

О внесении изменений и дополнений в приказ исполняющего обязанности Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 7 марта 2023 года № 141 "Об утверждении Правил по противообледенительной защите воздушного судна на земле"

Приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 1 октября 2025 года № 322. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 2 октября 2025 года № 37038

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Внести в приказ исполняющего обязанности Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 7 марта 2023 года № 141 "Об утверждении Правил по противообледенительной защите воздушного судна на земле" (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов под № 32037) следующие изменения и дополнения:

в Правилах по противообледенительной защите воздушного судна на земле, утвержденных указанным приказом:

пункт 2 изложить в следующей редакции:

"2. Действие настоящих Правил распространяется на эксплуатантов воздушных судов и поставщиков услуг по противообледенительной обработке воздушных судов на территории Республики Казахстан.";

в пункте 3:

подпункт 13) изложить в следующей редакции:

"13) квалифицированный персонал – персонал, прошедший подготовку по противообледенительной защите воздушного судна на земле согласно квалификационным уровням, установленных настоящими правилами, и допущенный к выполнению определенного вида работ по противообледенительной защите воздушного судна на земле;"

подпункт 37) изложить в следующей редакции:

"37) поставщик услуг по противообледенительной обработке воздушных судов – эксплуатант аэропорта (аэродрома), независимый поставщик услуг наземного обслуживания, эксплуатант воздушного судна, которые осуществляют деятельность по противообледенительной обработке воздушных судов или отдельные ее этапы;"

пункт 14 изложить в следующей редакции:

"14. Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации обеспечивает:

1) контроль за деятельностью эксплуатантов воздушных судов и поставщиков услуг по противообледенительной обработке в части обеспечения противообледенительной защиты воздушного судна на земле;

2) проверку в ходе контроля программ противообледенительной защиты воздушного судна на земле эксплуатантов воздушных судов, выполняющих противообледенительную обработку воздушных судов, и поставщиков услуг по противообледенительной обработке на соответствие международным стандартам противообледенительной защиты воздушного судна на земле, Ассоциации Автомобильных Инженеров (SAE AS6285 - Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Processes, SAE AS6286 - Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Training and Qualification Program, SAE AS6332 - Aircraft Ground Deicing/Anti-icing Quality Management).";

дополнить пунктом 26-1 следующего содержания:

"26-1. Кроме подготовки, указанной в пункте 25-3 настоящих Правил, лаборанты обучаются проведению измерений физико-химических показателей ПОЖ на соответствующем лабораторном оборудовании.";

пункты 28, 29 и 30 изложить в следующей редакции:

"28. Продолжительность первичной подготовки составляет:

для DI-L10 и DI-L60: теоретическое обучение (включая экзамен) 7 часов и стажировка 7 часов с последующей оценкой знаний и навыков;

для DI-L20, DI-L30, DI-L40, DI-L50, DI-L70: теоретическое обучение (включая экзамен) 14 часов и стажировка 21 час с последующей оценкой знаний и навыков;

для DI-L30B: теоретическое обучение (включая экзамен) 4 часа и стажировка 4 часа с последующей оценкой знаний и навыков;

для DI-L80: теоретическое обучение не менее 7 часов (включая экзамен);

DI-L80B: теоретическое обучение не менее 4 часов (включая экзамен).

Продолжительность обучения для повторной подготовки:

для DI-L10, DI-L20, DI-L30 DI-L40, DI-L50, DI-L60, DI-L70, DI-L80: теоретическое обучение (включая экзамен) 7 часов;

для DI-L30B: теоретическое обучение не менее 4 часов (включая экзамен);

DI-L80B: теоретическое обучение не менее 2 часов (включая экзамен).

Обучение специалистов категорий DI-L80, DI-L80B допускается проводить с использованием компьютерных систем (CBT – computer based training), дистанционного или электронного обучения, содержание которых разработано руководителем обучения по противообледенительной обработке категории DI-L70 в соответствии с требованиями настоящих Правил и согласовано уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации Республики Казахстан. В этом случае обучение координируется квалифицированным инструктором категории DI-L40 в

целях предоставления своевременного разъяснения неясных слушателям курса тем, ответов на их вопросы и для обеспечения надлежащего контроля за выполнением образовательной программы.

29. Эксплуатант воздушного судна и поставщики услуг по противообледенительной обработке ведут строгий учет профессиональной подготовки и подтверждения квалификации как летного состава, так и наземного персонала. Эти данные включаются эксплуатантом воздушного судна и поставщиками услуг по противообледенительной обработке в личное дело сотрудника. Записи обучения и сертификат квалификации инструктора подшивается к папке подготовки службы к зимнему сезону. Учет и хранение данных осуществляется в бумажном и/или электронном виде.

Записи и сертификаты хранятся в течение срока, установленного внутренними документами организации гражданской авиации согласно Перечня типовых документов, образующихся в деятельности государственных и негосударственных организаций, с указанием срока хранения, утвержденного приказом исполняющего обязанности Министра культуры и спорта Республики Казахстан от 29 сентября 2017 года № 263 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 15997).

30. Профессиональная подготовка по вопросам противообледенительной защиты воздушного судна на земле осуществляется в учебных центрах, и/или организациях гражданской авиации Республики Казахстан по программам, согласованным уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации Республики Казахстан, при наличии необходимых условий для проведения подготовки и квалифицированного инструктора, прошедшего обучение по категории DI-L40.";

пункт 74 изложить в следующей редакции:

"74. Если гарантийный срок службы противообледенительной жидкости, установленный производителем, истек, то продление срока службы допускается только в том случае, если это предусмотрено производителем, при условии, что образцы жидкости отправляются в лабораторию производителя жидкости, а производитель, в свою очередь, на основании результатов анализов образцов подтверждает ее пригодность и дает заключение о продлении срока использования на период, устанавливаемый производителем, но не более 12 месяцев. Срок продления использования противообледенительной жидкости более одного раза не допускается. Жидкость с истекшим гарантийным сроком без подтверждения производителя не используется.";

пункт 77 изложить в следующей редакции:

"77. При использовании противообледенительных жидкостей поставщики услуг по противообледенительной обработке обеспечивают соблюдение требований контроля

качества, приведенных в настоящих Правилах, инструкциях производителя жидкости, программе (руководстве) эксплуатанта воздушного судна с целью выявления факторов ухудшения свойств жидкости и принятия соответствующих мер.";

пункт 87 изложить в следующей редакции:

"87. Все отобранные пробы противообледенительной жидкости проверяются в лаборатории, имеющей свидетельство об оценке состояния измерений или в лаборатории, имеющей аттестат аккредитации по следующим параметрам:

1) визуальная проверка: цвет, загрязнение посторонними предметами (частицами ржавчины, мусором и механическими примесями);

2) проверка показателя преломления рефрактометром для проверки концентрации жидкости;

3) проверка pH (водородный показатель);

4) проверка вязкости - лабораторная проверка вязкости для жидкостей типов II, III или IV.";

пункт 89 изложить в следующей редакции:

"89. Поставщики услуг по противообледенительной обработке разрабатывают процедуру для соответствующих действий при выявлении отклонений или несоответствий во время проверки документации жидкости и/или лабораторных испытаний проб жидкости.

В том числе процедуры предусматривают действия, принимаемые в случаях, когда анализы лабораторных испытаний остаются в пределах допустимых значений, однако наблюдается значительное отклонение от значений, приведенных в паспорте качества производителя ПОЖ.";

пункты 92, 93, 94, и 95 изложить в следующей редакции:

"92. Одним из способов соблюдения требования пункта 91 являются проверки качества противообледенительных жидкостей при приемке, а также перед началом и в течение сезона противообледенительной обработки, которые проводятся перед первым применением противообледенительных жидкостей и машин в начале сезона, и не менее одного раза в течение зимнего сезона. Данные проверки качества проводятся в лабораториях, имеющих свидетельство об оценке состояния измерений или в лабораториях, имеющих аттестат аккредитации.

93. При проверке жидкостей типов I, II, III и IV перед началом и в течение сезона противообледенительной обработки отбираются пробы:

1) из всех резервуаров (емкостей), включая баки противообледенительной машины, в которых хранилась жидкость;

2) из форсунок каждой используемой противообледенительной машины;

3) из всех емкостей в случае подозрения на загрязнение находящейся в них жидкости.

Если жидкость хранится в запечатанных контейнерах производителя (евро-куб) в одинаковых условиях, то пробы допускается отбирать из одного контейнера для каждой партии, чтобы убедиться, что жидкость сохранила свойства.

94. Пробы жидкостей типов I, II, III и IV из противообледенительных машин согласно подпункту 2 пункта 93 настоящих правил отбираются для всех концентраций, применяемых поставщиком услуг по противообледенительной обработке для удаления и предотвращения обледенения.

95. Для противообледенительных машин без системы смешивания (система пропорционального смешивания, система автоматического смешивания) допускается брать пробу жидкостей типа I, предусмотренную подпунктом 2 пункта 93 настоящих Правил, непосредственно из бака машины вместо форсунки, в котором жидкость предварительно смешана, после того как она станет однородной.";

пункт 99 изложить в следующей редакции:

"99. Кроме контроля качества жидкости перед началом и в течение сезона противообледенительной обработки обеспечивается ежедневная проверка концентрации противообледенительных жидкостей или смеси жидкостей с водой в период использования противообледенительных машин. Пробы отбираются из форсунок противообледенительных машин без загрязнения образцов атмосферными осадками.";

пункт 104 изложить в следующей редакции:

"104. При проведении проверок противообледенительных жидкостей:

1) внешний вид жидкостей проверяется визуально на цвет жидкости и на предмет наличия загрязнений, при этом, жидкость наливают в чистую бутылку, изготовленную из материала, не влияющего на свойства противообледенительной жидкости, и визуально определяют присутствие частиц ржавчины, мусора, резины или признаков обесцвечивания жидкости;

2) показатель преломления определяется с использованием рефрактометра, на предметное стекло которого наносится капля образца жидкости и определяются показания по шкале рефрактометра, которые корректируются с применением коэффициента, предоставляемого производителем жидкости, если температура рефрактометра отличается от 20;

3) показатель pH жидкости определяется с использованием pH метра;

4) полевой анализ вязкости проводится с использованием метода, рекомендованного производителем жидкости, метод падающего шарика или другого портативного прибора для измерения вязкости; лабораторный анализ вязкости проводится с применением метода, рекомендованного производителем жидкости или стандарта SAE AS9968 (вискозиметр Брукфильда либо аналогичное измерительное оборудование для определения динамической вязкости).";

пункт 151-1 изложить в следующей редакции:

"151-1. При температурах наружного воздуха ниже -10°C сухой снег или кристаллы льда не примерзают к холодному сухому воздушному судну, включая его критические поверхности, и обработка воздушного судна с применением противообледенительных жидкостей не требуется, при условии, что при обдуве поверхностей воздушного судна не обнаруживается прилипших снежно-ледяных отложений.

Если снежно-ледяные отложения скопились на критических поверхностях, необходимо их удалять наиболее подходящим способом, не ограничиваясь допущением, что их сдует во время разбега воздушного судна.

Во время холодных сухих условий при оценке необходимости противообледенительной обработке воздушного судна эксплуатанты воздушных судов и поставщики услуг по противообледенительной обработке учитывают следующие аспекты:

1) заправка топливом, температура которого превышает температуру обшивки крыла, создает условия, при которых ранее не примёрзшие осадки начнут примерзать к поверхности крыла;

2) использование нагретых противообледенительных жидкостей увеличивает риск примерзания холодного сухого снега или кристаллов льда к критическим поверхностям воздушного судна после применения этих жидкостей. В таких условиях следует рассмотреть дополнительное применение противообледенительной жидкости для предотвращения обледенения. При этом обеспечивается тщательный контроль LOOUT противообледенительной жидкости;

3) расположение оборудования, средств механизации, которые приводят к выделению тепла, например, мобильные источники электропитания, телескопические трапы, которые могут создать условия, когда снежно-ледяные образования начнут примерзать к поверхности воздушного судна;

4) расположение воздушного судна на стоянке, при котором, например, одно из крыльев находится под лучами солнца, расположенное рядом здание создает препятствие ветру) создают риски примерзания снежно-ледяных образований к поверхности воздушного судна;

5) обслуживание воздушного судна в непосредственной близости от другого воздушного судна, которое приводит к тому, что снег, частицы льда или влага будут наноситься на критические поверхности воздушного судна или сухой снег и кристаллы льда начнут таять и примерзать к поверхности воздушного судна.

Если невозможно определить, что сухой снег или кристаллы льда не примерзают или не накапливаются на критических поверхностях, то их необходимо удалить до взлета воздушного судна.";

2. Комитету гражданской авиации Министерства транспорта Республики Казахстан в установленном законодательством порядке обеспечить:

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

2) размещение настоящего приказа на интернет-ресурсе Министерства транспорта Республики Казахстан после его официального опубликования.

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

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

исполняющий обязанности

Министра транспорта

Республики Казахстан

Ж. Тайжанов