

**"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасын бекіту және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1525 қаулысына өзгеріс енгізу туралы және Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы**

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2019 жылғы 1 тамыздағы № 569 қаулысы.

**З Қ А И - н ы ң е с к е р т п е с і !**

**Қолданысқа енгізілу тәртібін 2-тармақтан қараңыз**

Қазақстан Республикасының Үкіметі ҚАУЛЫ ЕТЕДІ:

1. "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасын бекіту және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1525 қаулысына өзгеріс енгізу туралы және Қазақстан Республикасы Үкіметінің кейбір шешімдерінің күші жойылды деп тану туралы" Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысына (Қазақстан Республикасының ПҰАЖ-ы, 2011 ж., № 38, 459-құжат) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген қаулымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасында:

10-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"10. Ұшу ақпараты аудандары (аймақтары) мен диспетчерлік аудандардың тізбесін және олардың шекараларын азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға ведомстволық бағыныстағы аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші айқындайды және олар аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

Тораптық диспетчерлік аудандардың және диспетчерлік аймақтардың шекараларын, TMZ және RMZ аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші әзірлейді және олар аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

Бақыланбайтын әуеайлақтың әуеайлақтық қозғалыс аймағының шекараларын әуеайлақ пайдаланушысы әзірлейді, жауапкершілік ауданында әуеайлақ орналасқан әуе қозғалысына қызмет көрсету және/немесе әуе қозғалысын басқару органымен келіседі және олар аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.

Әуе қозғалысын басқару аудандарының (аймақтарының) шекаралары ұшу ақпараты аудандарының (аймақтарының) және диспетчерлік аудандардың шекараларына сәйкес келеді.";

12-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"12. Әуе трассалары азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен Әуе трассаларын пайдалануға беру қағидаларына сәйкес пайдалануға беріледі. Әуе

трассалары бойынша сипаттамаларға (PBN) негізделген навигацияны қолдану үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйыммен келісу бойынша аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен Әуе қозғалысын ұйымдастыру және қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес навигациялық ерекшеліктерді белгілейді.

Халықаралық әуе трассаларын ашу шекаралас мемлекеттердің құзыретті органдарымен және Халықаралық азаматтық авиация ұйымымен (бұдан әрі – ИКАО) келісу бойынша жүзеге асырылады.

Әуе трассаларының жабдықтарын ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарымен қамтамасыз етуді аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші жүзеге асырады.";

мынадай мазмұндағы 31-1-тармақпен толықтырылсын:

"31-1. Ұшып шығу, ұшып келу, әуеайлақтарға қонуға кіру және екінші айналымға кету схемалары әуе кемелерінің елді мекендер үстінен ұшып өтуін болдырмауға, ал болдырмау мүмкін болмаса, барынша шектеуге тиіс. Мұндай схемаларды (маршруттарды) белгілеу тәртібі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларында және мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган бекіткен Қазақстан Республикасы мемлекеттік авиациясының ұшуды жүргізу қағидаларында айқындалады.";

32-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"32. Әуе кемелерінің адамдардың өмірін сақтап қалу және денсаулығын сақтау, қылмыстың жолын кесу және ашу іс-шараларын жүзеге асыру, сондай-ақ авиациялық жұмыстарды, парашюттен секіруді орындау мақсатында белгіленген схемалардан (маршруттардан) тыс елді мекен үстімен ұшуы, пилотсыз ұшу аппараттарының ұшуы, байлаулы аэростаттарды көтеру көрсетілген іс-шараларды іске асыру қамтамасыз етілетін биіктікте осындай ұшуларды ұйымдастырушының ұшуды орындау қауіпсіздігін қамтамасыз етуі арқылы орындалады.

Адамдардың өмірін сақтап қалу және денсаулығын сақтау, қылмыстардың жолын кесу және ашу жөніндегі іс-шараларға байланысты ұшуларды, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Мемлекеттік күзет қызметінің күзет іс-шараларын өткізу шеңберінде орындалатын ұшуларды қоспағанда, азаматтық әуе кемелерінің белгіленген схемалардан (маршруттардан) тыс елді мекендер үстімен ұшуды орындауын келісуді және мемлекеттік әуе кемелері мен пилотсыз ұшу аппараттарының ұшуына рұқсат беруді ӘҚБ орталықтары осы Қағидалардың 4-бөлімінде көзделген тәртіппен ұшу жоспары немесе әуе кеңістігін пайдалануға өтінімдер ұсынылған кезде, сондай-ақ осы Қағидалардың 17-1-тармағына сәйкес ӘҚБ орталықтары мен өзара іс-қимыл жөніндегі нұсқаулықты келісу арқылы жүзеге асырады.

ӘҚБ орталықтары осындай ұшуларды келісу кезінде:

1) мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның арнайы рұқсаты берілген ұшуларды қоспағанда, тыйым салынған аймақтар мен ұшу шектелген аймақтарға кіруді болдырмайды;

2) осы Қағиданың 5-бөлімінде көзделген қажетті келісімдердің болуын тексереді.

Күзет іс-шараларын жүргізу кезеңінде әуе кемелерінің елді мекендер үстінен ұшуы Қазақстан Республикасының Ұлттық қауіпсіздік органдарымен және Мемлекеттік күзет қызметімен келісіледі."

33-тармақ алып тасталсын;

36-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"36. ӘҚҚ әуе кеңістігі мынадай сыныптарға жіктеледі және былайша белгіленеді:

А сыныбы. АҰҚ бойынша ұшуларға ғана рұқсат беріледі; барлық әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетумен және эшелондаумен қамтамасыз етіледі.

В сыныбы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат беріледі; барлық әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетумен және эшелондаумен қамтамасыз етіледі.

С сыныбы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат беріледі; барлық әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз етіледі және АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуды орындайтын өзге әуе кемелеріне қатысты эшелонданады. ВҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелеріне қатысты эшелонданады және ВҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерінің қозғалысына қатысты ақпарат алады.

Д сыныбы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат беріледі; барлық әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз етіледі; АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын өзге әуе кемелеріне қатысты эшелонданады және ВҰҚ бойынша ұшуларды орындайтын әуе кемелерінің қозғалысына қатысты ақпарат алады; ВҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері барлық басқа әуе кемелерінің қозғалысына қатысты ақпарат алады.

Е сыныбы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат беріледі; АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз етіледі және АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын басқа әуе кемелеріне қатысты эшелонданады. Барлық әуе кемелері мүмкіндігінше қозғалыс туралы ақпарат алады. Бақыланатын аймақтарда Е сыныбы пайдаланылмайды.

Г сыныбы. АҰҚ және ВҰҚ бойынша ұшуларға рұқсат беріледі және сұрау салуы бойынша ұшу-ақпараттық қызмет көрсетіледі.

Г сыныбындағы әуе кеңістігі бақыланбайтын әуе кеңістігі болып табылады. Құтқару және іздестіру үшін хабарландыруды ұйымдастыру пайдаланушыларға және (немесе) әуе кемесінің (ұшу аппараттары) иелеріне жүктеледі.

Ұшу түрін анықтайтын ерекшеліктер, әуе кемелерін өзара эшелондау, әуе қозғалысына қызмет көрсету түрі, әрбір сыныптағы радиобайланысқа қойылатын талаптар осы Қағидаларға 2-қосымшада айқындалады.

Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде белгіленген сыныптардың шекаралары аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланады.";

45-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"45. Әуе кеңістігін пайдалануды жоспарлауды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға ведомстволық бағынысты аэронавигациялық қызметті көрсетуді берушінің Әуе қозғалысын жоспарлаудың бас орталығы (бұдан әрі – ӘҚЖ БО) және ӘҚБ БО жүзеге асырады.";

61-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"61. Ұшу жоспары төмендегі нысандардың бірінде ұсынылады:

1) деректерді берудің авиациялық жерүсті желілері арқылы таратылатын хабарлама және ұсынылған жоспар туралы ақпарат жазылған телеграфтық хабарламалар;

2) ұсынылған жоспар туралы ақпарат жазылған факсимильдік хабарламаны қоса алғанда, қағаз жеткізгіштегі хабарлама;

3) ұсынылған жоспар туралы ақпарат немесе ағымдағы жоспарға жасалатын өзгерістер туралы ақпарат жазылған әуе кемесінің бортынан берілетін экипаж хабарламасы;

4) ортақ пайдаланымдағы байланыстың телефон желісін немесе Интернет желісін пайдалану арқылы берілетін, ұсынылған жоспар туралы ақпарат жазылған хабарлама.

Ұсынылған жоспар туралы ақпарат қамтылған, Интернет желісі пайдаланылған хабарлама аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің интернет-ресурсына беріледі. Мұндай жоспарларды беру үшін әуе кеңістігін пайдаланушылар ұшуды орындау құқығын куәландыратын қолданыстағы құжаттар болған жағдайда аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің интернет-ресурсында тіркеуден өтеді.";

100-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"100. Мынадай:

1) пайдаланушының қолданыстағы сертификаты және оған қоса берілетін арнайы ережелер (авиакомпаниялар үшін) болса;

2) авиациялық жұмыстарды орындауға қолданыстағы куәлік және оған қоса берілетін арнайы ережелер (авиациялық жұмыстар орындауды жоспарлап отырған пайдаланушылар үшін) болса;

3) ұшуды орындауға құқық беретін қолданыстағы куәлік және оған қоса берілетін арнайы ережелер (сертификатталған ең жоғарғы ұшу массасы 5700 килограмнан асатын ұшақтарды пайдаланатын жалпы мақсаттағы авиацияны пайдаланушылар үшін) болса, сондай-ақ сертификатталған ең жоғары ұшу массасы 5700 кг аз ұшақтарды және

сертификатталған ең жоғары ұшу массасына қарамастан тікұшақтарды пайдаланатын жалпы мақсаттағы авиацияны пайдаланушылар үшін қолданыстағы ұшуға жарамдылық сертификаты болса;

4) қолданыстағы ұшуға жарамдылық сертификаты (әуе кемелерінің барлық пайдаланушылары үшін), ал қолданыстағы ұшуға жарамдылық сертификаты жоқ әуе кемелері үшін - азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның арнайы ұшуды орындауға берген рұқсаты болса;

5) ұсынылған ұшу жоспары осы Қағидаларда белгіленген нысанға және мазмұнға сәйкес келген жағдайда (әуе кемелерінің барлық пайдаланушылары үшін);

6) пайдаланушының сертификатында және (немесе) авиациялық жұмыстарды орындау куәлігінде және (немесе) ұшуларды орындауға құқық беретін куәлікте белгіленген ұшу өңірлерін шектеу сақталса;

7) әуе кемесінің сынақтық ұшуды немесе айналып ұшуды орындауға әзірлігі туралы жөндеу немесе құрастыру кәсіпорнының бірінші басшысының қолы қойылған анықтамасы болса, ӘҚЖ БО әуе кемесін қазақстандық пайдаланушыдан алған ұшу жоспарын әуе кеңістігін пайдалану жоспарына енгізеді.

Берілген пайдаланушы сертификаттарының, авиациялық жұмыстарды орындауға куәліктердің, ұшуды орындау құқығына куәліктердің, ұшуға жарамдылық сертификаттарының көшірмелері олар берілгеннен кейін дереу ӘҚЖ БО-ға ұсынылады.  
";

177-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"177. Тәртіп бұзушы әуе кемесінің экипажы ӘҚҚ (ӘҚБ) органының әуе кеңістігін пайдалану тәртібін бұзуды тоқтату туралы бұйрығын орындамаған жағдайда, мұндай ақпарат дереу мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органның назарына жеткізіледі.

Мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті орган тәртіп бұзушы әуе кемесіне Қазақстан Республикасының Үкіметі бекіткен Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін бұзушы әуе кемелеріне Қару-жарақ және ұрыс техникасын қолдану қағидаларына сәйкес шаралар қолданады.";

мынадай мазмұндағы 11-1-бөліммен толықтырылсын:

"11-1. Азаматтық әуе кемелерін ұстап қалу

177-1. Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде азаматтық әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мынадай қағидаттар қабылданған:

1) азаматтық әуе кемелерін ұстап қалу тек соңғы шара ретінде қолданылады;

2) ұстап қалу жүзеге асырылған жағдайда, егер әуе кемесін:

берілген жол сызығына қайтару қажет болмаса;

мемлекеттің әуе кеңістігінен тыс шығарса;

ұшу тыйым салынған аймақтан, оны шектеу аймағынан немесе қауіпті аймақтан басқа жаққа бағыттаса; немесе осы әуе кемесіне көрсетілген әуеайлаққа қонуды бұйырса, ол танумен шектеледі;

3) оқу-жаттығу мақсаттарындағы азаматтық әуе кемелері ұстауға жатпайды;

4) радиобайланыс орнату мүмкін болған жағдайда, ұстап қалынатын азаматтық әуе кемесіне радиотелефон бойынша ұшу бағытына қатысты нұсқау және тиісті ақпарат беріледі;

5) ұстап қалынатын әуе кемесінен өзі ұшып өтіп бара жатқан аумаққа қону талап етілген жағдайларда, қону үшін көрсетілген әуеайлақ осы типтегі әуе кемесінің қауіпсіз қонуын қамтамасыз ету үшін жарамды болып табылады.

177-2. Ұстап қалуға байланысты қауіпті салдарды жою немесе азайту үшін экипаждар мен тиісті ӘҚК (ӘҚБ) органдары арасындағы іс-қимылды үйлестіруді қамтамасыз ету үшін барлық ықтимал шаралар қолданылады, ол үшін:

1) ұшу экипаждарының мүшелері ұстап қалу кезінде орындалатын іс-қимыл тәртібін білуі қажет;

2) әуе кемелерінің командирлері ұстап қалушы әуе кемесімен 121,5 МГц жиілігінде байланыс орнатады және ұстап қалу қағидаларына қатысты әрекеттерді орындайды;

3) ӘҚК (ӘҚБ) органдарының диспетчерлері басқа әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін орындалатын іс-қимыл тәртібін білуі қажет;

4) мемлекеттік авиацияның ұстап қалушы әуе кемелерінің ұшқыштары азаматтық әуе кемелерінің ұшу-техникалық сипаттамаларының жалпы шектеулерін және ұстап қалынатын азаматтық әуе кемесінің бортында техникалық қиындықтарға немесе заңсыз араласуға байланысты авариялық немесе төтенше жағдайдың туындау ықтималдығы туралы білуі қажет;

5) жойғыш-ұстап қалғыш ұшақтарды тікелей басқаруды жүзеге асыратын командалық пункттерге (бұдан әрі – командалық пункттер) және ұстап қалуды орындауға әлеуетті мүмкіндігі бар әуе кемелерінің командирлеріне (ұшқыштарға) ұстап қалу маневрі, ұстап қалынатын әуе кемелерінің ұшу бағыты, ұстап қалынатын азаматтық әуе кемелеріне қатысты көзбен шолу сигналдары бойынша іс-қимылдар, радиобайланыс жүргізу, қаруды қолданудан бас тарту қажеттілігі жөнінде нақты және анық нұсқаулар беріледі;

6) ӘҚК (ӘҚБ) органдары, командалық пункттер және мемлекеттік авиацияның ұстап қалатын әуе кемесі 121,5 МГц авариялық жиілікте ұстап қалынатын әуе кемелерімен байланыс орнату мүмкіндігін қамтамасыз ететін радиотелефон жабдықтарымен, ҚР ҚК ӘҚК МКК (ҚР ҚК ӘҚК КП) олар ұстап қалуы мүмкін аудандарда азаматтық әуе кемелерін тану мақсатында ҚШРЛ (екінші радиолокация) құралдарымен жарақтандырылады. Мұндай құралдар "А" режимінде № 7500, 7600 және 7700 дискретті төрт таңбалы кодтарын тануды қамтамасыз етеді.

177-3. Ұстап қалынатын азаматтық әуе кемесінен өзі ұшып өтіп бара жатқан аумаққа қону талап етілетін ерекше жағдайларда мынадай шарттарды орындау қажет:

1) көрсетілген әуеайлақ, әсіресе әуеайлақты, әдетте азаматтық әуе кемелері пайдаланбайтын жағдайларда, әуе кемесінің осы үлгісін қауіпсіз қондыру үшін жарамды;

2) әуеайлақ аймағының қоршаған жері шеңбер бойынша ұшу, қонуға кіру және екінші айналымға кету үшін жарамды;

3) ұстап қалынатын әуе кемесінің қону әуеайлағына бару үшін жеткілікті отын қоры (қалдығы) болады;

4) көрсетілген әуеайлақ Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағында сипатталған;

5) ұстап қалынатын әуе кемесінің қонуға қауіпсіз кіруін және қонуын орындау үшін қажетті барлық ақпарат оған барлық қолжетімді арналарда радиобайланыс бойынша бортқа беріледі.

177-4. ӘҚК (ӘҚБ) органы өзінің жауапкершілік ауданында әуе кемесін ұстап қалуды жүзеге асыру туралы ақпарат алған кезде ол осы шарттарды негізге ала отырып, төменде көрсетілген шараларды қабылдайды:

1) егер мұндай байланыс әлі орнатылмаған болса, 121,5 МГц авариялық радиожилікті қоса алғанда, қолда бар барлық құралдарды пайдалана отырып, ұстап қалынатын әуе кемесімен екі жақты байланыс орнатуға әрекет жасайды;

2) ұстап қалынатын әуе кемесінің экипажын ұстап қалу туралы хабардар етеді;

3) ұстап қалынатын әуе кемесімен екі жақты байланысты қолдайтын командалық пунктпен байланыс орнатады және оны ұстап қалынатын әуе кемесі туралы қолда бар ақпаратпен қамтамасыз етеді;

4) қажет болған жағдайда ұстап қалатын әуе кемесі немесе командалық пункт пен ұстап қалынатын әуе кемесі арасындағы хабарламаларды ретрансляциялайды;

5) командалық пунктпен тығыз өзара іс-қимыл жасай отырып, ұстап қалынатын әуе кемесінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін қажетті шараларды қабылдайды.

177-5. Ұстап қалынатын әуе кемесінің командирі:

1) визуалды сигналдардың мағынасын интерпретациялау арқылы ұстап қалатын әуе кемесінің нұсқауларын (осы Қағидаларға 8-1-қосымшада көрсетілген) орындайды және ұстап қалушының талаптарына сәйкес оларға жауап береді;

2) мүмкіндігінше ӘҚК (ӘҚБ) тиісті органын хабардар етеді;

3) 121,5 МГц авариялық жиіліктегі жалпы шақыру сигналын беру жолымен ұстап қалатын әуе кемесімен немесе тиісті командалық пунктпен радиобайланыс орнатады;

4) өзінің шақыру белгісін атайды;

5) ұшудың мақсаты туралы хабарлайды;

6) егер байланыс орнатылмаса, 243 МГц жиіліктегі радиотелефон режимінде қайта қоңырау шалу арқылы байланыс орнатуға әрекет жасайды;

7) теңіз қызметтерінен көмек сұраған кезде 500 кГц немесе 2182 және 8364 кГц жиіліктердегі радиотелефон режимінде байланыс орнатады;

8) бортта ЕШРЛ қабылдағыш-жауап бергіш болған жағдайда, егер тиісті ӘҚК (ӘҚБ) органы тарапынан басқа нұсқаулар берілмесе, "А" режимінде 7700 кодын тереді.

177-6. Егер радио арқылы кез келген көздерден алынған нұсқаулар визуалды сигналдарының көмегімен берілетін ұстап алатын әуе кемесінің нұсқауларына қайшы келсе, ұстап қалынатын әуе кемесі ұстап қалушы визуалды беретін нұсқауларды орындауды жалғастыра отырып, дереу түсіндіруді сұрайды.

177-7. Ұстап қалушылардың және ұстап қалынатын әуе кемелерінің экипаждары визуалды сигналдар қағидаларын ұстанады, оларды түсінеді және ұстап қалынатын әуе кемесі беретін оның авариялық жағдайға тап болғанын көрсететін кез келген сигналдарға ерекше назар аударады.

177-8. Егер ұстап қалушымен байланыс орнатылса және ортақ тілде байланысты жүзеге асыру мүмкін болмаса, осы Қағидаға 8-1-қосымшада көрсетілген екі мәрте қайталанатын фразаларды пайдалану арқылы негізгі ақпаратты беруге және нұсқаулардың қабылданғанын растауға әрекет жасалады".

осы қаулыға қосымшаға сәйкес Қағидаға 8-1-қосымшамен толықтырылсын.

2. Осы қаулы 2019 жылғы 1 тамыздан бастап қолданысқа енгізілетін осы қаулының 1-тармағының оныншы, он бірінші, он екінші, қырық төртінші, қырық бесінші, қырық алтыншы, қырық жетінші, қырық сегізінші, қырық тоғызыншы, елуінші, елу бірінші, елу екінші абзацтарын қоспағанда, алғашқы ресми жарияланған күнінен кейін күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Қазақстан Республикасының  
Премьер-Министрі

А. Мамин

Қазақстан Республикасы  
Үкіметінің  
2019 жылғы 1 тамыздағы  
№ 569 қаулысына  
қосымша  
Қазақстан Республикасының  
әуе кеңістігін пайдалану  
қағидаларына  
8-1-қосымша

## 1. Ұстап қалу кезінде пайдаланылатын фразалар мен олардың мағыналары:

Ұстап қалушы пайдаланатын фразалар		Ұстап қалынатын әуе кемесі пайдаланатын фразалар	
Фраза	Мағынасы	Фраза	Мағынасы
Callsign (Кол сайн)	Шақыру белгіңізді хабарлауыңызды сұраймын	Callsign (Кол сайн)	Менің шақыру белгім (шақыру белгісі)
Follow (Фолоу)	Маған еріңіз	Wilco (Вил коу)	Түсіндім, орындаймын
		Cannot (Кэн нот)	Орындай алмаймын
	Қону үшін төмендеңіз	Repeat (Рипит)	Нұсқауыңызды қайталаңыз



Descend (Дисэнд)	(	Am lost (Эм лост)	Бағдардан адасып қалдым
You land (Юлэнд)	( Осы әуесайлаққа қоныңыз	Mayday (Мэйдэй)	Апатқа тап болдым
		Ni jack (Хай джэк)	Мені басып алды
Proceed (Просид)	( Өз бағытыңызбен жүре беріңіз	Land (place name) Лэнд (пункттің атауы)	(пункттің атауы) қонуға рұқсат сұраймын
		Descend (Дисэнд)	Төмендеу қажет

**Е с к е р т п е л е р :**

1. Талап етілетін шақыру белгісі ӘҚК (ӘҚБ) органымен байланыс орнату үшін пайдаланылатын және ұшу жоспарына енгізілген әуе кемесінің тану индексіне сәйкес келетін шақыру белгісі болып табылады.
2. Жағдай "ХАЙ ДЖЭК" фразасын қолдану үшін әрдайым қолайлы бола бермейді.

**2. Ұстап қалынған жағдайда пайдаланылатын сигналдар:**

1) Ұстап қалатын әуе кемесі беретін сигналдар мен ұстап қалынатын әуе кемесінің жауаптары:

Сериясы	Ұстап қалатын әуе кемесінің сигналдары	Мағынасы	Ұстап қалынатын әуе кемесінің жауаптары	Мағынасы
1.	<p>Күндіз немесе түнде – ұстап қалынатын әуе кемесінен сәл жоғары, алдында және әдетте, сол жағынан (немесе егер ұстап қалынатын әуе кемесі тікұшақ болса оң жағынан) бірдей емес уақыт аралығында бір қанаттан екінші қанатына тербелуі және аэронавигациялық оттарын жыпылықтату және сигналдың қабылданғаны расталғаннан кейін тиісті бағытқа шығу үшін көлденең жазықтықта, әдетте, сол жаққа (немесе оң жаққа, тікұшақ ұстап қалынған жағдайда) баяу кері бұрылу.</p> <p>1 - ескертпе . Метеорологиялық жағдайларға немесе жер бедеріне қарай ұстап қалатын әуе кемесінен 1-серияда көрсетілген өзінің орналасқан орнын және кері бұрылу бағытын ауыстыру талап етілуі мүмкін.</p> <p>2 - ескертпе . Егер ұстап қалынатын әуе кемесі ұстап қалатын әуе кемесіне ілесіп үлгермесе, онда ұстап қалатын әуе кемесі 180 градусқа (ипподром) екі мәрте кері бұрылу схемасы бойынша ұстап қалынатын әуе кемесінің қасынан ұшып өткен сайын әуе кемесін бір қанатынан екіншісіне (кезекпен сол және оң жаққа қисайып) тербелтіп, бірқатар маневрді орындайды.</p>	<p>Сізді ұстап қалдық. Соңымнан еріңіз.</p>	<p>Күндіз және түнде – әуе кемесінің тербелуі және бірдей емес уақыт аралығында аэронавигациялық оттарын жыпылықтату, ұстап қалушы әуе кемесіне ілесу</p>	<p>Түсіндім. Орындаймын.</p>
	<p>Күндіз немесе түнде – ұстап қалынатын әуе кемесінің жол сызығын қиып өтпей биіктік</p>			<p>Сізді түсіндім.</p>

2.	алу арқылы 90 градусқа және одан жоғары бұрылу жолымен ұстап қалынатын әуе кемесінен күрт алшақтауы.	Ө з бағытыңызбен жүріңіз.	Күндіз немесе түнде – бір қанаттан екіншісіне тербелу.	Орындаймын .
3.	Күндіз немесе түнде –шассиді шығару (егер мүмкін болса), қону фараларын қосу және пайдалануға болатын ҰҚЖ үстінен ұшып өту немесе егер ұстап қалынатын әуе кемесі тікұшақ болып табылса, тікұшақ қонатын алаңның үстінен ұшып өту. Тікұшақтар болған жағдайда ұстап қалатын тікұшақ қону алаңына жақын жерде қалқып тұру режиміне ауыса отырып, қонуға бет алуды орындайды.	О с ы әуеайлаққа қонуды орындаңыз.	Күндіз немесе түнде – шассиді шығару (егер мүмкін болса), қону фараларын қосу және ұстап қалатын әуе кемесінің соңынан еру және егер пайдалануға болатын ҰҚЖ-дан немесе тікұшақ қонатын алаңнан ұшып өткеннен кейін қону үшін жағдай қауіпсіз деп саналса, қонуды орындау басталады.	Сізді түсіндім, орындаймын .

2) Ұстап қалынатын әуе кемесі беретін сигналдар және ұстап қалатын әуе кемесінің жауаптары:

Сериясы	Ұстап қалынатын әуе кемесінің сигналдары	Мәні	Ұстап қалатын әуе кемесінің жауаптары	Мағынасы
4.	Күндіз немесе түнде – пайдалануға болатын ҰҚЖ немесе тікұшақ қонатын алаңның үстінен әуеайлақ деңгейінен 300 метрден (1000 фут) астам, бірақ 600 метрден (2000 фут) аспайтын (тікұшақтар үшін 50 метрден (170 фут) астам, бірақ 100 метрден (330 фут)) аспайтын биіктікте ұшып өткен кезде шассиді жинау (егер мүмкін болса) және қону фараларын жыпылықтату және пайдалануға болатын ҰҚЖ немесе әуеайлақ үстінен шеңбер жасап ұшуды жалғастыру. Қону фараларын жыпылықтату мүмкін болмаған жағдайда кез келген борттық оттарды жыпылықтату жүргізіледі.	Сіз көрсеткен әуеайлақ жарамайды.	Күндіз немесе түнде – егер ұстап қалынатын әуе кемесі ұстап қалатын әуе кемесіне еріп қосалқы әуеайлаққа барғаны орынды болса, ұстап қалынатын әуе кемесі шассиді жинайды (егер мүмкін болса) және ұстап қалатын әуе кемелері үшін 1-сериялы сигналдарды пайдаланады.	Сізді түсіндім, маған еріңіз.
5.	Күндіз немесе түнде – борттық оттардың бәрін жиі , бірақ оларды жарқылдау оттарынан ажыратуға болатындай есеппен қосып сөндіру.	Орындай алмаймын.	Күндіз немесе түнде – ұстап қалынатын әуе кемелері үшін 2 сериялы	

			сигналдар пайдаланылады	Сізді түсіндім.
6.	Күндіз немесе түнде – әртүрлі уақыт аралығында барлық борттық оттарды жыпылықтату.	А п а т жағдайындамын	Күндіз немесе түнде – ұстап қалынатын әуе кемелері үшін 2 сериялы сигналдар пайдаланылады	Сізді түсіндім.

### 3. Ұстап қалу кезінде маневр жасау:

1) Ұстап қалынатын азаматтық әуе кемесі үшін қауіп тудырмау үшін азаматтық әуе кемелерінің ұшу-техникалық сипаттамаларына қатысты шектеулерді, ұстап қалынатын әуе кемесіне соқтығысу қаупі туындайтындай жақын ұшудан бас тарту қажеттігін, сондай-ақ әуе кемесінің ұшу траекториясын қиып өтуден немесе іздегі турбуленттілік, әсіресе ұстап қалынатын әуе кемесі жеңіл әуе кемелерінің санатына кірген жағдайларда қауіп төндіру ықтималдығы орын алатындай кез келген басқа маневрді орындаудан қашқақтау қажеттігін ескерген жөн.

2) Соқтығысудың алдын алудың борттық жүйесімен (САБЖ) жабдықталған ұстап қалынатын әуе кемесі ұстап қалатын әуе кемесін соқтығысу қаупі ретінде қабылдауы және осылайша, САБЖ соқтығысу қаупін шешу жөніндегі ұсынымға жауап ретінде жалтару маневрін орындауды бастауы мүмкін. Мұндай маневрді ұстап қалатын әуе кемесі қырын қабақ ниеттің көрінісі ретінде дұрыс түсінбеуі мүмкін. Осыған байланысты екінші шолу радиолокаторының (ҚШРЛ) қабылдағыш-жауап бергішімен жабдықталған ұстап қалатын әуе кемелері пилоттарының ұстап қалынатын әуе кемесінен кемінде 37 километр (20 теңіз милі) қашықтық шегінде барометрлік биіктік туралы ақпарат беруді (С режимінің жауаптарында немесе S режимінің жауаптарының АС алаңында) тежеуі маңызды. Бұл ұстап қалатын әуе кемесінің САБЖ ұстап қалынатын әуе кемесіне қатысты соқтығысу қаупін шешу бойынша ұсынымдар беруге кедергі келтіреді, алайда бұл САБЖ әуе қозғалысы туралы консультативтік ақпарат беруді жалғастырады.

### 4. Визуалды тану үшін маневр жасау

Азаматтық әуе кемесін визуалды тану үшін ұстап қалатын әуе кемелеріне маневр жасаудың мынадай әдісін қолдану ұсынылады:

#### I фаза

Ұстап қалатын әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесіне артқы жарты сферадан жақындауы керек. Ұстап қалатын бөлімшенің жетекші әуе кемесі немесе жеке ұстап қалатын әуе кемесі, әдетте, ұстап қалынатын әуе кемесінің пилотына көрінетін алаң шегінде қалып және бастапқыда әуе кемесіне 300 метрден артық жақындамай ұстап қалатын әуе кемесінің сол жағынан біршама жоғары және алдындағы позицияда болуға

тиіс. Ұстап қалуға қатысушы кез келген басқа әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесінен мейлінше алшақ, негізінен осы кемеден жоғары және артында қалуға тиіс. Жылдамдық пен позиция белгіленгеннен кейін әуе кемесі қажеттілігіне қарай ұстап қалу қағидаларының II фазасына өтуі қажет.

## II фаза

Ұстап қалатын бөлімшенің жетекші әуе кемесі немесе жеке ұстап қалатын әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесіне дәл сол деңгейде байқап жақындағаны жөн, бірақ талап етілетін ақпаратты алу үшін сөзсіз қажет деңгейден артық жақындамауы керек. Ұстап қалынатын әуе кемесінің экипажын немесе жолаушыларын қорқытып алмау үшін ұстап қалатын бөлімшенің жетекші әуе кемесі немесе жеке ұстап қалатын әуе кемесі ұстап қалатын әуе кемесі үшін қалыпты деп саналатын маневрлерді жолаушылар мен азаматтық әуе кемелерінің экипаждары қауіпті деп түсінуі мүмкін екенін үнемі ескере отырып, сақ болуы қажет.

Ұстап қалуға қатысатын кез келген басқа әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесінен мейлінше алшақ болуға тиіс.

Тану аяқталғаннан кейін ұстап қалатын әуе кемесі III фазада көзделгендей, ұстап қалынатын әуе кемесіне жақындау ауданынан шығуы керек.

## III фаза

Ұстап қалатын бөлімшенің жетекші әуе кемесі немесе жеке ұстап қалатын әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесінен басқа жаққа қарай қиялай құлдилағанда абайлап бұрылуы керек. Ұстап қалуға қатысатын кез келген басқа әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесінен мейлінше алшақ болғаны, содан кейін өзінің жетекшісіне қосылғаны жөн.

## 5. Ұшу бағытын көрсету үшін маневр жасау:

1) егер әуе кемесін тану үшін жоғарыда I фазада және II фазада аталған маневрлер орындалғаннан кейін ұстап қалынатын әуе кемесінің ұшуына одан әрі араласу қажет болса, ұстап қалатын бөлімшенің әуе кемесі немесе жеке ұстап қалатын әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесінің командиріне берілетін визуалды сигналдарды көруге мүмкіндік беру үшін әдетте, одан сол жақтағы, одан біршама жоғары және оның алдындағы позицияда болуы қажет;

2) ұстап қалатын әуе кемесінің командирі ұстап қалынатын әуе кемесі командирінің ұстап қалу туралы хабардар екендігіне және берілетін сигналдарды растайтынына көз жеткізуі қажет. Егер ұстап қалынатын әуе кемесі командирінің назарын аударуға 1-сериялы сигналдарды пайдалану арқылы бірнеше рет жасалған әрекет сәтсіз болса, ұстап қалынатын әуе кемесі үшін ешқандай қауіп тудырмау шартымен шекті шара ретінде форсаждың көмегімен жүргізілетін визуалды әсерді қоса алғанда, осы мақсат үшін сигнал берудің басқа да әдістерін пайдалануға болады;

3) метеорологиялық жағдайлар немесе жергілікті жер бедері кейбір жағдайларда ұстап қалатын бөлімшенің жетекші әуе кемесінің немесе жеке ұстап қалатын әуе

кемесінің ұстап қалынатын әуе кемесінен біршама жоғары және алдағы позицияны иелену қажеттігін туындатуы мүмкін. Бұл жағдайда ұстап қалатын әуе кемесінің командирі өзінің әуе кемесі ұстап қалынатын әуе кемесінің командиріне кез келген уақытта анық көрінуі үшін барлық қажетті шараларды қабылдауы тиіс.

© 2012. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің «Қазақстан Республикасының Заңнама және құқықтық ақпарат институты» ШЖҚ РМК