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан. | Статья 41. Выполнение международных полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан…….2. Международные полеты в воздушном пространстве Республики Казахстан осуществляются по международным воздушным трассам**, за исключением случаев, когда органом обслуживания воздушного движения выдано разрешение выполнять полет вне воздушной трассы.** Порядок открытия воздушных трасс для международных полетов воздушных судов определяется Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан. Пересечение Государственной границы Республики Казахстан в воздушном пространстве выполняется воздушными судами в местах пересечения ее международными трассами или по воздушным коридорам, специально выделенным для этих целей в порядке, установленном Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан. | В связи с тем, что органами ОВД широко применяется так называемое спрямление маршрутов для полетов воздушных судов (для экономии авиатоплива, обхода опасных метеоявлений и т.д.), то есть полет вне воздушных трасс по кратчайшему расстоянию, который осуществляется под контролем диспетчера ОВД (при необходимости по согласованию с органами ПВО). Согласно документу PANS-ATM 4444 ICAO диспетчером допускается выдача разрешения на спрямление маршрута полета:«8.6.5.2 В том случае, когда воздушное судно, выполняющее полет по ППП, наводится и когда воздушному судну, выполняющему полет по ППП, **указывается спрямленный маршрут, который предусматривает уход воздушного судна с маршрута ОВД, диспетчер выдает такие диспетчерские разрешения,** чтобы всегда сохранялся предписанный запас высоты над препятствиями до тех пор, пока воздушное судно не достигнет точки, где пилот перейдет к самостоятельному самолетовождению. При необходимости соответствующая минимальная абсолютная высота векторные включает поправку на влияние низких температур.». |
| 1. 129
 | Абзац первый пункта 4 статьи 41 | Статья 41. Выполнение международных полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан…….4. Исключение из установленного Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан порядка допускается в случаях:……. | Статья 41. Выполнение международных полетов в воздушном пространстве Республики Казахстан…….4. Исключение из установленного Правилами использования воздушного пространства Республики Казахстан порядка **при пересечении Государственной границы Республики Казахстан** допускается в случаях:……. | Действующая редакция не привязана к абзацу 3 пункта 2 настоящей статьи, хотя по смыслу является его продолжением, в этой связи предлагается с корреспондировать данные пункты. |
| 1. 130
 | Часть третья пункта 3 статьи 42 | Статья 42. Классификация воздушных судов…3. Гражданским воздушным судном является воздушное судно, используемое в гражданской авиации и зарегистрированное в государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан или иностранного государства. Классификация гражданских воздушных судов в зависимости от летно-технических характеристик и данных воздушного судна определяется Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. | Статья 42. Классификация воздушных судов…3. Гражданским воздушным судном является воздушное судно, используемое в гражданской авиации и зарегистрированное в государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан или иностранного государства. Классификация гражданских воздушных судов в зависимости от летно-технических характеристик и данных воздушного судна определяется Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан. **Классификация беспилотных авиационных систем в зависимости от летно-технических характеристик и данных беспилотного воздушного судна определяется Правилами использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.** | Уточнение в части того, что классификация беспилотных авиационных систем осуществляется согласно Правилам использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан. |
| 1. 131
 | Заголовок и пункты 1 и 2статьи 43 | Статья 43. Сертификация типа **гражданского воздушного судна**1. Гражданское воздушное судно новой конструкции (нового типа)**,** предназначенное для серийного производства, подлежит сертификации уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации на соответствие его действующим в Республике Казахстан нормам летной годности и должно иметь выданный уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации сертификат типа после прохождения им заводских, государственных и эксплуатационных испытаний.

2. Сертификация типа гражданского воздушного судна осуществляется в соответствии с Правилами сертификации и выдачи сертификата типа. | Статья 43. Сертификация типа1. Гражданское воздушное судно, **двигатель и воздушный винт новой конструкции (нового типа)** предназначенное для серийного производства, подлежит сертификации уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации на соответствие его действующим в Республике Казахстан нормам летной годности и должно иметь выданный уполномоченной организацией сертификат типа после прохождения им заводских, государственных и эксплуатационных испытаний.

2. Сертификация типа гражданского воздушного судна, **двигателя и воздушного винта** осуществляется в соответствии с Правилами сертификации и выдачи сертификата типа. | В целях приведения в соответствие с пунктом 1.1 Главы 1 Приложения 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации, согласно которой Стандарты настоящей главы применяются ко всем воздушным судам, а также двигателям и воздушным винтам. |
| 1. 132
 | пункт 4статьи 43 | **Статья 43. Сертификация типа гражданского воздушного судна**……….4. **В случае** изменения утвержденной **конструкции типа** **(**типовой конструкции**)** гражданского воздушного судна или его эксплуатационно-технической документации, влияющего на летную годность, этот тип воздушного судна подлежит дополнительной сертификации уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации для получения дополнения к сертификату типа. | **Статья 43. Сертификация типа**……….4. **Все изменения** утвержденной **типовой конструкции** гражданского воздушного судна или его эксплуатационно-технической документации, влияющих на летную годность **подлежат** дополнительной сертификации уполномоченной организацией для получения дополнения к сертификату типа **или в случаях, определяемых Правилами сертификации и выдачи сертификата типа,** **оценке изменений конструкции уполномоченной организацией для получения утверждения модификации или ремонта.** | В целях приведения в соответствие. 3.1.2 Главы 3 Части 5 Руководства по летной годности Международной организации гражданской авиации, согласно которой Приложение 8 предусматривает, что Договаривающееся государство, выдающее документ об утверждении конструкции модификации, ремонта или используемой для замены СЧ, должно делать это на основании убедительных доказательств того, что данное ВС отвечает требованиям к летной годности, использовавшимся при выдаче СТ, изменениям к ним или позднее принятым требованиям, если таковые будут определены государством. За рассмотрение и утверждение изменений СТ отвечает государство разработчика.А также для целей приведение в соответствие с пунктом 1.3.5 Главы 1 Части II Руководства по летной годности с, согласно которой Договаривающееся государство, утверждающее конструкторскую документацию на модификацию, ремонт или заменяющую часть, осуществляет такое утверждение на основе достаточного доказательства того, что воздушное судно, двигатель или воздушный винт соответствуют нормам летной годности, которые использовались для выдачи сертификата типа, изменениям к ним или более поздним требованиям, установленным государством. |
| 1. 133
 | пункт 6статьи 45 |  Статья 45. Государственная регистрация воздушных судов, прав на них…6. Беспилотные **летательные аппараты** с момента приобретения права собственности с целью эксплуатации подлежат учету в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации **и** уполномоченном органе в сфере государственной авиации в порядке, определенном правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан и прав на них **и** правилами регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан. Категории беспилотных **летательных аппаратов**, подлежащих учету, определяются правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан и прав на них **и** правилами регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан. Лица, приобретающие беспилотные **летательные аппараты** с целью эксплуатации, обращаются с заявлением о постановке на учет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. |  Статья 45. Государственная регистрация воздушных судов, прав на них …6. Беспилотные **авиационные системы** с момента приобретения прав собственности с целью эксплуатации подлежат учету **или регистрации** в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации **или** уполномоченном органе в сфере государственной авиации в порядке, определенном правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан и прав на них **или** правилами регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан. Категории беспилотных **авиационных систем,** подлежащих учету **или регистрации**, определяются правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Республики Казахстан и прав на них **или** правилами регистрации воздушных судов государственной авиации Республики Казахстан. Лица, приобретающие беспилотные **авиационные системы** с целью эксплуатации, обращаются с заявлением о постановке на учет **или регистрацию** в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации. | Беспилотные авиационные системы (далее – БАС) определенных категорий подлежат учету, другие категории подлежат регистрации в уполномоченной организации в зависимости от массы и выполняемых операций.  |
| 1. 134
 | подпункт 4-1) пункта 1 статьи 46  | Статья 46. Исключение воздушного судна из реестра      1. Воздушное судно исключается из соответствующего реестра воздушных судов Республики Казахстан в случаях:…. 4-1) отсутствия действительного сертификата летной годности более **одного года**, календарный срок эксплуатации которого превышает сорок лет с даты выпуска воздушного судна, кроме случаев наличия обременения имущества; | Статья 46. Исключение воздушного судна из реестра1. Воздушное судно исключается из соответствующего реестра воздушных судов Республики Казахстан в случаях:…. 4-1) отсутствия действительного сертификата летной годности более **двух лет,** календарный срок эксплуатации которого превышает сорок лет с даты выпуска воздушного судна, кроме случаев наличия обременения имущества |  Поправка направлена на смягчения требования по отсутствию сертификата летной годности более одного года.  Данная норма предусматривают ограничение по эксплуатации гражданских воздушных судов выпуска ранее 1996 года, а это более 50 вертолетов типов Ми-26, Ми-8МТВ-1, МИ-8Т, Ми-2 (100% летающего парка) авиакомпаний – АО «Казавиаспас», АО «АК «Бурундайавиа», КГКП «Авиационное предприятие ВКО», КГКП «Служба спасения г. Алматы» и другие. Данные гражданские воздушные суда используются в перевозках грузов и пассажиров, в пожаротушении, лесоохране, аварийно-спасательных операциях, сельском хозяйстве, медицинских эвакуациях, уникальных высотных строительно-монтажных работах, ликвидациях последствий катастроф техногенного и природного характера и т.п., что составляет около 60% всего гражданского вертолетного парка страны. Более того, АО «Авиакомпания «Бурундайавиа» оказывает авиационные услуги на протяжении более 18 лет в гуманитарных миссиях ООН, в пожаротушении в Турции, Македонии, Грузии, Индонезии, Афганистане, России, при этом в перечисленных странах не существует подобных ограничений по эксплуатации гражданских вертолетов. |
| 1. 135
 | статья 47 | Статья 47. Допуск к эксплуатации и поддержание летной годности воздушных судов      1. Государственное воздушное судно допускается к эксплуатации в порядке, установленном уполномоченным органом в сфере государственной авиации.      2. Гражданское воздушное судно должно быть годным к полету и допускается к эксплуатации при наличии действующего сертификата летной годности.      Гражданское воздушное судно признается годным к полету, если оно сконструировано, изготовлено, оснащено и прошло техническое обслуживание и ремонт, а также имеет летные качества в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации и экологического законодательства Республики Казахстан.      При совершении полетов над территорией Республики Казахстан иностранное воздушное судно должно иметь сертификат летной годности и сертификат по шуму, выданные иностранным государством на основе стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).      Сертификат летной годности выдается воздушным судам, зарегистрированным в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан:      1) на основании соответствия гражданского воздушного судна нормам летной годности и эксплуатационной документации, одобренной для данной типовой конструкции, или других аналогичных документов в соответствии с подтвержденным актом оценки о годности к эксплуатации;      2) в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан;      3) в соответствии с правилами сертификации в сфере легкой и сверхлегкой авиации.      Сертификацию летной годности воздушных судов осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации.      Сертификацию летной годности легкого и сверхлегкого воздушного судна, выполняющего авиационные работы и полеты в целях авиации общего назначения, осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации с привлечением некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов.      Сертификацию летной годности воздушного судна, не имеющего утвержденной типовой конструкции, осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации с привлечением некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов.      Порядок привлечения некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов, и квалификационные требования специалистов таких организаций определяются правилами сертификации в сфере легкой и сверхлегкой авиации.      3. Исключен Законом РК от 04.07.2013 [№ 132-V](http://10.61.42.188/rus/docs/Z1300000132#z495) (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после его первого официального опубликования).      4. Признание сертификатов летной годности гражданских воздушных судов, выданных иностранным государством, при внесении гражданских воздушных судов в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан осуществляется в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан.      5. Поддержание летной годности гражданского воздушного судна и его компонентов обеспечивается в соответствии с требованиями правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан.      Допуск к эксплуатации воздушных судов легкой и сверхлегкой авиации, не участвующих в коммерческих воздушных перевозках, осуществляется в соответствии с правилами сертификации в сфере легкой и сверхлегкой авиации.      6. Ответственность за поддержание летной годности гражданских воздушных судов возлагается на эксплуатанта гражданского воздушного судна.      Эксплуатанту гражданского воздушного судна запрещается выполнение полетов в случаях, если:      1) воздушное судно не поддерживается в состоянии летной годности;      2) неисправно аварийно-спасательное оборудование;      3) истек срок действия сертификата летной годности, определяемый уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;      4) не выполняется техническое обслуживание и ремонт воздушного судна в соответствии с программой (регламентом) по его техническому обслуживанию.      7. Владелец или эксплуатант воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан предоставляет уполномоченной организации в сфере гражданской авиации информацию о состоянии летной годности, проведении технического обслуживания и ремонта воздушного судна, а также данные по его эксплуатации.      8. Все воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, подлежат проверке в отношении поддержания летной годности. При обнаружении несоответствий воздушного судна нормам летной годности действие сертификата летной годности приостанавливается, а эксплуатация воздушного судна запрещается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации до устранения несоответствия воздушного судна нормам летной годности.      В случае неустранения несоответствия воздушного судна нормам летной годности в течение шести месяцев со дня приостановления сертификат летной годности отзывается.      Проверка поддержания летной годности воздушного судна включает:      1) проверку отчетов и эксплуатационной документации эксплуатанта по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна и других отчетов и документов по техническому состоянию воздушного судна;      2) осмотр воздушного судна;      3) при необходимости проведение летных испытаний воздушного судна под контролем уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.      Для проведения летных испытаний или полета к месту проведения технического обслуживания и ремонта воздушного судна, не имеющего действующего сертификата летной годности, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает разрешение на выполнение специального полета для такого воздушного судна.      Перед выдачей разрешения на выполнение специального полета уполномоченная организация в сфере гражданской авиации обязана провести оценку состояния воздушного судна для безопасного выполнения полета и установить необходимые ограничения на его эксплуатацию. При выполнении специального полета перевозка пассажиров на борту воздушного судна запрещена.      8-1. Разрешение на специальный полет выдается воздушному судну, не имеющему действующего сертификата летной годности, но которое на основе оценки эксплуатанта и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в состоянии выполнить безопасный полет при установленных ниже условиях и в следующих целях:      1) полетные испытания после производства новых воздушных судов;      2) полетные испытания после технического обслуживания и (или) ремонта в соответствии с эксплуатационной (ремонтной) документацией;      3) доставка или экспорт воздушного судна;      4) полет воздушного судна для оценки заказчиком или уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;      5) выставки и авиашоу;      6) полет воздушного судна к месту выполнения технического обслуживания, ремонта или к месту хранения;      7) полет воздушного судна с максимальной сертифицированной взлетной массой для полетов за пределами безопасного расстояния полета над водой или над землей в зонах, не имеющих соответствующих условий для посадки или соответствующего количества топлива;      8) достижение рекордов, участие в авиационных соревнованиях и аналогичные соревнования;      9) деятельность воздушных судов или типов воздушных судов на территории Республики Казахстан, для которых сертификат летной годности или другой аналогичный документ не требуется в соответствии с законодательством Республики Казахстан.      Разрешения на специальный полет выдаются на период, не превышающий тридцать календарных дней, в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан.      Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации при выдаче разрешения на специальный полет воздушного судна вправе установить необходимые ограничения на его эксплуатацию. При выполнении специального полета перевозка пассажиров на борту воздушного судна запрещена.      9. В случае, если на гражданских воздушных судах установлена радиопередающая аппаратура, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает разрешение на использование такой аппаратуры в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан.      10. Гражданские воздушные суда, выполняющие международные полеты, оснащаются оборудованием, отвечающим требованиям стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).      11. На каждом воздушном судне ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, об обнаруженных неисправностях воздушного судна в процессе эксплуатации.      Форма и содержание бортового журнала устанавливаются правилами производства полетов в гражданской и государственной авиации.      12. Для экспорта гражданского воздушного судна, исключенного из Государственного реестра гражданских воздушных судов Республики Казахстан, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает экспортный сертификат летной годности в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан. | Статья 47. Допуск к эксплуатации и поддержание летной годности воздушных судов1. Государственное воздушное судно допускается к эксплуатации в порядке, установленном уполномоченным органом в сфере государственной авиации.2. Гражданское воздушное судно должно быть пригодным для выполнения полета и допускается к эксплуатации при наличии действующего сертификата летной годности. Гражданское воздушное судно признается пригодным для выполнения полетов, если оно сконструировано, изготовлено, оснащено, поддерживается в летной годности и прошло техническое обслуживание и ремонт, а также имеет летные качества в соответствии с требованиями законодательства Республики Казахстан в области использования воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации и экологического законодательства Республики Казахстан.При совершении полетов над территорией Республики Казахстан иностранное воздушное судно должно иметь сертификат летной годности и сертификат по шуму, выданные иностранным государством на основе стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).Сертификат летной годности выдается воздушным судам, зарегистрированным в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан:1) на основании соответствия гражданского воздушного судна нормам летной годности и эксплуатационной документации, одобренной для данной типовой конструкции, или других аналогичных документов в соответствии с подтвержденным актом оценки о годности к эксплуатации;2) в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан;3) в соответствии с правилами сертификации в сфере легкой и сверхлегкой авиации.Сертификацию летной годности воздушных судов осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации.Сертификацию летной годности беспилотных воздушных судов для соответствующих категорий осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации с привлечением некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов беспилотных воздушных судов.Сертификацию летной годности легкого и сверхлегкого воздушного судна, выполняющего авиационные работы и полеты в целях авиации общего назначения, осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации с привлечением некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов.Сертификацию летной годности воздушного судна, не имеющего утвержденной типовой конструкции, осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации с привлечением некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов.Порядок привлечения некоммерческих организаций, объединяющих эксплуатантов воздушных судов, и квалификационные требования специалистов таких организаций определяются правилами сертификации в сфере легкой и сверхлегкой авиации.3. Беспилотное воздушное судно должно быть годно к полету и допускается к эксплуатации согласно Правилам использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.4. Признание сертификатов летной годности гражданских воздушных судов, выданных иностранным государством, при внесении гражданских воздушных судов в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан осуществляется в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан.5. Поддержание летной годности гражданского воздушного судна и его компонентов обеспечивается в соответствии с требованиями правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан.Допуск к эксплуатации воздушных судов легкой и сверхлегкой авиации, не участвующих в коммерческих воздушных перевозках, осуществляется в соответствии с правилами сертификации в сфере легкой и сверхлегкой авиации.Поддержание летной годности беспилотных воздушных судов осуществляется в соответствии с Правилами использования беспилотных авиационных систем в воздушном пространстве Республики Казахстан.6. Ответственность за поддержание летной годности гражданских воздушных судов возлагается на эксплуатанта гражданского воздушного судна.Эксплуатанту гражданского воздушного судна запрещается выполнение полетов в случаях, если:1) не выполнен предполетный осмотр (подготовка) воздушного судна;;2) неисправно аварийно-спасательное оборудование;3) истек срок действия сертификата летной годности, определяемый уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;4) не выполняется техническое обслуживание и ремонт воздушного судна в соответствии с программой по его техническому обслуживанию;5) не устранены неисправности и повреждения, влияющие на безопасную эксплуатацию, с учетом минимального перечня оборудования и перечня отклонений конфигурации, утвержденных уполномоченной организацией;6) воздушное судно допущено к эксплуатации с нарушением требований по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники;7) не выполняется ежегодная оценка эффективности утвержденной программы технического обслуживания и программы надежности;8) не выполнена в срок обязательная директива по летной годности в отношении воздушного судна, его деталей и компонентов, включая уведомление уполномоченной организации, касающееся безопасности полетов;9) данные по массе и центровке воздушного судна не соответствуют текущей конфигурации воздушного судна.7. Владелец или эксплуатант воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан предоставляет уполномоченной организации в сфере гражданской авиации информацию о состоянии летной годности, проведении технического обслуживания и ремонта воздушного судна, а также данные по его эксплуатации.8. Все воздушные суда, зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, подлежат проверке в отношении поддержания летной годности. При обнаружении несоответствий воздушного судна нормам летной годности действие сертификата летной годности приостанавливается, а эксплуатация воздушного судна запрещается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации до устранения несоответствия воздушного судна нормам летной годности.В случае неустранения несоответствия воздушного судна нормам летной годности в течение шести месяцев со дня приостановления сертификат летной годности отзывается.Оценка летной годности воздушного судна включает:1) проверку эксплуатационно-технической документации воздушного судна, учетных данных по поддержанию летной годности;2) осмотр воздушного судна;3) при необходимости проведение летных испытаний воздушного судна под контролем уполномоченной организации.8-1. Разрешение на выполнение специального полета (специальный сертификат летной годности) выдается воздушному судну, зарегистрированному в Государственном реестре гражданских воздушных судов, кроме случаев предусмотренных статьями 43-1, 44 настоящего Закона, и не имеющему действующего сертификата летной годности или не соответствующему установленным требованиям для выдачи сертификата летной годности, но на основе оценки эксплуатанта и уполномоченной организации в состоянии выполнять безопасный полет при установленных ниже условиях и в следующих целях:1) полетные испытания после производства новых воздушных судов;2) полетные испытания после технического обслуживания и (или) ремонта в соответствии с эксплуатационной (ремонтной) документацией;3) доставка или экспорт воздушного судна;4) полет воздушного судна для оценки заказчиком или уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации;5) выставки и авиашоу;6) полет воздушного судна к месту выполнения технического обслуживания, ремонта или к месту хранения;7) полет воздушного судна с максимальной сертифицированной взлетной массой для полетов за пределами безопасного расстояния полета над водой или над землей в зонах, не имеющих соответствующих условий для посадки или соответствующего количества топлива;8) достижение рекордов, участие в авиационных соревнованиях и аналогичные соревнования;9) деятельность воздушных судов или типов воздушных судов на территории Республики Казахстан, для которых сертификат летной годности или другой аналогичный документ не требуется в соответствии с законодательством Республики Казахстан.Перед выдачей разрешения на выполнение специального полета уполномоченная организация в сфере гражданской авиации обязана провести оценку состояния воздушного судна для безопасного выполнения полета и установить необходимые ограничения на его эксплуатацию. При выполнении специального полета перевозка пассажиров на борту воздушного судна запрещена.9. В случае, если на гражданских воздушных судах установлена радиопередающая аппаратура, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает разрешение на использование такой аппаратуры в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан.10. Гражданские воздушные суда, выполняющие международные полеты, оснащаются оборудованием, отвечающим требованиям стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).11. На каждом воздушном судне ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, об обнаруженных неисправностях воздушного судна в процессе эксплуатации.Форма и содержание бортового журнала устанавливаются правилами производства полетов в гражданской и государственной авиации.12. Для экспорта гражданского воздушного судна, подлежащего исключению из Государственного реестра гражданских воздушных судов Республики Казахстан, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации выдает экспортный сертификат летной годности в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан. Данный документ не является действительным для цели выполнения полетов и служит подтверждением экспортирующим государством положительных результатов последней̆ проверки состояния летной годности воздушного судна. | Данная поправка предлагается в целях приведения в соответствие с положением Приложении 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации ИКАО.Наряду с этим, данная поправка основана на лучшем международном опыте, то есть взят за основу европейский стандарт, устанавливаемый Европейским агентством по безопасности полетов (EASA), в частности подпункт 4 пункта (а) Главы M.A.711 Постановления Европейской комиссии (EU) №1321/2014 Часть-M «Полномочия организации по поддержанию летной годности» Под-часть G организация по поддержанию летной годности.  |
| 1. 136
 | статья 48 | Статья 48. Техническое обслуживание и ремонт гражданских воздушных судов      1. Техническое обслуживание и ремонт гражданских воздушных судов производятся в соответствии с правилами технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан сертифицированными организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. Техническое обслуживание и ремонт гражданских воздушных судов легкой и сверхлегкой авиации, не осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, выполняются авиационным персоналом, имеющим действующее свидетельство, выданное в соответствии со статьей 54 настоящего Закона, или свидетельство, выданное иностранным государством и признанное в соответствии со статьей 55 настоящего Закона.      2. Техническое обслуживание гражданских воздушных судов осуществляется по программам (регламентам) технического обслуживания, утверждаемым государством регистрации гражданского воздушного судна.      Программа (регламент) технического обслуживания воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, утверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.      Программа (регламент) технического обслуживания воздушных судов легкой и сверхлегкой авиации, не участвующих в коммерческих воздушных перевозках, разрабатывается и утверждается некоммерческой организацией, объединяющей эксплуатантов воздушных судов, по согласованию с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.      3. Запрещается использовать при проведении технического обслуживания и ремонта гражданских воздушных судов 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.      4. Сертификацию организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации.      Порядок проведения сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации устанавливается Правилами сертификации и выдачи сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации.      5. Сертифицированные организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники иностранных государств допускаются к работам по техническому обслуживанию и ремонту после признания их сертификатов уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Порядок признания сертификатов иностранных организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники определяется правилами сертификации и выдачи сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации.      6. Сертифицированная организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, предоставляющая услуги эксплуатантам гражданских воздушных судов, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки, в соответствии с типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов обязана внедрить систему управления безопасностью полетов в зависимости от объема и сложности выполняемых работ. | Статья 48. Техническое обслуживание и ремонт гражданских воздушных судов1. Техническое обслуживание и ремонт гражданских воздушных судов, производятся в соответствии с правилами технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан:1) сертифицированными организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;2) авиационным персоналом, имеющим действующее свидетельство, выданное в соответствии со статьей 54 настоящего Закона, или свидетельство, выданное иностранным государством и признанное в соответствии со статьей 55 настоящего Закона для технического обслуживания и ремонта легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения.2. Техническое обслуживание гражданских воздушных судов осуществляется по программам технического обслуживания, утверждаемым государством регистрации гражданского воздушного судна, которые согласовываются с государством эксплуатанта, если оно не является государством регистрации.Программа технического обслуживания воздушного судна, зарегистрированного в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, утверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Программа технического обслуживания воздушного судна легкой и сверхлегкой авиации, не участвующих в коммерческих воздушных перевозках, утверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации или организациями, которые допущены уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.3. Запрещается использовать при проведении технического обслуживания и ремонта гражданских воздушных судов 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.4. Сертификацию организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в соответствии с сертификационными требованиями к организациям по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.Порядок проведения сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации устанавливается Правилами сертификации и выдачи сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации.5. Сертифицированные организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники иностранных государств допускаются к работам по техническому обслуживанию и ремонту после полного или частичного признания их сертификатов уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Порядок признания сертификатов иностранных организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники определяется правилами сертификации и выдачи сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации.6. Сертифицированная организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, предоставляющая услуги эксплуатантам гражданских воздушных судов, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки, в соответствии с типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов обязана внедрить систему управления безопасностью полетов в зависимости от объема и сложности выполняемых работ. | Вносится предложение переименовать название статьи так как организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники могут выполнять работы на воздушных судах, отдельных двигателях или воздушных судах либо других компонентах воздушного судна.На сегодняшний день техническое обслуживание и ремонт воздушных судов легкой и сверхлегкой авиации не контролируется надлежащим образом так как отсутствуют требования. Такая практика внедрена и соответствует Европейским стандартам, устанавливаемым Европейской организацией по авиационной безопасности, в частности Европейские Правила № 1321/2014 Секция A Приложения «Vd» (Часть-CAO).  |
| 1. 137
 | Пункт 1-1 статьи 49 | Статья 49. Обозначения, наносимые на воздушные суда…* 1. **Отсутствует**
 | Статья 49. Обозначения, наносимые на воздушные суда…**1-1. При регистрации и учете беспилотных авиационных систем, им присваиваются государственные и регистрационные опознавательные знаки, которые наносятся на беспилотные воздушные суда в соответствии с Правилами нанесения государственных, регистрационных опознавательных и дополнительных знаков на гражданские и экспериментальные воздушные суда.** | Детализация вопросов регистрации, учета БПВС и обозначений, наносимых на них, порядок которых отражен в соответствующих Правилах. |
| 1. 140
 | Часть четвертая пункта 2статьи 54 |  Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации 2. Соответствие услуг авиационного учебного центра гражданской авиации сертификационным требованиям подтверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации выдачей сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации. …..  |  Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации 2. Соответствие услуг авиационного учебного центра гражданской авиации сертификационным требованиям подтверждается уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации выдачей сертификата авиационного учебного центра гражданской авиации. ….. **Сертифицированный авиационный учебный центр гражданской авиации, деятельность которого связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления своих услуг, в соответствии с типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов обязан внедрить систему управления безопасностью полетов в зависимости от объема и сложности выполняемых работ.** | Приведение в соответствие с пунктом 4.1 Приложения 19 к Конвенции о международной гражданской авиации ИКАО.Требования к наличию СУБП в сертифицированных авиационных учебных центрах гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления своих услуг позволит применить упреждающий подход к уменьшении факторов риска для безопасности полетов, прежде чем они приведут к авиационным происшествиям и инцидентам. Включение управления факторами риска через проведение всестороннего анализа программ обучения позволит управлять непреднамеренными последствиями на прогностическом уровне. |
| 1. 141
 | часть вторая пункта 2-2 статьи 54 | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации…2-2. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки, поддержания и проверки практических навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, допускаются к применению в соответствии с [правилами](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39079047) по оценке тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.**Отсутствует** | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации...2-2. Тренажерные устройства имитации полета, применяемые в целях подготовки, поддержания и проверки практических навыков членов летных экипажей гражданских воздушных судов, допускаются к применению в соответствии с [правилами](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39079047) по оценке тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. **Иностранные тренажерные устройства имитации полета допускаются к применению в целях профессиональной подготовки авиационного персонала гражданской авиации после признания их сертификатов уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с Правилами по оценке тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации.**  | В целях повышения безопасности полетов путем обеспечения контроля за использованием субъектами отрасли гражданской авиации иностранных тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации.Нормативные требования к оценке тренажёрных устройств имитации полета приведены в документе Doc 9625 AN/938 ИКАО. «2.11 Проведение оценок».2.11.1 Первоначальные оценки FSTD 2.11.1.1 Эксплуатант FSTD, желающий провести квалификационную оценку FSTD, должен направить соответствующий запрос в NAA государства, в котором планируется разместить FSTD. 2.11.1.2 К запросу следует прилагать копию QTG FSTD с аннотированными результатами испытаний. Любые недостатки QTG, определенные NAA, должны быть устранены до начала проведения оценки. 2.11.1.3 В просьбу о проведении оценки следует также включать заявление о том, что FSTD прошло всесторонние испытания с применением процедуры документированного принятия результатов испытаний, включая испытания компоновки кабины, всех моделируемых систем самолета и рабочего места инструктора, а также, в соответствии с действующими требованиями, инженерно-технических средств систем подвижности и визуализации и других систем. Кроме этого, должно представляться заявление о том, что FSTD отвечает критериям, описание которых приведено в данном руководстве. Заявитель также должен подтвердить, что все испытания QTG для запрашиваемого квалификационного уровня были успешно проведены».Согласно пункту 4 Правил по оценке тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 4 июля 2017 года № 436: «Оценка тренажерных устройств имитации полета в гражданской авиации осуществляется для определения пригодности к эксплуатации в виде первоначальной, периодической и специальной оценки. Первоначальная оценка тренажерных устройств имитации полета проводится при первичной установке тренажерного устройства на место эксплуатации. Периодическая оценка тренажерных устройств имитации полета проводится ежегодно с целью удостоверения, что тренажер отвечает стандартным требованиям к его квалификационному уровню. Специальная оценка тренажерных устройств имитации полета выполняется при: существенном изменении аппаратного и (или) программного обеспечения тренажера, которые могут повлиять на качество управляемости тренажера и воспроизводимые на нем летно-технические характеристики или системы; выявлении ситуации, свидетельствующей о том, что работа тренажера не отвечает стандартным требованиям, предъявлявшийся к нему при проведении первоначальной квалификационной оценки; получении заявки о модернизации тренажера для получения более высокого квалификационного уровня; перемещении на новое место; смене владельца; повторном введение в эксплуатацию после длительного периода (более одного года) отключения».В целях недопущения допуска к работе неквалифицированного инструкторского и экзаменующего персонала авиационных учебных центров и осуществления своевременного контроля за качеством подготовки авиационного персонала в авиационных учебных центрах.Данная норма будет использоваться в качестве превентивной меры, которая позволит выявлять и не допускать неквалифицированный инструкторский и экзаменующий персонал до начала их деятельности. В настоящее время неквалифицированный персонал, который не соответствует квалификационным требованиям выявляется в процессе сертификационного обследования и инспекционных проверок, что не предотвращает повторения нарушений.  |
|  | Пункт 2-3 статьи 54 | Статьи 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации2-3. отсутствует  | Статьи 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации**2-3. Инструкторский и экзаменующий персонал авиационного учебного центра согласовывается c уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в порядке, определяемом правилами профессиональной подготовки авиационного персонала, при соответствии квалификационным требованиям.** |
| 1. 142
 | пункт 3 статьи 54 | Статьи 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации……….3. Лица, относящиеся к авиационному персоналу, для осуществления профессиональной деятельности обязаны пройти профессиональную подготовку по программам, согласованным уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.Лица, непосредственно связанные с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов и их техническим обслуживанием, обслуживанием воздушного движения, допускаются к профессиональной деятельности при наличии действующего свидетельства на право осуществления такой деятельности и медицинского сертификата.**Требования по медицинскому освидетельствованию, медицинскому осмотру в сфере гражданской авиации, предъявляемые к авиационному персоналу, а также категории лиц, подлежащие обязательному медицинскому освидетельствованию и медицинскому осмотру, устанавливаются правилами медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Казахстан, разработанными на основе стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.****При прохождении медицинского освидетельствования заявитель на прохождение медицинского освидетельствования обязан сообщить авиационному медицинскому эксперту информацию о наличии у него заболеваний, известных ему и представляющих опасность для выполнения полетов.****Медицинское освидетельствование авиационного персонала проводится в авиационных медицинских центрах, сертифицированных уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Медицинское освидетельствование пилотов легкой и сверхлегкой авиации может проводиться авиационным медицинским экспертом, требования к которому устанавливаются правилами назначения авиационных медицинских экспертов, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.****Ответственность за нарушение требований по медицинскому освидетельствованию несут авиационные медицинские эксперты.****В случае выявления нарушения сертификационных требований к авиационным медицинским центрам уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает действия в следующем порядке:****1) требует от владельца сертификата авиационного медицинского центра предоставления плана корректирующих действий в соответствии со статьей 16-3 настоящего Закона и его выполнения;****2) приостанавливает полностью либо частично область действия такого сертификата (или разрешенных видов (подвидов) деятельности, указанных в сертификате) авиационного медицинского центра, если в сроки, установленные планом корректирующих действий, нарушения сертификационных требований не устранены;****3) отзывает сертификат авиационного медицинского центра, если в течение одного года со дня приостановления его действия нарушения сертификационных требований не устранены.****Действие сертификата авиационного медицинского центра может быть полностью либо частично ограничено также по заявлению его владельца в соответствии с правилами сертификации авиационных медицинских центров.****В случае выявления нарушения сертификационных требований к авиационным медицинским экспертам уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает действия в следующем порядке:****1) приостанавливает полностью либо частично область действия такого сертификата (или разрешенных видов (подвидов) деятельности, указанных в сертификате) авиационного медицинского эксперта до устранения нарушений сертификационных требований к авиационным медицинским экспертам со сроком до трех месяцев;****2) отзывает сертификат авиационного медицинского эксперта, если в течение трех месяцев со дня приостановления его действия нарушения сертификационных требований не устранены.****Действие сертификата авиационного медицинского эксперта приостанавливается в случаях:****1) нарушения требований законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации в части медицинского освидетельствования и сертификационных требований;****2) подачи заявления владельцем сертификата авиационного медицинского эксперта на срок не более трех месяцев.****Сертификат авиационного медицинского эксперта отзывается в случаях:****1) не устранения несоответствия в течение трех месяцев со дня приостановления действия сертификата авиационного медицинского эксперта;****2) подачи заявления владельцем сертификата авиационного медицинского эксперта.****Порядок приостановления и отзыва сертификата авиационного медицинского эксперта определяется правилами назначения авиационных медицинских экспертов.****Действие сертификата авиационного медицинского эксперта может быть полностью либо частично ограничено также по заявлению его владельца в соответствии с правилами назначения авиационных медицинских экспертов.****В случае выявления нарушения требований по медицинскому освидетельствованию в сфере гражданской авиации в отношении авиационного медицинского эксперта уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает действия в следующем порядке:****1) при установлении нарушения требований по медицинскому освидетельствованию в сфере гражданской авиации передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях;****2) при повторном совершении нарушения требований по медицинскому освидетельствованию в сфере гражданской авиации в течение года после наложения административного взыскания повторно передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях и отзывает сертификат авиационного медицинского эксперта.****В случае выявления сокрытия лицом, непосредственно связанным с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов, обслуживанием воздушного движения, во время прохождения медицинского освидетельствования информации о наличии у него заболеваний, известных ему и представляющих опасность для выполнения полетов, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации принимает в отношении авиационного персонала действия в следующем порядке:****1) передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях и приостанавливает действие свидетельства авиационного персонала до устранения нарушений;****2) при повторном совершении нарушения в течение года после наложения административного взыскания повторно передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях и отзывает свидетельство авиационного персонала.**Выдача и продление срока действия свидетельства авиационного персонала, а также внесение квалификационных и специальных отметок в указанное свидетельство устанавливаются Правилами выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.Внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство авиационного персонала легкой и сверхлегкой авиации осуществляется некоммерческой организацией, объединяющей эксплуатантов воздушных судов, в соответствии с Правилами выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала.……….. | Статьи 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации……….3. Лица, относящиеся к авиационному персоналу, для осуществления профессиональной деятельности обязаны пройти профессиональную подготовку по программам, согласованным уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.Лица, непосредственно связанные с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов и их техническим обслуживанием, обслуживанием воздушного движения допускаются к профессиональной деятельности при наличии действующего свидетельства, **действующих квалификационных отметок на право осуществления такой деятельности и/или медицинского сертификата соответствующего класса.**Выдача и продление срока действия свидетельства авиационного персонала**,** а также внесение **и продление срока действия** квалификационных и специальных отметок устанавливаются Правилами выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. Внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство авиационного персонала легкой и сверхлегкой авиации осуществляется некоммерческой организацией, объединяющей эксплуатантов воздушных судов, в соответствии с Правилами выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала. | В связи с дополнением отдельной статьи, регламентирующей вопросы медицинского обеспечения гражданской авиации, из данного пункта исключаются все нормы, связанные медицинскими обследованиями и осмотром авиационного персонала.Приведение в соответствие с Приложением 1 ИКАО (5.1.1.1 Договаривающиеся государства, выдающие свидетельства, обеспечивают, чтобы другие государства могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных отметок).Замечание аудита ИКАО из-за отсутствия данной нормы в 2014 году. Пунктом 37 Правил выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 сентября 2013 года № 750 определяются сроки внесения квалификационных отметок:для членов летных экипажей – ежегодно или по окончании срока действия квалификационной отметки;для диспетчеров ОВД и операторов авиационной станции (расположенной на морской установке) – один раз в два года или по окончании срока действия квалификационной отметки;для персонала по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудников по обеспечению полетов/полетного диспетчера продление квалификационных отметок не требуется. Срок их действия ограничивается сроком действия свидетельства. В свою очередь, существует установленная процедура продления срока действия квалификационных и специальных отметок в рамках оказания государственной услуги «Выдача свидетельств авиационному персоналу», которая не отражена в Законе об ИВП РК и деятельности авиации.  Приведение в соответствие с Приложением 1 ИКАО, согласно которому договаривающееся государство, выдавшее свидетельство, дает гарантию в том, что его обладатель будет осуществлять права, предусмотренные данным свидетельством или соответствующими квалификационными отметками лишь в том случае, если он сохраняет свою квалификацию, а его опыт последнего времени отвечает требованиям, установленным данным государством (п. 1.2.5.1).Обладатели свидетельств, выдача которых предусматривается в настоящем Приложении, перестают пользоваться правами, предусмотренными свидетельствами и соответствующими квалификационными отметками, когда они узнают об ухудшении состояния здоровья, что могло бы помешать им безопасно и надлежащим образом осуществлять эти права (п. 1.2.6.1).До 2 ноября 2022 года, за исключением случаев, предусмотренных в п. 1.2.5.2.6, члены летного экипажа или диспетчеры управления воздушным движением не пользуются своими свидетельствами, если не имеют действующего медицинского заключения, соответствующего их свидетельствам |
| 1. 143
 | Часть третья пункта 5статьи 54 | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации………5. Выдача свидетельства авиационного персонала лицу на право осуществления профессиональной деятельности при соответствии квалификационным требованиям осуществляется уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала определяются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации ведет реестр выданных свидетельств авиационного персонала в соответствии с настоящей статьей и свидетельств авиационного персонала, признанных в соответствии со статьей 55 настоящего Закона. | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации……….5. Выдача свидетельства авиационного персонала лицу на право осуществления профессиональной деятельности при соответствии квалификационным требованиям осуществляется уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Квалификационные требования к лицу для получения свидетельства авиационного персонала определяются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации ведет реестр выданных свидетельств авиационного персонала в соответствии с настоящей статьей и свидетельств авиационного персонала, признанных в соответствии со статьей 55 настоящего Закона.**Уполномоченная организация** в сфере гражданской авиации **обеспечивает, чтобы авиационные власти иностранных государств могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных и специальных отметок.****……….**  | Приведение в соответствие с Приложением 1 ИКАО (5.1.1.1 Договаривающиеся государства, выдающие свидетельства, обеспечивают, чтобы другие государства могли легко определить предоставляемые свидетельствами права и срок действия квалификационных отметок).Замечание аудита ИКАО из-за отсутствия данной нормы в 2014 году. |
| 1. 144
 | Подпункты 1) и 4) пункта 6-4Статьи 54 | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации.……………… 6-4. Прекращается действие свидетельства авиационного персонала (решения о признании) у лица, являющегося владельцем свидетельства авиационного персонала, выданного либо признанного в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в случаях: 1) утери свидетельства авиационного персонала, его замены по причине смены фамилии, имени, отчества (если оно указано в документе, удостоверяющем личность) и другим техническим причинам; 2) утраты трудоспособности (по представлению данных с места работы); 3) смерти; **4) перерыва в работе более пяти лет.** | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации.……………… 6-4. Прекращается действие свидетельства авиационного персонала (решения о признании) у лица, являющегося владельцем свидетельства авиационного персонала, выданного либо признанного в соответствии с законодательством Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, в случаях:  **1) утери, хищения, порчи или смены фамилии, имени, отчества (если оно указано в документе, удостоверяющем личность);** 2) утраты трудоспособности (по представлению данных с места работы);  3) смерти;  **4) исключить;** | В связи с тем, что данная норма Закона не охватывает вопросы, связанные с хищением, порчей и изменением персональных данных владельца свидетельства авиационного персонала.  В случае утери, хищения или порчи действие свидетельства, приложений к нему и внесенных в них квалификационных и специальных отметок прекращается до получения нового Свидетельства и/или приложений к нему, согласно п.68 Правил выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, приказ 750.  Вносится в целях гармонизации национального законодательства с положениями Приложения 1 к Конвенции ИКАО. В соответствии с изложенным документом, отсутствуют требования о необходимости прекращения действия свидетельств авиационного персонала в связи с перерывом в летной работе.В перспективе, предлагаемая норма позволит укомплектовать отрасль гражданской авиации высококвалифицированными и опытными летными кадрами, но имеющими по различным причинам перерывы в летной работе. |
| 1. 145
 | часть третья пункта 7статьи 54 | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации.……………… 7. Особенности режима рабочего времени авиационного персонала гражданской и экспериментальной авиации, непосредственно связанного с безопасностью полетов, разрабатываются с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и авиационных правил международных организаций в сфере гражданской авиации и устанавливаются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации для всех эксплуатантов и организаций гражданской авиации Республики Казахстан.В соответствии с особенностями режима рабочего времени авиационного персонала гражданской авиации, непосредственно связанного с безопасностью полетов, эксплуатант воздушного судна гражданской авиации вправе утверждать положение об организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов. | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации.……………… 7. Особенности режима рабочего времени авиационного персонала гражданской и экспериментальной авиации, непосредственно связанного с безопасностью полетов, разрабатываются с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и авиационных правил международных организаций в сфере гражданской авиации и устанавливаются уполномоченным органом в сфере гражданской авиации для всех эксплуатантов и организаций гражданской авиации Республики Казахстан.В соответствии с особенностями режима рабочего времени авиационного персонала гражданской авиации, непосредственно связанного с безопасностью полетов, эксплуатант воздушного судна гражданской авиации вправе утверждать положение об организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов.**Особенности режима рабочего времени у авиационного персонала, связанного с непосредственным обслуживанием воздушного движения определяются инструкцией по организации и обслуживанию воздушного движения.**  | В соответствии с рекомендацией 6.4 Двенадцатой аэронавигационной конференции ИКАО (Монтреаль, 2012 год) международное авиационное сообщество договорилось ввести положения по управлению факторами утомляемости в контексте обеспечения безопасности полетов применительно к операциям, связанным с обслуживанием воздушного движения. В этой связи, ИКАО разработана и принята поправка 50-B в Приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации, которая начала применяться с 5 ноября 2020 года. В соответствии с указанной поправкой стандартов ИКАО определяют механизмы контроля утомления у диспетчеров воздушного движения. При анализе нормативной правовой базы (Трудовой кодекс РК), регламентирующей трудовой распорядок органов обслуживания воздушного движения (авиадиспетчеры) на соответствие стандартам ИКАО, выявлены ряд несоответствий (к примеру, для сменного графика работы Трудовой кодекс не определяет максимальное кол-во служебного времени, не определены длительность непрерывного рабочего времени и перерывов, что может вызвать переутомление авиадиспетчеров и отрицательно сказываться на обеспечение безопасности полетов, отсутствует требование со стороны государства, учитывающие распределение смен с учетом циркадных ритмов для восстановления работоспособности и т.д.). В этой связи, предлагается учесть особенности режима рабочего времени у авиационного персонала, связанного с непосредственным обслуживанием воздушного движения в ведомственном документе (инструкция по организации и обслуживанию воздушного движения) на основе стандартов ИКАО.  |
| 1. 146
 | Часть вторая пункта 10 статьи 54 | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации.……………… 10. Лицам, связанным с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов и их техническим обслуживанием, обслуживанием воздушного движения, запрещается осуществлять такую деятельность в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения (их аналогов) или употреблять вещества, вызывающие такое опьянение, в процессе выполнения своих обязанностей. | Статья 54. Профессиональная подготовка и допуск к видам деятельности авиационного персонала гражданской авиации.……………… 10. Лицам, связанным с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов и их техническим обслуживанием, обслуживанием воздушного движения, запрещается осуществлять такую деятельность в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения (их аналогов) или употреблять вещества, вызывающие такое опьянение, в процессе выполнения своих обязанностей. **Все обладатели свидетельств, которые употребляют психоактивные вещества, выявляются и освобождаются от выполнения функций, влияющих на безопасность полетов.**  | Для приведения в соответствие пункту 1.2.7.3, Приложения 1 ИКАО и Doc 9654 «Руководство по предотвращению связанного с риском употребления психоактивных веществ на рабочих местах в авиации. |
| 1. 147
 | Новая статья 54-1 | Отсутствует  | **Статья 54-1. Медицинское обеспечение в сфере гражданской авиации****1. Требования по медицинскому освидетельствованию, медицинскому осмотру в сфере гражданской авиации, предъявляемые к авиационному персоналу, а также категории лиц, подлежащие обязательному медицинскому освидетельствованию и медицинскому осмотру, устанавливаются правилами медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Казахстан, разработанными на основе стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.****2. Медицинское освидетельствование авиационного персонала проводится в авиационных медицинских центрах авиационными медицинскими экспертами, сертифицированными уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Медицинское освидетельствование пилотов легкой и сверхлегкой авиации может проводиться авиационным медицинским экспертом, требования к которому устанавливаются правилами назначения авиационных медицинских экспертов, утверждаемыми уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.****Ответственность за нарушение требований по медицинскому освидетельствованию несут авиационные медицинские эксперты.****В случае выявления нарушения сертификационных требований к авиационным медицинским центрам уполномоченная организация в сфере гражданской авиации:****1) требует от владельца сертификата авиационного медицинского центра предоставления плана корректирующих действий в соответствии со статьей 16-3 настоящего Закона и его выполнения;****2) приостанавливает полностью либо частично область действия такого сертификата (или разрешенных видов (подвидов) деятельности, указанных в сертификате) авиационного медицинского центра, если в сроки, установленные планом корректирующих действий, нарушения сертификационных требований не устранены;****3) отзывает сертификат авиационного медицинского центра, если в течение одного года со дня приостановления его действия, нарушения сертификационных требований не устранены.****Действие сертификата авиационного медицинского центра может быть полностью либо частично ограничено также по заявлению его владельца в соответствии с правилами сертификации авиационных медицинских центров.****В случае выявления нарушения сертификационных требований к авиационным медицинским экспертам уполномоченная организация в сфере гражданской авиации:****1) приостанавливает полностью либо частично область действия такого сертификата (или разрешенных видов (подвидов) деятельности, указанных в сертификате) авиационного медицинского эксперта до устранения нарушений сертификационных требований к авиационным медицинским экспертам со сроком до трех месяцев;****2) отзывает сертификат авиационного медицинского эксперта, если в течение трех месяцев со дня приостановления его действия нарушения сертификационных требований не устранены.****Действие сертификата авиационного медицинского эксперта приостанавливается в случаях:****1) нарушения требований законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации в части медицинского освидетельствования и сертификационных требований;****2) подачи заявления владельцем сертификата авиационного медицинского эксперта на срок не более трех месяцев.****Сертификат авиационного медицинского эксперта отзывается в случаях:****1) неустранения несоответствия в течение трех месяцев со дня приостановления действия сертификата авиационного медицинского эксперта;****2) подачи заявления владельцем сертификата авиационного медицинского эксперта на срок не более трех месяцев.****Порядок приостановления и отзыва сертификата авиационного медицинского эксперта определяется правилами назначения авиационных медицинских экспертов.****Действие сертификата авиационного медицинского эксперта может быть полностью либо частично ограничено также по заявлению его владельца в соответствии с правилами назначения авиационных медицинских экспертов.****В случае выявления нарушения требований по медицинскому освидетельствованию в сфере гражданской авиации в отношении авиационного медицинского эксперта уполномоченная организация в сфере гражданской авиации:****1) при установлении нарушения требований по медицинскому освидетельствованию в сфере гражданской авиации передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях;****2) при повторном совершении нарушения требований по медицинскому освидетельствованию в сфере гражданской авиации в течение года после наложения административного взыскания повторно передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях и отзывает сертификат авиационного медицинского эксперта.****3. При прохождении медицинского освидетельствования заявитель на прохождение медицинского освидетельствования обязан сообщить авиационному медицинскому эксперту информацию о наличии у него заболеваний, известных ему и представляющих опасность для выполнения полетов.****В случае выявления сокрытия лицом, непосредственно связанным с выполнением и обеспечением полетов воздушных судов, обслуживанием воздушного движения, во время прохождения медицинского освидетельствования информации о наличии у него заболеваний, известных ему и представляющих опасность для выполнения полетов, уполномоченная организация в сфере гражданской авиации:****1) передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях и приостанавливает действие свидетельства авиационного персонала до устранения нарушений;****2) при повторном совершении нарушения в течение года после наложения административного взыскания повторно передает материалы в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации для принятия мер в соответствии с Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях и отзывает свидетельство авиационного персонала.** | В целях регламентирования вопросов медицинского обеспечения гражданской авиации в отдельной статье, из объемной статьи 54 выделяются соответствующие нормы в отдельную статью 54-1.В пункте 2 дополняются уточняющие слова «авиационными медицинскими экспертами».Согласно пункта 34 Правил медицинского освидетельствования и осмотра гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 5 июня 2017 года № 324, при возникновении чрезвычайных ситуаций и непреодолимых сил (стихийные бедствия, военные действия) авиационным медицинским экспертом проводится очередное медицинское освидетельствование владельца свидетельства, который выполняет полеты в регионе или за пределами Республики Казахстан, отдаленном от места проведения медицинского освидетельствования.Для приведения в соответствии с пунктом 1.2.4.9, Приложения 1 ИКАО. |
| 1. 148
 | статья 58 | Статья 58. Руководящие работники организаций авиации, обеспечивающие безопасность полетов1. Руководящими работниками организаций гражданской и экспериментальной авиации, обеспечивающими безопасность полетов, признаются: руководитель летной службы, начальник инспекции по безопасности полетов, руководитель инженерно-авиационной службы, руководитель службы контроля качества (за исключением легкой и сверхлегкой авиации).2. Исключен Законом РК от 19.04.2019 № 249-VI (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования). | **Статья 58. Руководящие работники организаций гражданской авиации, ответственные за обеспечение безопасности полетов****1. Руководящими работниками организаций гражданской и экспериментальной авиации, ответственными за обеспечением безопасности полетов, признаются: руководитель летной службы, руководитель инспекции по безопасности полетов, руководитель по поддержанию летной годности, руководитель технического обслуживания и ремонта авиационной техники, руководитель службы контроля качества (за исключением эксплуатантов являющийся субъектом малого предпринимательства).** **Квалификационные требования к руководящим работникам организаций гражданской авиации устанавливаются сертификационными требованиями к эксплуатантам гражданских воздушных судов,** **организациям по поддержанию летной годности и организациям по техническому обслуживанию и ремонта авиационной техники.** **2. Персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов возлагается на первого руководителя эксплуатанта, организации гражданской авиации.****Кандидат на должность первого руководителя эксплуатанта должен иметь опыт работы на руководящих должностях в отрасли гражданской авиации не менее 3 лет (или не менее 5 лет на руководящих должностях в других отраслях, при условии последующего прохождения курса по обеспечению безопасности полетов в течение трех месяцев со дня назначения), который подтверждается документально в соответствии с Трудовым кодексом Республики Казахстан.** | В целях конкретизации ответственных руководящих работников за обеспечение безопасности полетов.В данной статье определен перечень руководящих работников организаций гражданской и экспериментальной авиации, обеспечивающих безопасность полетов. Однако, в данном перечне отсутствует первый руководитель, что является пробелом в законе, так как окончательное решение в организациях всегда принимается первым руководителем, в том числе по вопросам создания соответствующих условий для обеспечения безопасности полетов.В этой связи персональную ответственность за организацию обеспечения безопасности полетов предлагается возложить на первого руководителя. Также необходимо законодательно закрепить требования к кандидатам на должность первого руководителя организации гражданской авиации, связанные с опытом работы в сфере гражданской авиации, так как это необходимо для обеспечения эффективности первого руководителя в вопросах организации работы по обеспечению безопасности полетов.В данной статье также определен перечень руководящих работников организаций гражданской и экспериментальной авиации, обеспечивающие безопасность полетов. Сертификационными требованиями к эксплуатантам гражданских воздушных судов, утвержденными приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 153 определено, что кандидатуры назначенных руководителей, указанных в подпунктах 1) – 6) пункта 17 Сертификационных требований, при соответствии их квалификации для назначения на соответствующую должность, согласовываются с уполномоченной организацией.Также, на сегодняшний день термин «руководитель инженерно-авиационной службы» не используется в нормативно-правовых актах в сфере гражданской авиации. Предлагаем использовать термин руководитель по поддержанию летной годности, относящийся к эксплуатанту, и руководитель технического обслуживания и ремонта авиационной техники, относящийся к Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. |
| 1. 149
 | пункт 3 статьи 59 | Статья 59. Допуск лиц к эксплуатации гражданских воздушных судов…….**3. Отсутствует**  | Статья 59. Допуск лиц к эксплуатации гражданских воздушных судов…….**3. Эксплуатант несет ответственность за безопасное производство полетов и соблюдение требований законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.** | В целях закрепления ответственности эксплуатанта за безопасное производство полетов, а также в целях приведения в соответствие с положениями Главы 1 части 2 Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора, (Doc. 8335 AN/879 ИКАО). |
| 1. 150
 | пункт 1статьи 60 | Статья 60. Сертификация эксплуатантов гражданских воздушных судов1. Для получения сертификата эксплуатанта и (или) свидетельства на выполнение авиационных работ заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации заявку установленной формы с документами, подтверждающими соответствие сертификационным требованиям и условиям сертификации в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов и (или) правилами допуска эксплуатанта к авиационным работам.Для получения сертификата эксплуатанта или свидетельства на выполнение авиационных работ заявитель должен продемонстрировать уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, что он располагает сертифицированными воздушными судами, подготовленным персоналом, документацией, оборудованием, зданиями, сооружениями, необходимыми для летной, технической эксплуатации воздушных судов и обеспечения выполнения полетов, а также осуществляет обязательное страхование в соответствии с законами Республики Казахстан об обязательных видах страхования.Эксплуатант несет ответственность за аварийное оповещение при полетах своих воздушных судов в неконтролируемом воздушном пространстве.  | Статья 60. Сертификация эксплуатантов гражданских воздушных судов1. Для получения сертификата эксплуатанта и (или) свидетельства на выполнение авиационных работ заявитель направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации заявку установленной формы с документами, подтверждающими соответствие сертификационным требованиям и условиям сертификации в соответствии с правилами сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов и (или) правилами допуска эксплуатанта к авиационным работам.Для получения сертификата эксплуатанта или свидетельства на выполнение авиационных работ заявитель должен продемонстрировать уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, что он располагает сертифицированными воздушными судами, подготовленным персоналом, документацией, оборудованием, зданиями, сооружениями, необходимыми для летной, технической эксплуатации воздушных судов и обеспечения выполнения полетов, а также осуществляет обязательное страхование в соответствии с законами Республики Казахстан об обязательных видах страхования.Эксплуатант несет ответственность за аварийное оповещение при полетах своих воздушных судов в неконтролируемом воздушном пространстве. **При первичной сертификации заявитель представляет развернутый финансово-экономический план деятельности (за исключением субъектов малого предпринимательства), включающий выделение финансовых ресурсов на профессиональную подготовку авиационного персонала, поддержание летной годности воздушных судов, приобретение оборудования, средств, фонда заработной платы и иные расходы, для осуществления планируемой деятельности и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Финансово-экономический план деятельности утверждается собственником (участниками, акционерами) юридического лица или физическим лицом, претендующим на получение сертификата эксплуатанта (свидетельство на авиационные работы). Наличие достаточных финансовых ресурсов подтверждаются соответствующей выпиской с банковского счета заявителя за последние три месяца.** | Дополнение вносится в целях гармонизации законодательства в части, касающейся вопросов сертификации эксплуатанта гражданского воздушного судна с положениями Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора Doc 8335 ИКАО.В случае принятие поправки, будет обеспечен надлежащий уровень оценки финансовой жизнеспособности эксплуатанта (организации гражданской авиации) для принятия решения о выдаче или отказе в выдаче СЭ. Мировая практика в сфере гражданской авиации показывает, что недостаток или серьезные ограничения ресурсов нередко имеют негативные последствия для безопасности и эффективности полетов. |
| 1. 151
 | пункт 4-1 статьи 60 | Статья 60. Сертификация эксплуатантов гражданских воздушных судов……..**4-1. Отсутствует** …….. | Статья 60. Сертификация эксплуатантов гражданских воздушных судов……..**4-1. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации отзывает сертификат эксплуатанта и (или) свидетельство на выполнение авиационных работ, в соответствии с частью второй пункта 5 статьи 16-3 и пункта 5-1 статьи 39 настоящего Закона, а также в случаях:****1) если, имеется в отношении заявителя решение суда, запрещающее ему оказание данного вида услуг;** **2) письменного заявления эксплуатанта.****Порядок отзыва сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов и (или) свидетельства на выполнение авиационных работ определяется Правилами сертификации и выдачи сертификата эксплуатанта гражданских воздушных судов и Правилами допуска эксплуатанта к авиационным работам соответственно.**…….. | В целях уточнения основании отзыва сертификата эксплуатанта и (или) свидетельства на выполнение авиационных работ. |
| 1. 152
 | пункт 2статьи 61 | Статья 61. Эксплуатанты авиации общего назначения………..2. Эксплуатанты авиации общего назначения, эксплуатирующие самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше пяти тысяч семисот килограмм и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными двигателями, вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше **трех тысяч ста восьмидесяти** килограмм, допускаются к полетам после выдачи уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации свидетельства на право выполнения полетов в соответствии с правилами допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения.………….. | Статья 61. Эксплуатанты авиации общего назначения………..2. Эксплуатанты авиации общего назначения, эксплуатирующие самолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше пяти тысяч семисот килограмм и (или) самолеты, оснащенные одним или несколькими турбореактивными двигателями, вертолеты с максимальной сертифицированной взлетной массой свыше **трех тысяч сто семидесяти пяти** килограмм, допускаются к полетам после выдачи уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации свидетельства на право выполнения полетов в соответствии с правилами допуска к полетам эксплуатантов авиации общего назначения.………….. | В целях приведения в соответствия с Частью 5 Приложения 8 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации, согласно которой применительно к вертолетам с максимальной сертифицированной взлетной массой более 3175 кг, а также для целей приведения в соответствия с главой 6 Раздела II Части III Приложения 6 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации, согласно которой Эксплуатант вертолета, максимальная масса которого превышает 3175 кг, контролирует и оценивает опыт технического обслуживания и эксплуатации с точки зрения сохранения летной годности и предоставляет информацию, предписанную государством регистрации, с помощью системы, указанной в пп. 4.2.3 f) и 4.2.4 части II Приложения 8. |
| 1. 153
 | пункт 3 статьи 64 | Статья 64. Эксплуатант аэродрома (вертодрома), аэропорта гражданской авиации…….3. Эксплуатант **международного аэропорта в соответствии с типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов в аэропортах обязан внедрить систему управления безопасностью полетов в зависимости от объема и сложности выполняемых полетов.** | Статья 64. Эксплуатант аэродрома (вертодрома), аэропорта гражданской авиации…….3. Эксплуатант **сертифицированного аэродрома (вертодрома), аэропорта гражданской авиации обязан внедрить систему управления безопасностью полетов, которая должна соответствовать объему и сложности осуществляемой аэропортовской деятельности.** | Изменение вносится для приведения в соответствие с требованиями Приложения 19 ИКАО, п. 3.3.2.1 f), п. 4.1.1 b), согласно которых СУБП государство должно обязать вводить СУБП всех сертифицированных эксплуатантов аэродромов, а сама СУБП должна соответствовать масштабу и сложности деятельности эксплуатантов. |
| 1. 154
 | статья 65 | Статья 65. Аэропортовская деятельность      1. В состав аэропортовской деятельности входят товары, работы, услуги аэродромного и наземного обслуживания, перечень которых утверждается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации по согласованию с антимонопольным органом.      Другие виды деятельности, не относящиеся к аэропортовской деятельности, могут осуществляться на территории аэропорта эксплуатантом аэропорта либо иными физическими и юридическими лицами по договору с эксплуатантом аэропорта, заключаемому в соответствии с правилами доступа к оказанию услуг на территории аэропорта, не относящихся к аэропортовской деятельности.      Аэродромным обслуживанием признается вид аэропортовской деятельности, отнесенной законодательством Республики Казахстан о естественных монополиях к регулируемым услугам аэропорта и осуществляемой эксплуатантом аэропорта.      Наземным обслуживанием признается вид аэропортовской деятельности, осуществляемой эксплуатантом аэропорта и (или) поставщиком услуг наземного обслуживания, а также авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту.      2. При количестве обслуженных пассажиров в аэропорту менее двух миллионов человек в год эксплуатант аэропорта может допускать поставщика услуг наземного обслуживания на территорию аэропорта в соответствии с правилами осуществления наземного обслуживания в аэропортах, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации по согласованию с антимонопольным органом.      Примечание РЦПИ!      Часть вторая пункта 2 приостановлена с 01.01.2019 до 01.01.2022 в соответствии с Законом РК от 19.04.2019 [№ 249-VI](http://10.61.42.188/rus/docs/Z1900000249#z880) (текст исключен).      Порядок и условия предоставления услуг наземного обслуживания на территории аэропорта, требования к поставщикам услуг наземного обслуживания и форма типового договора на оказание услуг наземного обслуживания определяются правилами осуществления наземного обслуживания в аэропортах.      3. Договор, заключаемый эксплуатантом аэропорта с поставщиком услуг наземного обслуживания или авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, должен предусматривать оплату компенсационного платежа за пользование объектами инфраструктуры, оборудованием и техническими средствами аэропорта в соответствии с типовым договором на оказание услуг наземного обслуживания.      4. Эксплуатант аэропорта не вправе необоснованно отказывать поставщику услуг наземного обслуживания или авиакомпании, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, в предоставлении услуг наземного обслуживания на территории аэропорта.      Решение эксплуатанта аэропорта об отказе поставщику услуг наземного обслуживания или авиакомпании, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту на территории аэропорта, может быть обжаловано в суде.      5. Эксплуатант аэропорта и поставщик услуг наземного обслуживания разрабатывают и утверждают программы по контролю качества услуг, входящих в аэропортовскую деятельность, в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) или авиационными правилами международных организаций в сфере гражданской авиации.      Эксплуатант аэропорта проводит на регулярной основе аудит качества услуг, предоставляемых им и (или) оказываемых поставщиком услуг наземного обслуживания, для определения соответствия предоставляемых услуг стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации (ИКАО) или авиационным правилам международных организаций в сфере гражданской авиации. Проведение такого аудита осуществляется на договорной основе между организациями гражданской авиации. | Статья 65. Аэропортовская деятельность1. В состав аэропортовской деятельности входят товары, работы, услуги аэродромного и наземного обслуживания, перечень которых утверждается уполномоченным органом в сфере гражданской авиации по согласованию с антимонопольным органом.Другие виды деятельности, не относящиеся к аэропортовской деятельности, могут осуществляться на территории аэропорта (аэродрома) эксплуатантом аэропорта (аэродрома) либо иными физическими и юридическими лицами по договору с эксплуатантом аэропорта (аэродрома), заключаемому в соответствии с правилами доступа к оказанию услуг на территории аэропорта, не относящихся к аэропортовской деятельности.Аэродромным обслуживанием признается вид аэропортовской деятельности, отнесенной законодательством Республики Казахстан о естественных монополиях к регулируемым услугам аэропорта и осуществляемой эксплуатантом аэропорта (аэродрома).Наземным обслуживанием признается вид аэропортовской деятельности, осуществляемой эксплуатантом аэропорта (аэродрома) и (или) поставщиком услуг наземного обслуживания, а также авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту.2. При количестве обслуженных пассажиров в аэропорту менее двух миллионов человек в год эксплуатант аэропорта (аэродрома) может допускать поставщика услуг наземного обслуживания на территорию аэропорта (аэродрома) в соответствии с правилами осуществления наземного обслуживания в аэропортах, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации по согласованию с антимонопольным органом.При количестве обслуженных пассажиров в аэропорту более двух миллионов человек в год эксплуатант аэропорта (аэродрома) обязан допустить поставщика услуг наземного обслуживания, оказывающего их на территории аэропорта, для оказания услуг, входящих в наземное обслуживание.Порядок и условия предоставления услуг наземного обслуживания на территории аэропорта (аэродрома), требования к поставщикам услуг наземного обслуживания и форма типового договора на оказание услуг наземного обслуживания определяются правилами осуществления наземного обслуживания в аэропортах.3. Договор, заключаемый эксплуатантом аэропорта (аэродрома) с поставщиком услуг наземного обслуживания или авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, должен предусматривать инфраструктурный сбор за пользование объектами инфраструктуры, оборудованием и техническими средствами аэропорта (аэродрома), в соответствии с типовым договором на оказание услуг наземного обслуживания.4. Эксплуатант аэропорта (аэродрома) не вправе необоснованно отказывать поставщику услуг наземного обслуживания или авиакомпании, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту, в предоставлении услуг наземного обслуживания на территории аэропорта (аэродрома).Решение эксплуатанта аэропорта (аэродрома) об отказе поставщику услуг наземного обслуживания или авиакомпании, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту на территории аэропорта (аэродрома), может быть обжаловано в суде.5. Эксплуатант аэропорта (аэродрома) и поставщик услуг наземного обслуживания разрабатывают и утверждают программы по контролю качества услуг, входящих в аэропортовскую деятельность, в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) или авиационными правилами международных организаций в сфере гражданской авиации.Эксплуатант аэропорта (аэродрома) проводит на регулярной основе аудит качества услуг, предоставляемых им и (или) оказываемых поставщиком услуг наземного обслуживания, для определения соответствия предоставляемых услуг стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации (ИКАО) или авиационным правилам международных организаций в сфере гражданской авиации. Проведение такого аудита осуществляется на договорной основе между организациями гражданской авиации. | Согласно определению, приведенному в Законе РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»36) аэропорт - комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал, другие необходимые сооружения и оборудование; Согласно второго абзаца п. 1 статьи 64 Закона РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» эксплуатантом аэропорта может быть только юридическое лицо Республики Казахстан, а также иностранного государства в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, которое использует аэропорт на праве собственности либо иных законных основаниях.В настоящее время в аэропортах Казахстана имеются преценденты (аэропорт Атырау), что аэродром принадлежит одному юридическому лицу (АО «Международный аэропорт Атырау»), пассажирский терминал другому (АО «Атма, пассажирские перевозки» или склад ГСМ принадлежит не эксплуатанту аэропорта – аэропорт Караганды). В аэропорту Шымкент также идет строительство пассажирского терминала, собственником которого является авиакомпания Скат.Таким образом, в Атырау фактически отсутствует эксплуатант аэропорта. Поэтому для учета подобных случаев, следует указать наряду с эксплуатантом аэропорта и эксплуатант аэродрома, учитывая, что им может быть только одно лицо в конкретном аэропорту, и именно эксплуатант аэродрома получает сертификат годности к эксплуатации аэродрома (п. 1.4 Приложение 14 ИКАО).Таким образом, если в собственности или на иных правах эксплуатант аэродрома наряду с аэродромом владеет аэровокзалом и другими объектами, он является эксплуатантом аэропорта, в противном случае это просто эксплуатант аэродрома. Предлагаемая формулировка учитывает ситуации подобные аэропорту Атырау и устраняет пробелы законодательства в данной части. |
| 1. 155
 | Часть первая пункта 1 статьи 66 | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации1. Аэродромы (вертодромы), используемые гражданской авиацией, а также аэродромы совместного использования и базирования должны соответствовать нормам годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации.…….. | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации1. Аэродромы (вертодромы), используемые гражданской авиацией, а также аэродромы совместного использования и базирования**, за исключением временных аэродромов и посадочных площадок,** должны соответствовать нормам годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации. **Временные аэродромы и посадочные площадки, используемые гражданской авиацией, должны соответствовать Правилами годности к эксплуатации временных аэродромов и посадочных площадок, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации**.…….. | Нормы годности не применяются к временным аэродромам и посадочным площадкам, поскольку на них распространяются требования Правил определения годности к эксплуатации неклассифицируемых и временных аэродромов и посадочных площадок, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.Дается четкое разграничение требований к годности к эксплуатации для аэродромов и временных аэродромов и посадочных площадок.Кроме того, при сертификационного обследования аэродрома (вертодрома) проверяется на соответствие не только требованиям норм годности к их эксплуатации но и других НПА, которые объединены в сертификационные требования. |
| 1. 156
 | пункт 2 статьи 66 | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации………2. Классифицированный аэродром (вертодром) допускается к эксплуатации после получения эксплуатантом аэродрома (вертодрома) сертификата о его годности и уведомления уполномоченной организации в сфере гражданской авиации об открытии аэродрома (вертодрома).…….. | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации………2. **Сертификации подлежат аэродромы (вертодромы), используемые гражданской авиацией, а также аэродромы совместного использования и базирования, на которых выполняются:****1) международные полеты;****2) регулярные пассажирские рейсы на любых типах воздушных судов;** **3) полеты кроме указанных в подпункте 2) настоящего пункта пассажирских воздушных судов с числом пассажирских мест более 20;** **4) коммерческие полеты воздушных судов с максимальной взлетной массой более 5700 кг;** **5) полеты пассажирских воздушных судов в ночное время;****6) полеты воздушных судов для перевозки пассажиров на неподвижные или плавающие объекты (морские суда, установки) в открытом море.****Аэродромы (вертодромы), на которые не выполняются полеты, перечисленные в части первой настоящего пункта, не требуют сертификации. Однако допускается сертификация таких аэродромов (вертодромов) по заявке эксплуатанта аэродрома (вертодрома).**…….. | Все аэродромы (вертодромы) согласно действующего законодательства в сфере ГА РК являются классифицированными, поэтому нет конкретных критериев сертификации аэродромов (вертодромов).Согласно Приложению 14 к Конвенции ИКАО, государства сертифицируют аэродромы, предназначенные для выполнения международных полетов, в соответствии с требованиями настоящего Приложения, а также другими применимыми требованиями.Согласно Руководству по сертификации аэродромов (Doc 9774 ИКАО) эксплуатант аэродрома, предназначенного для общественного пользования, должен в соответствии с национальными правилами иметь сертификационный документ аэродрома. Сертификационный документ аэродрома требуется в том случае, если максимальная пассажировместимость воздушного судна, использующего данный аэродром, превышает … мест.Примечание. В качестве альтернативы сертификационный документ аэродрома может потребоваться в том случае, если максимальная взлетная масса воздушного судна превышает 2740 кг или аэродром предназначен для использования в ночных условиях. Эксплуатант аэродрома, для которого не требуется сертификационный документ, может, тем не менее, подать заявку на получение такого документа, за что может взиматься соответствующий сбор. |
| 1. 157
 | пункт 3 статьи 66 | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации……… 3. Неклассифицируемый аэродром, временные аэродромы и посадочные площадки допускаются к эксплуатации в соответствии с Правилами определения годности к эксплуатации неклассифицируемых и временных аэродромов и посадочных площадок, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.…….. | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации………**3 Сертифицируемый аэродром (вертодром) допускается к эксплуатации после получения эксплуатантом аэродрома (вертодрома) сертификата о его годности.****Не сертифицируемые аэродромы (вертодромы), временные аэродромы и посадочные площадки допускаются к эксплуатации после уведомления уполномоченной организации в сфере гражданской авиации об их открытии и предоставления акта годности к эксплуатации, подтверждающего соответствие нормам годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации или годности к эксплуатации временных аэродромов и посадочных площадок, утверждаемые уполномоченным органом в сфере гражданской авиации.**…….. | Требования к сертификации и допуску к эксплуатации аэродромов разделены в п. 1 и в п. 3. |
| 1. 158
 | пункт 11 статьи 66 | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации………11. Ответственность за обеспечение безопасности полетов, соответствия сертификационным требованиям, годности к эксплуатации в течение всего периода эксплуатации аэродрома (вертодрома), временного аэродрома и посадочной площадки возлагается на эксплуатанта. | Статья 66. Сертификация и допуск аэродромов, вертодромов к эксплуатации………**11. Ответственность за обеспечение безопасности полетов, соответствие сертификационным требованиям, в течение всего периода действия сертификата годности аэродрома (вертодрома) или в течение всего периода эксплуатации для не сертифицируемых аэродромов возлагается на эксплуатанта аэродрома (вертодрома).****Ответственность за обеспечение безопасности полетов, соответствие годности к эксплуатации временного аэродрома и посадочной площадки в течение всего периода эксплуатации возлагается на эксплуатанта или собственника.** | Четкое разделение ответственности на сертифицируемых, не сертифицируемых аэродромах, временных аэродромах и посадочных площадках. |
| 1. 159
 | пункт 1 статьи 67 | Статья 67. Учет аэродромов (вертодромов)1. Аэродромы (вертодромы), используемые в целях гражданской авиации, кроме **неклассифицируемых и временных,** подлежат учету в реестре аэродромов (вертодромов) гражданской авиации.……… | Статья 67. Учет аэродромов (вертодромов)1. Аэродромы (вертодромы), используемые в целях гражданской авиации, кроме **временных аэродромов и посадочных площадок**, подлежат учету в реестре аэродромов (вертодромов) гражданской авиации.……… | В целях исключение слова «неклассифицированный аэродром (вертодром)», так как в законодательстве в сфере гражданской авиации отсутствует данное понятие. |
| 1. 160
 | пункт 3 статьи 67 | Статья 67. Учет аэродромов (вертодромов)………3. **Неклассифицируемые и временные аэродромы (вертодромы), посадочные площадки** подлежат учету эксплуатантами в порядке, определенном уполномоченными органами в сферах гражданской и государственной авиации.……… | Статья 67. Учет аэродромов (вертодромов)………3. **Временные аэродромы (вертодромы) и посадочные площадки** подлежат учету эксплуатантами в порядке, определенном уполномоченными органами в сферах гражданской и государственной авиации.……… | В целях исключения слова «неклассифицированный аэродром (вертодром)», так как в законодательстве в сфере гражданской авиации отсутствует данное понятие. |
| 1. 161
 | статья 68 | Статья 68. Аэродромное обслуживание воздушных судов      1. Эксплуатанты аэродромов (вертодромов), аэронавигационная, метеорологическая организации осуществляют аэродромное, аэронавигационное и метеорологическое обслуживание полетов воздушных судов на аэродромах (вертодромах), открытых для общего пользования, на единообразных условиях и на основе договоров (публичных договоров).      2. Аэродромы, аэропорты могут быть закрыты для приема и выпуска воздушных судов в объявленные часы их работы только по техническим или метеорологическим условиям, угрожающим безопасности полетов.      3. Услуги по обеспечению взлета и посадки, встречи и выпуска воздушных судов и авиационной безопасности осуществляются безвозмездно в случаях выполнения полетов воздушных судов:      1) терпящих или потерпевших бедствие, а также воздушных судов, маршруты полетов которых были изменены в связи с аварийной ситуацией на борту, отказом или неисправностью материальной части;      2) для проведения поисково-спасательных работ или оказания помощи населению при стихийных бедствиях;      3) из-за чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в деятельность авиации.      Сноска. Статья 68 с изменением, внесенным Законом РК от 19.04.2019 [№ 249-VI](http://10.61.42.188/rus/docs/Z1900000249#z777) (вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования).Статья 69. Аэродромы совместного базирования и использования      1. Аэродромом совместного базирования является аэродром, на котором совместно базируются организации гражданской, государственной и (или) экспериментальной авиации.      2. Аэродромом совместного использования является аэродром, используемый совместно гражданской, государственной и (или) экспериментальной авиацией.      3. Эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется на основе договоров в соответствии с Правилами использования аэродромов совместного базирования гражданской и государственной авиации Республики Казахстан, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации совместно с уполномоченным органом в сфере государственной авиации.      4. Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования по принадлежности относятся к гражданской или государственной авиации. Перечень таких аэродромов утверждается совместным приказом руководителей уполномоченных органов в сферах гражданской и государственной авиации Республики Казахстан.……… | Статья 68. Аэродромное обслуживание воздушных судов1. Эксплуатанты аэродромов (вертодромов), аэронавигационная, метеорологическая организации осуществляют аэродромное, аэронавигационное и метеорологическое обслуживание полетов воздушных судов на аэродромах (вертодромах), открытых для общего пользования, на единообразных условиях и на основе договоров (публичных договоров).2. Аэродромы, аэропорты могут быть закрыты для приема и выпуска воздушных судов в объявленные часы их работы только по техническим или метеорологическим условиям, угрожающим безопасности полетов, а также при возникновении чрезвычайных ситуаций и введении чрезвычайного положения.3. Услуги по обеспечению взлета и посадки, встречи и выпуска воздушных судов и авиационной безопасности осуществляются безвозмездно в случаях выполнения полетов воздушных судов:1) терпящих или потерпевших бедствие, а также воздушных судов, маршруты полетов которых были изменены в связи с аварийной ситуацией на борту, отказом или неисправностью материальной части;2) для проведения поисково-спасательных работ или оказания помощи населению при стихийных бедствиях, **а также оказания медицинской и (или) гуманитарной помощи населению Республики Казахстан, подтвержденных уполномоченным органом, осуществляющим внешнеполитическую деятельность;**3) из-за чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства в деятельность авиации.……… | В случаях ЧС техногенного и природного характера, аварийной ситуации с ВС на аэродроме возникает необходимость закрытия аэродрома на период устранения ЧС.В условиях объявления чрезвычайного положения в РК из-за эпидемии COVID-19 ряд аэропортов были вынуждены закрыться из-за ограничения полетов. |
| 1. 162
 | пункт 1-1 статьи 71 | Статья 71. Строительство, реконструкция, ликвидация или перенос аэродромов и аэропортов или специальных объектов……….**1-1. Отсутствует**…………  | Статья 71. Строительство, реконструкция, ликвидация или перенос аэродромов и аэропортов или специальных объектов……….**1-1. Международный аэропорт должен иметь генеральный план, содержащий подробные этапы развития инфраструктуры аэропорта и перечень приоритетных задач, включая план реализации. Генеральный план разрабатывается эксплуатантом аэропорта на основе информации об экономической целесообразности, прогнозов перевозок, текущих и будущих требований, предъявляемых, в частности, эксплуатантами воздушных судов, а также периодически пересматривается с учетом объема воздушного движения на аэродроме.****При составлении генерального плана необходимо проводить консультации с участвующими в деятельности аэродрома сторонами, в частности с эксплуатантами воздушных судов. Эксплуатанты воздушных судов в целях содействия составления генерального плана развития аэропорта должны предоставлять эксплуатанту аэропорта информацию о типах, характеристиках и количестве воздушных судов, которые предполагаются ввести в эксплуатацию, ожидаемом увеличении числа операций воздушных судов и предполагаемом объеме пассажирских и грузовых перевозок.**………. | Согласно Рекомендации ИКАО, (поправка 15 Приложение 14, Том 1 ИКАО, пункт 1.5.1 Рекомендация): Генеральный план, содержащий подробные планы развития инфраструктуры аэродрома, следует составлять для аэродромов, которые государства считают важными.Примечание 1. Генеральный план представляет собой план развития конкретного аэродрома. Он разрабатывается эксплуатантом аэродрома на основе информации об экономической целесообразности, прогнозов перевозок, текущих и будущих требований, предъявляемых, в частности, эксплуатантами воздушных судов (см. п. 1.5.3). Для большинства международных аэропортов Казахстана возникает проблема, что планы развития населенных пунктов, к которым относится аэродром, не включают вопросы развития аэропортов, в результате аэропорты Алматы, Шымкент, Актобе, Нур-Султан и др. столкнулись с тем, что вокруг аэропортов территория была передана под жилищный фонд, сельское хозяйство и отсутствуют территории для дальнейшего развития инфраструктуры аэропортов и возникли угрозы для безопасности полетов (катастрофа Бек Эйр в декабре 2019 г.). Требование к разработке генеральных планов для аэропортов, в которых выполняются международные перевозки, позволит учесть прогнозируемый рост объема перевозок, обеспечить необходимые земельные участки для развития инфраструктуры аэропортов, а также предусмотреть финансовые средства в государственном бюджете для государственных аэропортов или провести работы по поиску инвестиций для частных аэропортов, включать объекты в программы развития транспортной отрасли, обеспечить выполнение международных стандартов, в том числе и в части безопасности полетов и авиационной безопасности. |
| 1. 163
 | пункт 6 статьи 74 | Статья 74. Право осуществления воздушных перевозок. Авиакомпании……..6. Кандидат на должность первого руководителя авиакомпании должен соответствовать квалификационным требованиям, устанавливаемым уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. | Статья 74. Право осуществления воздушных перевозок. Авиакомпании……..**Исключить** | В связи с вносимым изменением проектом закона в статье 58 данного Закона, где законодательно закрепляется требования к кандидатам на должность первого руководителя эксплуатанта и в целях исключения дублирования норм по данным вопросам. |
| 1. 164
 | Часть четвертая пункта 5 статьи 76 | Статья 76. Основные положения в сфере коммерческих воздушных перевозок……..5.……..Особенности перевозки опасных грузов на гражданских воздушных судах определяются законодательством Республики Казахстан, правилами перевозки опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, а также международными договорами Республики Казахстан.……. | Статья 76. Основные положения в сфере коммерческих воздушных перевозок……..5.……..Особенности перевозки опасных грузов на гражданских воздушных судах определяются законодательством Республики Казахстан, **инструкцией по перевозке** опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, а также международными договорами Республики Казахстан.……. | Внесение изменений связано с необходимостью детализации порядка осуществления деятельности по вопросам перевозки опасных грузов по воздуху на гражданских воздушных судах, с целью обеспечения безопасности полетов. |
| 1. 165
 | Часть третья (новая часть) пункта 2 статьи 78 | Статья 78. Одностороннее прекращение договора воздушной перевозки пассажира ........2. Договор воздушной перевозки может быть прекращен по инициативе авиакомпании в одностороннем порядке в случаях:1) отказа пассажира от досмотра, установленного статьей 107 настоящего Закона, перед полетом воздушного судна;2) нарушения пассажиром Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте и (или) совершения пассажиром действий, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна;3) если пассажир находится в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения, которое может создать угрозу здоровью самого пассажира или безопасности находящихся на борту воздушного судна лиц и имущества, а также неудобства другим пассажирам;4) невыполнение пассажирами своих обязанностей на борту воздушного судна, предусмотренных статьей 88 настоящего Закона.Состояние алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения пассажира подтверждается медицинским освидетельствованием в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан. | Статья 78. Одностороннее прекращение договора воздушной перевозки пассажира ........2. Договор воздушной перевозки может быть прекращен по инициативе авиакомпании в одностороннем порядке в случаях:1) отказа пассажира от досмотра, установленного статьей 107 настоящего Закона, перед полетом воздушного судна;2) нарушения пассажиром Правил перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте и (или) совершения пассажиром действий, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна;3) если пассажир находится в состоянии алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения, которое может создать угрозу здоровью самого пассажира или безопасности находящихся на борту воздушного судна лиц и имущества, а также неудобства другим пассажирам;4) невыполнение пассажирами своих обязанностей на борту воздушного судна, предусмотренных статьей 88 настоящего Закона.Состояние алкогольного, наркотического, токсикоманического опьянения пассажира подтверждается медицинским освидетельствованием в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.**Не допускается повторное прекращение договора воздушной перевозки по инициативе авиакомпании за действия пассажира, за совершение которых ранее по инициативе перевозчика уже был прекращен договор воздушной перевозки, а также если пассажиру не был включен в реестр лиц авиакомпании, воздушная перевозка которых ограничена в соответствии со статьей 78-1 настоящего Закона.** | Данная поправка вносит ясность в статью 78 Закона в части исключения на практике необоснованного прекращение договора перевозки пассажирам авиакомпаниями за нарушения, допущенные во время предыдущих полетов. Таким образом исключается повторное прекращение договора воздушной перевозки по инициативе авиакомпании за действия пассажира, за совершение которых ранее по инициативе перевозчика уже был прекращен договор воздушной перевозки, а также если пассажирне был включен в реестр лиц перевозчика, воздушная перевозка которых ограничена в соответствии со статьей 78-1 |
| 1. 166
 | Статья 78-1 (новая статья) | отсутствует | **Статья 78-1 Реестр лиц перевозчика, воздушная перевозка которых ограничена** **1.Перевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, вправе отказать в заключении такого договора пассажиру, а также прекратить договор, если он внесен данным перевозчиком в реестр лиц перевозчика, воздушная перевозка которых ограничена, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 6 настоящей статьи.** **2. О факте совершения пассажиром действий, которые могут подпадать под признаки административного правонарушения, предусмотренными частью 1-2 статьи 441, статьей 566 и частью 5 статьи 564 Кодекса Республики Казахстан «Об административных правонарушениях», либо преступления, предусмотренного подпунктом 4) части 2 статьи 293 Уголовного Кодекса Республики Казахстан совершенного на борту воздушного судна командир либо старший борт-проводник воздушного судна информирует в письменной форме руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика.**  **3. Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, принимается руководителем или исполняющим обязанности руководителя перевозчика на основании вступившего в законную силу постановления о назначении лицу административного взыскания за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1-2 статьи 441, статьей 566 или частью 5 статьи 564 Кодекса Республики Казахстан «Об административных правонарушениях», либо вступивших в законную силу обвинительного приговора суда или нового обвинительного приговора суда апелляционной инстанции по пункту 4) части 2 статьи 293 Уголовного Кодекса Республики Казахстан. Такое решение принимается в срок не более чем тридцать дней со дня получения перевозчиком или размещения на соответствующих интернет-ресурсах, указанных в настоящем пункте постановления или приговоров суда.** **4. Решение о внесении пассажира в реестр лиц перевозчика, воздушная перевозка которых ограничена, может быть обжаловано пассажиром в судебном порядке в соответствии с законодательством Республики Казахстан.** **5. Перевозчик обязан исключить пассажира из реестра лиц перевозчика, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, по истечении одного года с даты вступления в законную силу постановления либо приговоров суда, указанных в настоящей статье.**  **При повторном включении пассажира в реестр лиц перевозчика, воздушная перевозка которых ограничена, перевозчик вправе увеличить срок ограничения:** 1. **во второй раз – на срок не превышающий более 2 лет;**
2. **в третий раз – на срок, не превышающий более 5 лет;**
3. **в четвертый раз – на срок, не превышающий более 10 лет.**

**В случае отмены постановлений и судебных актов предусмотренных настоящей статьей до истечения сроков указанных в настоящем пункте, перевозчик обязан исключить пассажира из реестра лиц перевозчика, перевозка которых ограничена не позднее одного месяца с момента отмены..** **6. В заключении договора воздушной перевозки пассажира не может быть отказано либо договор не может быть прекращен с пассажиром внесенным перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, в случае если данный пассажир возвращается в Республику Казахстан из пункта отправления, единственным способом транспортного сообщения с Республикой Казахстан из которого является воздушная перевозка, либо подлежит выдворению за пределы Республики Казахстан, депортации или реадмиссии (передаче или приему Республике Казахстан в соответствии с международными договорами Республики Казахстан о реадмиссии) при условии, что единственным способом транспортного сообщения между Республикой Казахстан и пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка, либо направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена семьи или близкого родственника, или обратно, что подтверждается документально, либо данный пассажир не был уведомлен или был уведомлен о включении его в реестр ненадлежащим образом в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи.** **7. Перевозчик обязан в письменной или электронной форме уведомить пассажира о внесении его в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, а также о случаях, при которых пассажиру не может быть отказано в заключении договора воздушной перевозки пассажира, указанных в пункте** [**6**](http://ivo.garant.ru/#/document/10200300/entry/107106) **настоящей статьи.****Уведомление будет считаться надлежащим образом доставленным в случаях: 1) направления текстового сообщения по абонентскому номеру сотовой связи или по электронному адресу, которые лицо подтвердило лично; 2) извещения лица телеграммой, которая вручается ему лично или кому-то из совместно проживающих с ним совершеннолетних членов семьи под расписку на подлежащем возврату отправителю уведомлении о вручении, заказным письмом;****3) направления иным способом, позволяющим фиксировать факт надлежащего доставления уведомления. 8. Перевозчик не вправе передавать персональные данные лиц, внесенных в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена третьим лицам и обеспечивает конфиденциальность данных лиц в соотвествии с Законом Республики Казахстан «О персональных данных и их защите».** **9. В случае прекращения перевозчиком договора воздушной перевозки с пассажиром, включенным в реестр лиц, перевозка которых ограниченна пассажиру возмещается полная стоимость приобретенного билета.** | В некоторых случаях командирам воздушных судов, исходя из соображений безопасности полета, приходилось делать незапланированные остановки в пути, чтобы высадить недисциплинированных пассажиров.Такие происшествия влекут за собой серьезные последствия. В связи с этим существует необходимость внесения поправок по ужесточению применяемых мер к нарушителям. По аналогии с воздушным кодексом Российский Федерации предлагается внести реестр лиц, нарушающих законодательство на борту воздушного судна.Так, согласно [Воздушному кодексу Российской Федерации предусмотрена статья 107.1, регламентирующая отказ в заключении договора воздушной перевозки](http://ivo.garant.ru/#/document/10200300/paragraph/3005675/doclist/8761:2) пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком. Аналогичные меры также применяются авиакомпаниями в США. Так, в соответствии с секцией 44902 Кодекса США Администрация Управления транспортной безопасности должен установить, что авиаперевозчик, внутригосударственный авиаперевозчик или иностранный авиаперевозчик может отказать в перевозке пассажира или имущества, которое, по мнению перевозчика, является нарушителем или может представлять угрозу безопасности.В настоящее время большинство мировых авиакомпаний, столкнувшихся с неоднократными нарушениями правил поведения пассажиров на борту воздушного судна, стали формировать и публиковать на своих [сайтах (проверка реестра на сайте Аэрофлот)](https://noflylist.aeroflot.ru/noflylist-check/?_preferredLanguage=ru&_ga=2.74185618.1699470993.1604311596-2067861597.1604311596)так называемые черные списки пассажиров, которым они отказывают в заключении договора воздушной перевозки.В декабре 2017 года в Российской Федерации был подписан закон, узаконивающий ведение черных списков российскими авиакомпаниями. В настоящее время почти все российские авиакомпании начали вести свои так называемые «черные списки», в которые вносятся фамилии пассажиров, которым запрещено летать рейсами авиакомпании в связи с нарушением ими воздушного законодательства Российской Федерации либо представления угрозы безопасности.У казахстанских же авиаперевозчиков право отказа в авиаперевозке пассажирам дебоширам отсутствует, в связи с чем у отечественных авиакомпаний могут возникать серьезные проблемы по обеспечению безопасности полетов.Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (далее – Закон) закрепляет в статье 78 право перевозчика в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира по ряду оснований. Однако нет права отказа в перевозке по включению пассажира в реестры лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком.При этом данные граждане не задумываются о том, что их собственное поведение на борту воздушного судна является нарушением прав других граждан на безопасность полета и зачастую создает угрозу жизни и здоровью пассажиров и экипажа. Отделить пассажиров, способных создать проблемы безопасности полета, от законопослушных пассажиров не всегда возможно во время посадки в самолет. Так, например, представление пассажирам спиртного на высоте 10 тысяч метров может вызвать у пассажиров всплеск негативной эмоциональности. Анализ практики авиарейсов доказывает, что человек зачастую становится неадекватным чаще всего не до, а во время рейса. При этом если рейс осуществляется без пересадок, то использование статьи 78 Закона становится невозможным.Наличие данных проблем проявляется постоянно. Так, например, 24.09.20 во время рейса Алматы-Актау на самолете авиакомпании АО «Эйр Астана» один из пассажиров устроил скандал. В течение всего полета пассажир вел себя вызывающе не только по отношению к пассажирам, но и угрожал членам экипажа. Устроенный им скандал (попытка удушения бортпроводника) создал реальную угрозу безопасности полета. По прибытии в местный аэропорт представители Эйр Астаны отказали данному пассажиру в обратном перелете в Алматы, что является справедливым, хотя формально авиакомпания не имеет права отказывать пассажиру в приобретении билета и отказать в перевозке.В этой связи возникает необходимостьс учетом международного опыта вести реестры лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, тем самым предотвратить угрозу жизни и здоровью пассажиров и членов экипажа.Данные поправки предлагают закрепить право авиакомпаний (перевозчика) в одностороннем порядке отказать в заключении договора воздушной перевозки, а также в одностороннем порядке прекращать договор воздушной перевозки с лицом, допустившим нарушения, создающие угрозу безопасности полетов, в том числе жизни и здоровью пассажиров и работников перевозчиков.В некоторых случаях командирам воздушных судов, исходя из соображений безопасности полета, приходилось делать незапланированные остановки в пути, чтобы высадить недисциплинированных пассажиров.Такие происшествия влекут за собойсерьезные последствия. В связи с этим существует необходимость внесения поправок по ужесточению применяемых мер к нарушителям. В этой связи предлагается ведение авиаперевозчиками реестров лиц, нарушающих законодательство и угрожающих безопасности полетов.Также обращаем Ваше внимание на Циркуляр ИКАО 288 «Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров», пункт 1.5 которого гласит:«1.5 Исследовательская группа считает, что для решения данной проблемы от правительств требуются более эффективные меры. Поэтому там, где необходимые действия еще непредприняты, следует незамедлительно выработать соответствующие меры, в том числе правовые. |
| 1. 167
 | пункт 4статья 82 |  Статья 82. Выполнение авиационных работ…4. Для выполнения авиационных работ с использованием **беспилотного летательного аппарата** **его** эксплуатант обязан получить разрешение на выполнение авиационных работ в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в порядке, определенном правилами эксплуатации беспилотных летательных аппаратов в воздушном пространстве Республики Казахстан. | Статья 82. Выполнение авиационных работ…4. Для выполнения авиационных работ с использованием **беспилотных авиационных систем** **их** эксплуатант обязан получить разрешение на выполнение авиационных работ в уполномоченной организации в сфере гражданской авиации в порядке, определенном **правилами использования беспилотных авиационных систем** в воздушном пространстве Республики Казахстан. | Замена понятия в связи с внесенными изменениями в раздел определения. |
| 1. 168
 | статья 86-1 | **Отсутствует** | Статья 86-1. Сроки исковой давности**1. Иски к перевозчику, вытекающие из перевозки, могут быть предъявлены в случае полного или частичного отказа перевозчика удовлетворить претензию либо в случае неполучения ответа от перевозчика на предъявленную претензию по истечении 15 дней с момента направления претензии.****2. Срок исковой давности по договору перевозки груза, почтовых отправлений - один год, по договору перевозки пассажира, багажа - шесть месяцев.****3. Срок исковой давности исчисляется со следующего дня после наступления события, послужившего основанием для предъявления иска.** | Предлагается ограничить срок исковой давности для исков по договору перевозки груза, почтовых отправлений - один год, по договору перевозки пассажира, багажа - шесть месяцев.Приводится по аналогии с Законом «О железнодорожном транспорте»  |
| 1. 169
 | пункт 1 статьи 90 | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов1. К деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов, относятся строительство объектов, **линий электропередач, других препятствий, расположенных** на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс; работы, вследствие которых в воздушном пространстве **производятся электромагнитное, световое**, акустическое, **корпускулярное** и иные виды излучения; размещение объектов, приводящих к массовому скоплению птиц или ухудшению полетной видимости, а также любая другая деятельность, не связанная непосредственно с использованием воздушного пространства, но влияющая на безопасность полетов, оборудования воздушных судов и находящихся на них людей.……… | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов1. К деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов, относятся строительство объектов**, установка линий электропередач и размещение других сооружений, которые являются препятствиями** на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс; работы, вследствие которых в воздушном пространстве **производятся радиоволновое, видимое,** акустическое и иные виды излучения; размещение объектов, приводящих к массовому скоплению птиц или ухудшению полетной видимости, а также любая другая деятельность, не связанная непосредственно с использованием воздушного пространства, но влияющая на безопасность полетов, оборудования воздушных судов и находящихся на них людей.……… | В целях уточнения нормы. Электромагнитное излучение имеет значительный диапазон от радио до гамма волн, поэтому предлагается конкретизация формулировки влияние на безопасность полетов из всего спектра электромагнитного излучения имеет радиоволновое излучение, влияющее на работу радионавигационных средств, а также видимое излучение, которое может ослеплять пилотов или мешать навигационным огням. |
| 1. 170
 | абзац первый пункта 2 статьи 90 | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов………2. Получение разрешения требуется для размещения:………. | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов………2. Получение разрешения требуется для **строительства, размещения, расширения, реконструкции или технического перевооружения:**………. | Разрешение выдается с учетом конкретных параметров объекта (высота, месторасположение, интенсивность электромагнитного излучения и т.п.), изменение этих параметров может привести к угрозам для безопасности полетов, поэтому необходимо повторно получить разрешение в случае расширения, реконструкции или технического перевооружения объектов, что фактически не учтено в действующем законодательстве.  |
| 1. 171
 | подпункты 2) и подпункт 6) пункт 2 статьи 90 | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов………2.………2) линий связи, электропередачи, а также других объектов **радио, электромагнитных** и световых излучений, которые могут создавать помехи для нормальной работы авиационных радиотехнических средств и светосигнального оборудования;……….**отсутствует** | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов………2.………2) линий связи, электропередачи, а также других объектов **радиоволнового и видимого электромагнитных** излучений, которые могут создавать помехи для нормальной работы авиационных радиотехнических средств, светосигнального оборудования**, служить причиной ослепления пилотов;**……….**6) строительство звероводческих ферм, скотобоен и других объектов, и других объетов, осуществление сельскохозяйственной деятельности в радиусе 15 км от**  **контрольной точки аэродрома возможно только, если такая деятельность не создает условий массового скопления птиц и угрозы для безопасности полетов в соответствии с критериями, определяемыми правилами выдачи разрешений на осуществление деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов.** | Электромагнитное излучение имеет значительный диапазон от радио до гамма волн, поэтому предлагается конкретизация формулировки Влияние на безопасность полетов из всего спектра электромагнитного излучения имеет радиоволновое излучение, влияющее на работу радионавигационных средств, а также видимое излучение, которое создает помехи светосигнальному оборудованию или может ослеплять пилотов (лазерное излучение).На строительство звероводческих ферм, скотобоен и других объектов, которые могут привлекать птиц и быть массовым скоплением птиц в радиусе 15 км от аэродрома, однако которые по оценке аэродромной комиссии не представляют таких угроз для безопасности полетов в связи с принятием соотвествующих мер собственником возможно выдавать разрешение вместо категорического запрета на их устройство в соотвествии с приведенными ниже положениями ИКАО:Приложение 14 ИКАО9.4 Уменьшение опасности столкновения с птицами и дикими животными9.4.4 Соответствующие полномочные органы принимают меры по ликвидации или предотвращению появления мусорных свалок или любых других источников, которые могут привлекать птиц и диких животных к аэродрому или его окрестностям, если только соответствующая оценка поведения птиц и диких животных не показывает, что они вряд ли будут создавать условия, усугубляющие проблему опасности птиц и диких животных. В том случае, когда ликвидация существующих мест является невозможной, соответствующий полномочный орган принимает меры к проведению оценки и снижению до минимального, насколько это практически возможно, уровня любой опасности для воздушных судов, обусловленной наличием таких мест.9.4.5 Рекомендация. Государства должны надлежащим образом учитывать проблемы для безопасностиполетов воздушных судов, связанные с освоением земельных участков в окрестностях аэродрома, которое может привлечь птиц и диких животных.  |
| 1. 172
 | пункт 2-1 статьи 90 | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов..........**отсутствует** | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов........**2-1. Получение разрешения требуется на осуществление сельскохозяйственной деятельности, которая может отличаться привлечением и массовым скоплением птиц в радиусе 15 км от КТА.** | Сельско-хозяйственные работы (выращивание овощей, фруктов, других сельско-хозяйственных культур), осуществляемые в районах аэродромов Алматы, Шымкент, Тараз в радиусе 15 км, становятся причинами массового скопления птиц и их перелетов через аэродромы и, как следствие, столкновения с ВС, что является угрозой для безопасности полетов.На аэродромах, в районе которых не ведется сельскохозяйственная деятельность, количество столкновений ВС с птицами существенно меньше.Согласно п. 4.5.5 ИКАО 9137 часть 34.5.5 По возможности следует не допускать посев сельскохозяйственных культур в районе аэродрома, поскольку сельскохозяйственные культуры и связанная с ними деятельность (вспашка земли, стрижка травы) предоставляют источники корма для представляющих опасность птиц/диких животных. |
| 1. 173
 | пункт 3статьи 90 | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов……..3. Размещение объектов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется в соответствии с разрешениями, выдаваемыми **местными исполнительными органами** или уполномоченным органом в сфере государственной авиации. | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов……..3. Размещение объектов, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется в соответствии с разрешениями, выдаваемыми **уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации** или уполномоченным органом в сфере государственной авиации. | Деятельность уполномоченной организации в сфере гражданской авиации направлена на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Казахстана, **безопасности полетов** и авиационной безопасности. Уполномоченная организация в сфере гражданской **осуществляет технический контроль и надзор за соблюдением требований**, установленных законодательством об использовании воздушного пространства Казахстана и деятельности авиации.Согласно пункту 7 статьи 90 Закона об использовании воздушного пространств и деятельности авиации **контроль и надзор за деятельностью, которая может представлять угрозу безопасности полетов уже осуществляет уполномоченная организация в сфере гражданской авиации** в пределах своей компетенции и зон ответственности. Для осуществления контрольно-надзорных функций в отношении физических и юридических лиц, оперативного реагирования и принятия мер за незаконное строительство объектов на приаэродромной территории, необходимо обладать информацией о выданных разрешениях на осуществление деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов. Сбор и обработка информации от местных исполнительных органов по выданным разрешениям будет занимать длительное время, и информация не всегда будет являться актуальной.Кроме того, Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации проводит постоянное обучение технического персонала и обеспечивает достойную оплату труда, что исключает коррупционную составляющую при выдаче разрешений.В местных исполненных органах отсутствуют специалисты, которые смогут должным образом определить влияние объектов на безопасность полетов, имеется большая текучесть кадров из-за высокой загруженности работников акиматов и относительно низкой заработной платы.В этой связи на базе уполномоченной организации в сфере гражданской имеется возможность привлечь и обучить специалистов, которые могут проводить определение влияния деятельности на безопасность полетов и необходимых мероприятий для исключения угрозы безопасности полетов воздушных судов.Выдача разрешений, уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации позволит выработать единообразный подход при выдаче разрешений, а также консолидировать информацию об объектах на приаэродромной территории в единой организации. Вместе с тем, пакет поправок в законопроект предусматривает, что бюджет уполномоченной организации в сфере гражданской авиации будет формироваться за счет **сборов в сфере гражданской авиации и** отчислений на обеспечение безопасности полетов гражданской авиации.Выдачу разрешений на осуществление деятельности которая может представлять угрозу безопасности полетов в последующем предполагается включить в реестр государственных услуг и оказание государственной услуги возможно на платной основе для юридических и физических лиц. |
| 1. 174
 | пункт 4статьи 90 | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов……..4. Запрещается размещать на расстоянии ближе пятнадцати километров от контрольной точки аэродрома места выброса **пищевых** отходов, **строительство звероводческих ферм, скотобоен и других объектов, отличающихся привлечением и массовым скоплением птиц.** | Статья 90. Деятельность, которая может представлять угрозу безопасности полетов**………**4. Запрещается размещать на расстоянии ближе пятнадцати километров от контрольной точки аэродрома места выброса **бытовых** отходов. **Строительство звероводческих ферм, скотобоен и других объетов, осуществление сельскохозяйственной деятельности в радиусе 15 км от**  контрольной точки аэродрома **возможно только, если такая деятельность не создает условий массового скопления птиц и угрозы для безопасности полетов и при получении разрешения в соответствии с правилами выдачи разрешений на осуществление деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов.** | Корректировка статьй 90 проводиться в соответствии со стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Приложение 14, том I «Проектирование и эксплуатация аэродромов»: 9.4 Уменьшение опасности столкновения с птицами и дикими животными9.4.4 Соответствующие полномочные органы принимают меры по ликвидации или предотвращениюпоявления мусорных свалок или любых других источников, которые могут привлекать птиц и диких животных к аэродрому или его окрестностям, если только соответствующая оценка поведения птиц и диких животных не показывает, что они вряд ли будут создавать условия, усугубляющие проблему опасности птиц и диких животных. В том случае, когда ликвидация существующих мест является невозможной, соответствующий полномочный орган принимает меры к проведению оценки и снижению до минимального, насколько это практически возможно, уровня любой опасности для воздушных судов, обусловленной наличием таких мест.9.4.5 Рекомендация. Государства должны надлежащим образом учитывать проблемы для безопасностиполетов воздушных судов, связанные с освоением земельных участков в окрестностях аэродрома, которое может привлечь птиц и диких животных.В настоящее время на приаэродромной территории в радиусе 15 км от КТА большинства аэропортов Казахстана имеются звероводческие фермы, скотобойни, ведется сельскохозяйственная деятельность. Устранить все виды этой деятельности практически невозможно, однако оценки безопасности, проведенные с участием авиационных орнитологов, позволят выявить только те объекты, которые действительно могут представлять угрозы для безопасности полетов (расположенные преимущественно в непосредственной близости от аэропорта), и исключат их размещение или потребуют их устранения. |
| 1. 175
 | Статья 92-1 | **отсутствует** | **Статья 92-1. Система обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации**1. **Целью обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах является повышение уровня безопасности полетов для предотвращения авиационных происшествий и инцидентов.**
2. **Внедрение системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах должно основываться на принципе справедливой культуры.**
3. **Авиационный персонал и другие работники эксплуатантов и организаций гражданской авиации обязаны оповещать об авиационных происшествиях и инцидентах, которые могут представлять значительный риск безопасности полетов и которые относятся к категориям авиационных происшествий и инцидентов, сообщение о которых осуществляется через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах.**

**Категории авиационных происшествий и инцидентов, представление данных о которых осуществляется через систему обязательного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах, а также перечень лиц, представляющих данные об авиационных происшествиях и инцидентах данной категории устанавливается правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.**1. **Лица, не предусмотренные в перечне, указанном в пункте 3 настоящей статьи сообщают об авиационных инцидентах, которые не входят в категорию обязательных к оповещению, через систему добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах, если они относятся к информации связанной с обеспечением безопасности полетов, а также если такая информация может восприниматься авиационным персоналом или другими работниками эксплуатантов и организации гражданской авиации как представляющие реальную или потенциальную угрозой безопасности полетов.**
2. **После получения представленных данных об авиационном событии, эксплуатант и организация гражданской авиации сообщает уполномоченной организации в сфере гражданской авиации и уполномоченному органу в сфере гражданской авиации, подробности событий, собранные в соответствии с пунктом 3 и 4 настоящей статьи, не позднее 72 часов после того, как стало известно о соответствующем авиационном событии.**
3. **В целях обеспечения качества, предоставляемые данные должны содержать минимальную информацию, требования к которой могут варьироваться в зависимости от категории авиационного события, и которые устанавливаются в соответствии с правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации.**
4. **Отдельные требования к системе представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах, и порядок представления данных устанавливается правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации и типовыми инструкциями по управлению безопасностью полетов эксплуатантов и организаций гражданской авиации.**

**8. Эксплуатанты и организации гражданской авиации внедряют и поддерживают систему обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах, путем принятия внутренних правил, а также руководства по организации системы управления безопасностью полетов.** **9. Эксплуатанты и организации гражданской авиации должны хранить информацию о происшествиях и инцидентах в электронных базах данных, которые должны быть совместимы с базой данных авиационных происшествий и инцидентов уполномоченного органа в сфере гражданской авиации и уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.****10. Информационные отчеты об авиационных происшествиях, произошедших с воздушными судами с максимальной сертифицированной массой свыше двух тысяч двухсот пятидесяти килограмм и (или) самолетами с турбореактивным двигателем, направляются в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).** **11. Уполномоченный орган совместно с уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации создают механизм для независимого сбора, оценки, обработки, анализа и хранения данных полученных в соответствии с пунктами 3, 4, 5 настоящей статьи. Обработка представленных данных должна осуществляться с намерением предотвращения использования информации в иных целях, кроме как обеспечения и повышения безопасности полетов, и должна надлежащим образом обеспечивать конфиденциальность личности сообщающего лица и лиц, упомянутых в отчетах об авиационных событиях, с целью реализации справедливой культуры.****12. Категории авиационных происшествий или инцидентов в гражданской авиации определяются правилами расследования и представления данных авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации Республики Казахстан.**  | На 39-ой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), отмечено что, здоровая «справедливая культура» имеет огромнейшее значение для успешной для создания культуры безопасности полетов, поскольку мотивирует сотрудников организаций гражданской авиации сообщать о происшествиях и инцидентах в сфере обеспечения безопасности полетов и при появлении опасных условий. Такая информация позволяет заблаговременно выявить проблемы, связанные с безопасностью полетов, и тенденции в области безопасности полетов. Важнейшим элементом культуры справедливости является принцип нетерпимости в отношении преднамеренных нарушений или халатного поведения.В связи с этим, Ассамблеей ИКАО было рекомендовано государствам-членам предпринять следующие меры: 1. в кратчайший возможный срок пересмотреть национальное законодательство с целью выявления несоответствий с приложениями и руководящими принципами ИКАО в связи с принятием культуры справедливости;
2. настоятельно призвать авиационные организации разработать и внедрить программу культуры справедливости как части надежной культуры безопасности полетов;
3. разработать политику в области культуры справедливости в качестве основы для эффективной культуры безопасности;
4. внедрить средства, с помощью которых сотрудники могут добровольно и конфиденциально сообщать о проблемах в области безопасности полетов без страха навлечь на себя неприятности.

Также, было отмечено, что применение культуры справедливости подлежит проверке со стороны ИКАО в рамках Универсальной программы надзора за безопасностью с целью выявления неэффективного внедрения такой культуры. С учетом изложенного, а также учитывая внедрение системы обязательного и добровольного представления данных считаем необходимым предусмотреть в настоящем Законе статьи регламентирующие вопросы обязательно и добровольного представления данных с соблюдением принципа справедливой культуры.Кроме того,согласно 68-шага «Плана нации - 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ Н. Назарбаева»деятельность авиационных властей Казахстана должна быть ориентирована на модель Британского государственного агентства гражданской авиации и **Агентства безопасности авиации Европейского союза**. Также, в соответствии с абзацем вторым пункта 2 статьи 7 Закона Республики Казахстана от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» отдельные **требования, содержащиеся в авиационных правилах международных организаций** в сфере гражданской авиации, **могут быть включены в законодательство** Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.Изучив, Европейский опыт по внедрению и имплементации системы обязательного и добровольного представления данных о происшествиях и инцидентах основанного на принципе справедливой культуры считаем необходимым внести предлагаемые поправки. В этой связи предлагаемая поправка основано на Правилах Европейской комиссии об обязательном и добровольном предоставлении данных о происшествии и инцидентах № 376/2014, утверждённых Европейским Парламентом и Советом от 3 апреля 2014 г.  |
| 1. 176
 | Статья 92-2 | **Отсуствует** | **Статья 92-2. Конфиденциальность, надлежащее использование информации и защита источника информации**1. **Данные об авиационных происшествиях и инцидентах должны быть защищены надлежащим образом, и их сбор должен быть обеспечен путем гарантирования их конфиденциальности, защиты персональных данных лиц, указанных в отчетах. и обеспечения уверенности авиационного персонала и других работников в надежности системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах.**

**2. Авиационный****персонал и иные работники** **сфере гражданской авиации, которые сообщают или упоминаются в отчетах о происшествиях и инцидентах, не должны подвергаться на основе предоставленной ими информации к дисциплинарному взысканию и (или) материальной ответственности со стороны их работодателя.** **3.Эксплуатанты и организации гражданской авиации не должны предоставлять или использовать информацию о происшествиях и (или) инцидентах:**1. **для возложения вины или ответственности;**
2. **для любых иных целей, кроме поддержания или повышения безопасности полетов.**

 **4. Если работник сферы гражданской авиации упоминается в отчете о авиационном событии и само было обязано сообщить о том же самом событии и с момента, когда ему стало известно намеренно не сообщило о нем в срок установленный внутренними правилами работодателя, тогда это лицо может быть привлечено к ответственности.**  **5. Если дисциплинарное или административное производство возбуждено в соответствии с законодательством Республики Казахстан, информация, содержащаяся в отчетах о происшествиях и (или) инцидентах не может быть использована против работника сфере гражданской авиации, оповестившего об авиационном событии или лица, упомянутого в отчете об авиационном событии.** **6. Эксплуатанты и организации гражданской авиации после консультации с персоналом принимают внутренние правила, устанавливающие порядок реализации политики справедливой культуры. Реализация принципа справедливой культуры должна осуществляться в соответствии с положениями статей 92-1, 92-2, 92-3 настоящего Закона, а также требованиями, предусмотренными правилами представления данных и расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации**.**7. Доступ к информации об авиационном персонале и работниках сферы гражданской авиации, которые сообщают или упоминаются в отчетах о происшествиях, к их персональным данным, могут иметь только персонал организации непосредственно задействованный в сборе, оценке обработке, анализа и хранении отчетов об авиационных происшествиях и инцидентах.****8. Персональные данные и сведения о частной жизни, затрагивающие честь и достоинство гражданина Республики Казахстан или способные причинить вред его законным интересам, не разглашаются, не вносятся в базы данных и являются информацией ограниченного доступа, за исключением случаев, когда это требуется в соответствии с требованиями расследования авиационных происшествий и инцидентов.****9. Авиационный персонал и иные работники работники в сфере гражданской авиации вправе сообщать о нарушениях положений настоящей статьи, в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, и не должны привлекаться к ответственности за это работодателем.**  | На 39-ой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), отмечено что, здоровая «справедливая культура» имеет огромнейшее значение для успешной для создания культуры безопасности полетов, поскольку мотивирует сотрудников организаций гражданской авиации сообщать о происшествиях и инцидентах в сфере обеспечения безопасности полетов и при появлении опасных условий. Такая информация позволяет заблаговременно выявить проблемы, связанные с безопасностью полетов, и тенденции в области безопасности полетов. Важнейшим элементом культуры справедливости является принцип нетерпимости в отношении преднамеренных нарушений или халатного поведения.В связи с этим, Ассамблеей ИКАО было рекомендовано государствам-членам предпринять следующие меры: 1. в кратчайший возможный срок пересмотреть национальное законодательство с целью выявления несоответствий с приложениями и руководящими принципами ИКАО в связи с принятием культуры справедливости;
2. настоятельно призвать авиационные организации разработать и внедрить программу культуры справедливости как части надежной культуры безопасности полетов;
3. разработать политику в области культуры справедливости в качестве основы для эффективной культуры безопасности;
4. внедрить средства, с помощью которых сотрудники могут добровольно и конфиденциально сообщать о проблемах в области безопасности полетов без страха навлечь на себя неприятности.

Также, было отмечено, что применение культуры справедливости подлежит проверке со стороны ИКАО в рамках Универсальной программы надзора за безопасностью с целью выявления неэффективного внедрения такой культуры. С учетом изложенного, а также учитывая внедрение системы обязательного и добровольного представления данных считаем необходимым предусмотреть в настоящем Законе статьи регламентирующие вопросы обязательно и добровольного представления данных с соблюдением принципа справедливой культуры.Кроме того,согласно 68-шага «Плана нации - 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ Н. Назарбаева»деятельность авиационных властей Казахстана должна быть ориентирована на модель Британского государственного агентства гражданской авиации и **Агентства безопасности авиации Европейского союза**. Также, в соответствии с абзацем вторым пункта 2 статьи 7 Закона Республики Казахстана от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» отдельные **требования, содержащиеся в авиационных правилах международных организаций** в сфере гражданской авиации, **могут быть включены в законодательство** Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.Изучив, Европейский опыт по внедрению и имплементации системы обязательного и добровольного представления данных о происшествиях и инцидентах основанного на принципе справедливой культуры считаем необходимым внести предлагаемые поправки, основанные на указанном опыте. В этой связи предлагаемое понятие «справедливой культуры» основано на Правилах Европейской комиссии об обязательном и добровольном предоставлении данных о происшествии и инцидентах № 376/2014, утверждённых Европейским Парламентом и Советом от 3 апреля 2014 г. В Трудовой кодек РК в рамках настоящего законопроекта предложена норма позволяющая регулировать отдельные трудовые правоотношения с сфере гражданской авиации связанными с привлечением к ответственности авиационного персонал и иных работников в соответствиями с положениями Закона «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации»  |
| 1. 177
 | Статья 92-3 | **Отсутствует** | **Статья 92-3. Анализ авиационных событий и принятие соответствующих (корректирующих) мер**1. **Эксплуатанты и организации гражданской авиации разрабатывают процесс для анализа авиационных событий с целью выявления угроз безопасности полетов, связанных с выявленными авиационными событиями.**
2. **По результатам анализа, эксплуатант и организация гражданской авиации определяют любые соответствующие корректирующие или предупреждающие действия, необходимые для устранения фактических или потенциальных недостатков в сфере гражданской авиации, с:**
3. **своевременным выполнением этих действий;**
4. **установлением процесса мониторинга реализации и эффективности действий.**
5. **Эксплуатанты и организации гражданской авиации регулярно должны предоставлять авиационному персоналу и другим работникам информацию о предпринятых мерах по результатам анализа в рамках систем представления данных о происшествиях и инцидентах.**
6. **Эксплуатанты и организации должны направлять предварительные результаты своих анализов в уполномоченную организацию и уполномоченный орган в сфере гражданской авиации, а также направлять им окончательные результаты, если эти результаты идентифицируют фактический или потенциальный риск для безопасности полетов.**
7. **Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации осуществляет мониторинг проводимого организациями работ по анализу и любые предпринимаемые корректирующие или профилактические действия.**
 |  На 39-ой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), отмечено что, здоровая «справедливая культура» имеет огромнейшее значение для успешной для создания культуры безопасности полетов, поскольку мотивирует сотрудников организаций гражданской авиации сообщать о происшествиях и инцидентах в сфере обеспечения безопасности полетов и при появлении опасных условий. Такая информация позволяет заблаговременно выявить проблемы, связанные с безопасностью полетов, и тенденции в области безопасности полетов. Важнейшим элементом культуры справедливости является принцип нетерпимости в отношении преднамеренных нарушений или халатного поведения.В связи с этим, Ассамблеей ИКАО было рекомендовано государствам-членам предпринять следующие меры: 1. в кратчайший возможный срок пересмотреть национальное законодательство с целью выявления несоответствий с приложениями и руководящими принципами ИКАО в связи с принятием культуры справедливости;
2. настоятельно призвать авиационные организации разработать и внедрить программу культуры справедливости как части надежной культуры безопасности полетов;
3. разработать политику в области культуры справедливости в качестве основы для эффективной культуры безопасности;
4. внедрить средства, с помощью которых сотрудники могут добровольно и конфиденциально сообщать о проблемах в области безопасности полетов без страха навлечь на себя неприятности.

Также, было отмечено, что применение культуры справедливости подлежит проверке со стороны ИКАО в рамках Универсальной программы надзора за безопасностью с целью выявления неэффективного внедрения такой культуры. С учетом изложенного, а также учитывая внедрение системы обязательного и добровольного представления данных считаем необходимым предусмотреть в настоящем Законе статьи регламентирующие вопросы обязательно и добровольного представления данных с соблюдением принципа справедливой культуры.Кроме того,согласно 68-шага «Плана нации - 100 шагов по реализации пяти институциональных реформ Н. Назарбаева»деятельность авиационных властей Казахстана должна быть ориентирована на модель Британского государственного агентства гражданской авиации и **Агентства безопасности авиации Европейского союза**.  Также, в соответствии с абзацем вторым пункта 2 статьи 7 Закона Республики Казахстана от 15 июля 2010 года «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» отдельные **требования, содержащиеся в авиационных правилах международных организаций** в сфере гражданской авиации, **могут быть включены в законодательство** Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации.Изучив, Европейский опыт по внедрению и имплементации системы обязательного и добровольного представления данных о происшествиях и инцидентах основанного на принципе справедливой культуры считаем необходимым внести предлагаемые поправки. В этой связи предлагаемое понятие «справедливой культуры» основано на Правилах Европейской комиссии об обязательном и добровольном предоставлении данных о происшествии и инцидентах № 376/2014, утверждённых Европейским Парламентом и Советом от 3 апреля 2014 г.  |
| 1. 178
 | часть четвертаяпункта 2статьи 93 | **Статья 93. Расследование авиационного происшествия или инцидента**………2. ……Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в рамках систем управления безопасностью полетов. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации. По завершению расследования окончательный отчет представляется эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации. | **Статья 93. Расследование авиационного происшествия или инцидента**………2. ……Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен правилами **представления данных** **и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, самостоятельно расследуются эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в рамках систем управления безопасностью полетов. Такие расследования проводятся по решению уполномоченного органа в сфере гражданской авиации в порядке и сроки, установленные правилами **представления данных** **и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации. По завершению расследования окончательный отчет представляется эксплуатантами (организациями гражданской авиации) в уполномоченный орган в сфере гражданской авиации. | Проектом Закона в соответствии с требованиями ИКАО вводится новое понятие как принцип «справедливой культуры» (смотрите ст. 92-1). В этой связи проектом Закона устанавливаются более четкие тебование для эксплуатантов и организаций гражданской авиации по внедрению системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации, основанной на принципе «справедливой культуры».Данные требования отражены в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона.Согласно указанным статьям более детальные трабования будут устанавливаться на уровне подзаконных актов. В этой связи предлагается **«**правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» переименовать в «правила **представления данных** **и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации».Также, название правил используется в предложенном виде в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона. |
| 1. 179
 | часть первая пункта 3 статьи 93 | Статья 93. Расследование авиационного происшествия или инцидента………3. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, а также порядок проведения расследования авиационного происшествия или инцидента в гражданской и экспериментальной авиации определяются правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. | Статья 93. Расследование авиационного происшествия или инцидента………3. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, а также порядок проведения расследования авиационного происшествия или инцидента в гражданской и экспериментальной авиации определяются правилами **представления данных и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утвержденными уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. | Проектом Закона в соответствии с требованиями ИКАО вводится новое понятие как принцип «справедливой культуры» (смотрите ст. 92-1). В этой связи проектом Закона устанавливаются более четкие тебование для эксплуатантов и организаций гражданской авиации по внедрению системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации, основанной на принципе «справедливой культуры».Данные требования отражены в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона.Кроме того более детальные трабования будут устанавливаться в на уровне подзаконных актов. В этой связи предлагается **«**правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» переименовать в «правила **представления данных** **и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации».Также, название правил используется в предложенном виде в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона. |
| 1. 180
 | пункт 5статьи 93 | Статья 93. Расследование авиационного происшествия или инцидента……… 5. В случае, если с воздушным судном гражданской авиации, которое зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, либо его эксплуатантом является физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, произошло авиационное происшествие или инцидент на территории иностранного государства, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации осуществляет действия в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской и экспериментальной авиации. | Статья 93. Расследование авиационного происшествия или инцидента………5. В случае, если с воздушным судном гражданской авиации, которое зарегистрировано в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, либо его эксплуатантом является физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, произошло авиационное происшествие или инцидент на территории иностранного государства, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации осуществляет действия в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и правилами **представления данных и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской и экспериментальной авиации. | Проектом Закона в соответствии с требованиями ИКАО вводится новое понятие как принцип «справедливой культуры» (смотрите ст. 92-1). В этой связи проектом Закона устанавливаются более четкие тебование для эксплуатантов и организаций гражданской авиации по внедрению системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации, основанной на принципе «справедливой культуры».Данные требования отражены в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона.Кроме того более детальные трабования будут устанавливаться в на уровне подзаконных актов. В этой связи предлагается **«**правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» переименовать в «правила **представления данных** **и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации».Также, название правил используется в предложенном виде в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона.  |
| 1. 181
 | подпункты 3) и 4) пункта 4 статьи 93-1 | Статья 93-1. Уполномоченный по расследованию……… 4. Уполномоченный по расследованию при осуществлении расследований авиационных происшествий или инцидентов гражданской и экспериментальной авиации обязан:……..3) прибыть на место авиационного происшествия или инцидента, осуществлять организацию и проведение расследований авиационных происшествий или инцидентов гражданской авиации в соответствии с настоящим Законом, правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской и экспериментальной авиации и стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО);4) иметь удостоверение, предоставляющее полномочия организовывать и проводить работы по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, по форме, установленной в правилах **проведения** расследования авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской и экспериментальной авиации. | Статья 93-1. Уполномоченный по расследованию……… 4. Уполномоченный по расследованию при осуществлении расследований авиационных происшествий или инцидентов гражданской и экспериментальной авиации обязан:……. 3) прибыть на место авиационного происшествия или инцидента, осуществлять организацию и проведение расследований авиационных происшествий или инцидентов гражданской авиации в соответствии с настоящим Законом равилами **представления данных и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской и экспериментальной авиации и стандартами Международной организации гражданской авиации (ИКАО);4) иметь удостоверение, предоставляющее полномочия организовывать и проводить работы по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации, по форме, установленной в **правилах представления данных и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в сфере гражданской и экспериментальной авиации. | Проектом Закона в соответствии с требованиями ИКАО вводится новое понятие как принцип «справедливой культуры» (смотрите ст. 92-1). В этой связи проектом Закона устанавливаются более четкие тебование для эксплуатантов и организаций гражданской авиации по внедрению системы обязательного и добровольного представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в гражданской авиации, основанной на принципе «справедливой культуры».Данные требования отражены в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона.Кроме того более детальные трабования будут устанавливаться в на уровне подзаконных актов. В этой связи предлагается **«**правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» переименовать в «правила **представления данных** **и** расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации».Также, название правил используется в предложенном виде в новых статьях 92-1, 92-2, 92-3 проекта Закона. |
| 1. 182
 | Статья 94 | Статья 94. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов1. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия в гражданской, экспериментальной или государственной авиации.2. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов определяются [правилами](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=32902230#sub_id=16100) расследования авиационных происшествий и инцидентов.3. Информационные отчеты об авиационных происшествиях, произошедших с воздушными судами с максимальной сертифицированной массой свыше двух тысяч двухсот пятидесяти килограмм и (или) самолетами с турбореактивным двигателем, направляются в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО).**4. Для учета авиационных происшествий или инцидентов уполномоченные органы в сферах гражданской и государственной авиации создают систему представления данных об авиационных происшествиях или инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.****Порядок создания данной системы определяется правилами  расследования авиационных происшествий и инцидентов и инструкциями по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов.** | Статья 94. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов в сфере государственной авиации1. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов **в сфере государственной авиации** осуществляются уполномоченным органом в сфере государственной авиации.2. Классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов в государственной авиации определяются п**равилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан**.**3. Для учета авиационных происшествий или инцидентов уполномоченный орган в сфере государственной авиации создает систему представления данных об авиационных происшествиях или инцидентах в целях содействия сбору информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов.****Порядок создания данной системы определяется правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан.** |  Исключаются нормы по классификации и учету авиационных происшествий и инцидентов **в сфере гражданской авиации** из данной статьи, так как данные вопросы будут урегулированы новой статьей 92-1 настоящего Закона |
| 1. 183
 | пункт 1статья 105 | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности1. Эксплуатанты аэродромов (вертодромов), эксплуатанты воздушных судов, обязаны принимать меры по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность в соответствии с Программой авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан. | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности1. Эксплуатанты аэродромов (вертодромов), эксплуатанты воздушных судов обязаны принимать меры по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность в соответствии с Программой авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан.Актом незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации является акт или попытка совершения акта, который создает угрозу безопасности гражданской авиации на земле и в воздухе, а именно:незаконный захват воздушного судна;разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;захват заложников на борту воздушного судна или на аэродромах;насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт (аэродром) или в расположение аэронавигационного средства или службы;помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации. | В связи активным использованием беспилотных летательных аппаратов и авиационных систем, которые при неквалифицированной эксплуатации могут представлять опасность и угрозу деятельности гражданской авиации, возникла необходимость на законодательном уровне обязать эксплуатантов беспилотных авиационных систем выполнять меры по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства при эксплуатации беспилотной авиационной системы. |
| 1. 184
 | пункт 2статья 105 | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…2. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность обеспечивается:…**1-1) Отсутствует** | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…2. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность обеспечивается:1) предотвращением доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта, в том числе и охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта и на борт воздушного судна.Охраняемой зоной ограниченного доступа являются зоны, предназначенные для вылетающих пассажиров коммерческой авиации от пунктов досмотра и до воздушного судна, а также перрон, зоны обработки багажа, включая зоны обслуживания воздушных судов, где присутствуют досмотренные багаж и груз, грузовые склады, центры обработки почтовых отправлений, помещения служб бортового питания и уборки самолетов, расположенные в контролируемой зоне аэропорта;**1-1) предотвращением доступа посторонних лиц к беспилотной авиационной системе при выполнении авиационных работ;****2) охраной воздушных судов на стоянках, исключающей возможность проникновения в воздушные суда посторонних лиц;****2-1) соответствующим хранением беспилотной авиационной системы, исключающей возможность незаконному проникновению к месту хранения беспилотного воздушного судна и изменению конфигурации программного обеспечения и (или) оборудования;****3) исключением возможности незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ, и предметов, запрещенных к перевозкам на воздушных судах, беспилотных авиационных системах;****4) введением особых мер предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов, обеспечивающих их перевозку в багаже в разряженном состоянии, в изолированных от пассажиров отсеках воздушных судов;****5) специальными досмотрами воздушных судов, беспилотных авиационных систем в особых случаях;****6) оснащением воздушных судов техническими устройствами, обеспечивающими безопасную работу экипажей в полете, а также исключающими противоправное использование воздушного судна;****6-1) предотвращением незаконного проникновения на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства и других объектов;****6-2) необходимыми мерами безопасности в зонах общего доступа аэровокзалов и прилегающей территории;****6-3) защитой важных систем информационных и связных технологий и данных, используемых для целей гражданской авиации.****6-4) оснащением беспилотных авиационных систем программно-техническими средствами, исключающими противоправное использование беспилотных авиационных систем;** 7) специально разработанными уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации и государственными органами в пределах их компетенции в обеспечении авиационной безопасности мерами противодействия незаконному вмешательству в деятельность авиации, а также другими мерами, обеспечивающими авиационную безопасность. | В соответствии с пунктом 9.11.6 Руководства ИКAО по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС) (Doc 10019AN/507) установлены требования к обеспечению авиационной безопасности, в части необходимости исключения несанкционированного доступа к беспилотным авиационным системам (БАС), намеренного искажения информации и других видов вмешательств и злонамеренного захвата. Принимая во внимание требования ИКАО, а также в целях обеспечения безопасности гражданской авиации, считаем целесообразном предусмотреть, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства обеспечивается предотвращением доступа посторонних лиц к беспилотной авиационной системе при выполнении авиационных работ.  |
| 1. 185
 | пункт 3статьи 105 | **Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности** ……. 3. Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают наличие на борту воздушного судна Инструкции экипажам гражданских воздушных судов по действиям в чрезвычайных ситуациях, утвержденной уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. ……… | **Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности** ……. 3. Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают наличие на борту воздушного судна **выписки из** Инструкции экипажам гражданских воздушных судов по действиям в чрезвычайных ситуациях утвержденной уполномоченным органом в сфере гражданской авиации. ………. | Замечание аудита ИКАО по авиационной безопасности, проведенного в 2017 году.В соответствии с требованиями п. 3.1.1 Приложения 17 «Безопасность» к Чикагской конвенции, ратифицированной РК.Каждое Договаривающееся государство принимает в письменном виде и осуществляет национальную программу безопасности гражданской авиации для защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов.Действующая программа по авиационной безопасности гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденная постановлением Правительства РК от 23 октября 2017 года, не в полной мере соответствует целям и политике ИКАО. Например, по стандартам ИКАО Программа должна быть государственной и определять политику, цели, задачи, конечный результат и предусматривать постоянные финансовые средства на нужды авиационной безопасности. Действующая программа носит декларативный характер и написана как регулирующие Правила, что противоречит стандартам ИКАО.Инструкция экипажа гражданских воздушных судов по действиям в чрезвычайных ситуациях является объемным документом, в этой связи в целях оптимизации документации по хранению их на воздушном судне, принято решение о наличии лишь выписки из Инструкции. |
| 1. 186
 | пункт 3-2статьи 105 | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…**3-2. Отсутствует** | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…**3-2. Запрещается незаконная передача постороннему лицу беспилотной авиационной системы во время его эксплуатации и хранении.** | Согласно требованиям ИКАО эксплуатант беспилотной авиационной системы несёт ответственность за использование беспилотного воздушного судна и за назначение внешнего пилота, а также за передачу своего беспилотного воздушного судна постороннему лицу. |
| 1. 187
 | пункт 4-1статьи 105 | **Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности** …….4-1. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации ежегодно принимает программу по обеспечению постоянного надзора авиационной безопасности, под которой понимается комплекс мероприятий, направленных на проведение проверок**,** испытаний **и** **обзоров** в организациях гражданской авиации на предмет соблюдения требований законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации в части обеспечения авиационной безопасности. | **Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности** ……. 4-1. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации ежегодно принимает программу по обеспечению постоянного надзора авиационной безопасности, под которой понимается комплекс мероприятий, направленных на проведение проверок **и** испытаний в организациях гражданской авиации на предмет соблюдения требований законодательства Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации в части обеспечения авиационной безопасности. |  В соответствии с Приложением 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 11, март 2020 года), ратифицированной Республикой Казахстан, обзоры состояния авиационной безопасности исключены.  Ранее в пункте 3.4.6 Приложения 17 (издание 10, апрель 2017 года) содержалось понятие обзора состояния авиационной безопасности. |
| 1. 188
 | подпункт 1)пункта 5статьи 105 | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…5. Проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется посредством:1) выборочных проверок с периодичностью не чаще одного раза в год и внеплановых проверок эксплуатантов аэродромов (вертодромов) и эксплуатантов гражданских воздушных судов, Республики Казахстан, и эксплуатантов гражданских воздушных судов иностранных государств, выполняющих регулярные рейсы в аэропорты Республики Казахстан; | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…5. Проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется посредством:1) выборочных проверок с периодичностью не чаще одного раза в год и внеплановых проверок эксплуатантов аэродромов (вертодромов), эксплуатантов гражданских воздушных судов, **беспилотных авиационных систем, выполняющих авиационные работы,** Республики Казахстан, и эксплуатантов гражданских воздушных судов иностранных государств, выполняющих регулярные рейсы в аэропорты Республики Казахстан; | В связи с необходимостью проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, в том числе по беспилотным авиационным системам.   |
| 1. 189
 | подпункт 4) пункта 5статьи 105 | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности……… 5. Проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется посредством: ……..4) сертификации организации досмотра службой авиационной безопасности аэропорта;……… | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности……… 5. Проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется посредством: ……..4) сертификации **службы авиационной безопасности аэропорта**;………. |  Исключить слова «по организации досмотра». Проведение сертификации требуется для службы авиационной безопасности в целях полного охвата вопросов программы проверки. В соответствии с п. 7.2.4.2 Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО), деятельность по контролю качества должна охватывать все аспекты Национальной программы подготовки по безопасности в гражданской авиации, включая организацию национальной системы авиационной безопасности и планирование мер в области обеспечения безопасности для всех государственных органов или других организаций, вовлеченных в реализацию таких мер. |
| 1. 190
 | подпункт 8)пункта 5статьи 105 | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности……… 5. Проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется посредством: ………  8) проведения обзоров состояния авиационной безопасности. | Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности…….. 5. Проведение контроля и надзора качества мер авиационной безопасности, указанных в пункте 2 настоящей статьи, осуществляется посредством: ………  **Исключить**  | В соответствии с Приложением 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 11, март 2020 года), ратифицированной Республикой Казахстан, обзоры состояния авиационной безопасности исключены. Ранее в пункте 3.4.6 Приложения 17 (издание 10, апрель 2017 года) содержалось понятие обзора состояния авиационной безопасности.  |
| 1. 191
 | пункт 10статьи 105 |  Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности ……….  10. Испытания системы авиационной безопасности **и** **обзоры** **состояния авиационной безопасности** проводятся уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с Правилами проведения контроля качества за соблюдением авиационной безопасности. |  Статья 105. Обеспечение авиационной безопасности ……….  10. Испытания системы авиационной безопасности проводятся уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации в соответствии с Правилами проведения контроля качества за соблюдением авиационной безопасности. | В соответствии с Приложением 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации (издание 11, март 2020 года), ратифицированной Республикой Казахстан, обзоры состояния авиационной безопасности исключены. Ранее в пункте 3.4.6 Приложения 17 (издание 10, апрель 2017 года) содержалось понятие обзора состояния авиационной безопасности. |
| 1. 192
 | часть первая пункта 2статьи 106 |  Статья 106. Службы авиационной безопасности  .…… 2. Руководителем службы авиационной безопасности аэропорта, авиакомпании, выполняющей регулярные воздушные перевозки, а также поставщика аэронавигационного обслуживания может быть гражданин Республики Казахстан, непосредственно подчиненный соответственно первому руководителю аэропорта, авиакомпании, выполняющей регулярные воздушные перевозки, и являющийся его заместителем **(за исключением руководителя службы авиационной безопасности поставщика аэронавигационного обслуживания)**, назначаемый по согласованию с Комитетом национальной безопасности Республики Казахстан, прошедший соответствующее обучение и допускаемый к работе в соответствии с программой подготовки и переподготовки по авиационной безопасности. |  Статья 106. Службы авиационной безопасности  .…… 2. Руководителем службы авиационной безопасности аэропорта, авиакомпании, выполняющей регулярные воздушные перевозки, а также поставщика аэронавигационного обслуживания может быть гражданин Республики Казахстан, непосредственно подчиненный соответственно первому руководителю аэропорта, авиакомпании, выполняющей регулярные воздушные перевозки, и являющийся его заместителем, назначаемый по согласованию с Комитетом национальной безопасности Республики Казахстан, прошедший соответствующее обучение и допускаемый к работе в соответствии с программой подготовки и переподготовки по авиационной безопасности. |  В связи с повышением и усилением требований к руководителям служб авиационной безопасности предлагается исключить слова «за исключением руководителя службы авиационной безопасности поставщика аэронавигационного обслуживания». |
| 1. 193
 | подпункт 6)пункта 3статьи 106 | Статья 106. Службы авиационной безопасности**…**3. Персональная ответственность за обеспечение авиационной безопасности возлагается на:**…****6) Отсутствует**  | Статья 106. Службы авиационной безопасности**…**3. Персональная ответственность за обеспечение авиационной безопасности возлагается на:**…****6) эксплуатант беспилотных авиационных систем;** | Эксплуатант беспилотного воздушного судна несёт ответственность за поддерживание в пригодном для выполнения полётов состоянии всех компонентов беспилотной авиационной системы.  |
| 1. 194
 | пункт 3статьи 107 | **Статья 107. Досмотр**  ...........3. На **неклассифицируемом аэродроме,** временном аэродроме, посадочной площадке, на котором отсутствует служба авиационной безопасности, проведение предполетного досмотра возлагается на экипаж воздушного судна........ |  **Статья 107. Досмотр** .......   3. На временном аэродроме, посадочной площадке**,** на котором отсутствует служба авиационной безопасности, проведение предполетного досмотра возлагается на экипаж воздушного судна. ........... |  исключить неклассифицированный аэродром (вертодром), так как в законодательстве в сфере гражданской авиации отсутствует данное понятие |
|  | **Закон Республики Казахстан от 19 апреля 2019 года «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта»** |
| 1. 1
 | абзац 14подпункта 4)пункта 13 статьи 1 | 6. Порядок проезда через **специальные автоматизированные измерительные средства** определяется правилами **использования специальных автоматизированных измерительных средств.** | 6. Порядок проезда через **автоматизированные станции измерения** определяется правилами **организации работы** **автоматизированных станций измерения.** | В связи с предлагаемым изменением подпункта 9) статьи 1 Закона РК «Об автомобильном транспорте», а именно замены понятия «специального автоматизированного измерительного средства» на «автоматизированную измерительную станцию». |
| 1. 1
 | абзац 8 статьи 3 | Статья 3.Настоящий Закон вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования, за исключением:…7) [подпункта 4)](http://10.61.42.188/rus/docs/Z1900000249#z391) пункта 13 статьи 1, который вводится в действие с 1 января 2022 года. | Статья 3.Настоящий Закон вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования, за исключением:…7) [подпункта 4)](http://10.61.42.188/rus/docs/Z1900000249#z391) пункта 13 статьи 1, который вводится в действие с 1 января **2024** года. | Подпунктом 4) пункта 13 статьи 1 данного Закона определены основания для остановки транспортных средств по требованию должностных лиц уполномоченного органа. При этом данные основания определяются Интеллектуальной транспортной системой. Данная норма вступает в силу с 1 января 2022 года.Вместе с тем в соответствии с Государственной программой инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы установка Автоматизированных станций измерения (является компонентом ИТС) на автомобильных дорогах общего пользования планируется полностью завершить к 2025 году.С целью обеспечения надлежащего транспортного контроля за проездом тяжеловесных и крупногабаритных автотранспортных средств, обеспечения безопасности пассажирских перевозок и контроля за иностранными перевозчиками до полного завершения введения в эксплуатацию ИТС срок вступления данной нормы в силу предлагается опредеделить с 1 января 2024 года. |