

**Қазақстан Республикасында әуе қозғалысына қызмет көрсету және ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етумен байланысты қызметті ұйымдастыру және жүзеге асыру бойынша тексеру парағының нысанын бекіту және "Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы**

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2014 жылғы 17 наурыздағы № 197 бұйрығы. Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде 2014 жылы 18 сәуірде № 9346 тіркелді

«Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» 2010 жылғы 15 шілдедегі Қазақстан Республикасы Заңының 14-бабы 1-тармағының 39) және 5) тармақшаларына сәйкес **БҰЙЫРАМЫН:**

1. **Ескерту. 1-тармақтың күші жойылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің 30.10.2015 № 1025 бұйрығымен.**

2. «Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің міндетін атқарушының 2011 жылғы 16 мамырдағы № 279 бұйрығына (Нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде 7006 нөмірімен тіркелген, «Заң газетінің» 2011 жылғы 26 шілдедегі № 105 (2095), 2011 жылғы 27 шілдедегі № 106 (2096), 2011 жылғы 28 шілдедегі № 107 (2097), 2011 жылғы 29 шілдедегі № 108 (2098) сандарында жарияланған) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықта:

4-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

1) абсолюттік биіктік – теңіздің орташа деңгейінен нүктенің немесе нүкте ретінде қабылданған объектінің деңгейіне дейінгі тік арақашықтық;

2) авариялық саты – белгісіздік сатысын, үрейлену сатысын немесе зілзала сатысын білдіретін ортақ термин;

3) авариялық фактор – авиациялық апатқа алып келуі мүмкін жағдай, құбылыс немесе жағдаят;

4) авиациялық жұмыстар түрінің минимумы – авиациялық жұмыстардың ең аз түрі – авиациялық жұмыстарды орындау рұқсат етілетін көрінудің, бұлттардың төменгі шекарасы биіктігінің және жел жылдамдығының ең аз рұқсат етілген мәні;

- 5) авиациялық жұмыстардың ауданы (учаскесі) – оның шегінде авиациялық жұмыстар орындалатын әуе кеңістігінің бөлігі;
- 6) автоматты тәуелді бақылау – ақпарат деректерін оған сәйкес әуе кемесі борттық навигациялық жүйелерден және әуе кемесінің тану индексін, төрт өлшемде оның орналасқан жері туралы деректерді, қажет болған кезде қосымша деректерді қоса алғанда, орналасқан орнын айқындау жүйелерінен беру желісі арқылы автоматты түрде беретін бақылау әдісі;
- 7) артуы – теңіздің орташа деңгейінен жер бетіндегі немесе онымен байланысты объектідегі нүктеге немесе деңгейге дейінгі тік арақашықтық;
- 8) аспаптар арқылы қонуға кіру – навигациялық дәлдеу жабдықтарын пайдалана отырып, аспаптар арқылы қонуға кіру схемасы негізінде орындалатын қонуға кіру және қону. Қонуға кіруді орындаудың екі әдісі бар: екі өлшемдік (2D) – тек бүйірінен навигациялық дәлдеу жабдығын пайдалана отырып, аспаптар арқылы орындалатын қонуға кіру; үш өлшемдік (3D) – бүйірінен де тігінен де навигациялық дәлдеу жабдығын пайдалана отырып, аспаптар арқылы орындалатын қонуға кіру.
- Ескертпе: бүйірінен және тігінен навигациялық дәлдеу дегеніміз – жер үстіндегі радионавигациялық құралдардың немесе компьютерден берілетін жер үстіндегі, спутниктік, дербес навигациялық құралдардан келетін навигациялық деректердің не болмаса осы құралдар кешенінің көмегімен қамтамасыз етілетін дәлдеу;
- 9) аспаптар бойынша ұшудың стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура SID (бұдан әрі – SID)) – аспаптар бойынша әуеайлақтан немесе әуеайлақтың белгілі бір ұшып көтерілу-қону жолағынан әуеайлақ ауданынан ұшып шығу нүктесіне дейін ұшу ережелері бойынша белгіленген ұшып шығу бағыты;
- 10) аспаптар бойынша ұшып келудің стандартты бағыты (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура STAR (бұдан әрі – STAR)) – аспаптар бойынша қонуға кірудің жарияланған схемасы бойынша ұшу әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен басталатын Аспаптар арқылы ұшу қағидасы бойынша белгіленген ұшып келу бағыты;
- 11) аспаптар бойынша ұшу қағидасы (бұдан әрі – АҰҚ) – ұшуды пилотаждық-навигациялық аспаптар бойынша орындалуын көздейтін қағида, ӘҚҚ органдарының әуе кемелерінің арасындағы эшелондаудың белгіленген арақашықтықтарды бақылауы мен қамтамасыз ету;
- 12) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету – бақыланатын әуе кеңістігі бақыланатын диспетчерлік қызмет көрсету;
- 13) аудандық диспетчерлік пункт (орталық) – оның заңды құзыретінде тұрған ӘҚҚ ауданындағы (аудандарындағы) бақыланатын ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін тағайындалған орган;
- 14) аэроторап – онда ұшуды ұйымдастыру мен орындау әуе қозғалысына қызмет көрсету және басқару органдарымен арнайы келісуді және үйлестіруді қажет ететін,



27) әуе қозғалысының тығыздығы – әуе кеңістігі көлемінің бірлігінде (әуе трассасында, берілген эшелонда, ӘҚҚ аймағында (ауданында) немесе секторында) бір мезгілде тұрған әуе кемелерінің саны;

28) әуеайлақ ауданы (бұдан әрі – АА) – әуеайлақтық ұшуды ұйымдастыру мен орындауға арналған белгіленген көлемдердегі әуе кеңістігінің бөлігі;

29) әуеайлақтағы атмосфералық қысым - сынап бағанының миллиметрінде (бұдан әрі – сын. бағ.мм.) миллибардағы (бұдан әрі – мбар) немесе ұшу-қону жолағының жұмыс табаны деңгейінде гектопаскалдағы (бұдан әрі – гПа) атмосфералық қысым мәні ;

30) әуеайлақтың артуы – қону алаңының ең жоғарғы нүктесінің абсолюттік артуы;

31) әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету - әуеайлақ қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету ;

32) әуеайлақтың минимумы – көру мүмкіндігінің (ұшу-қону жолағындағы көру мүмкіндігінің), бұлттардың төменгі шекарасындағы биіктікті (тігінен алғандағы) көру мүмкіндігінің ең төмен жол берілетін мәні, бұл жағдайда осы әуеайлақта әуе кемесінің осы үлгісінің ұшуы мен қонуын орындауына рұқсат етіледі;

33) әуеден таңдалған қону алаңы – өзінің көлемдері, бетінің жай-күйі және әуе кемесінің (бұдан әрі – ӘК) осы үлгісі мен әуеде ұшуда экипаж оның жай-күйін бақылау және бағалау жолымен таңдаған талаптардың деректері қону алаңына қойылатын талаптарға сәйкес келетін жер (су, мұз) учаскесі;

34) бағдарларды жоғалту – ұшу тапсырмасын орындау мақсатында ұшудың бағытын анықтау үшін қажетті пилот (экипаж) өзінің тұрған орнын дәл анықтай алмайтын жағдай ;

35) бағыт – әдетте бұрыш градустарымен бейнеленетін әуе кемесінің солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін бойлық осі бар бағыт ;

36) балама бағыт - әуе кемесінің пайдаланушылары негізгі бағыт жабық немесе онда шектеулер енгізілген жағдайда таңдайтын бағыт;

37) бақыланатын әуеайлақ – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін әуеайлақ ;

38) бақыланатын ұшу – диспетчерлік рұқсат болған жағдайда бақыланатын әуе кеңістігінде орындалатын және оларды диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз ететін ұшу ;

39) барометрлік биіктік – барометрлік биіктік өлшегіш шәкілінде белгіленген атмосфералық қысымның изобарикалық бетіне қатысты ұшу биіктігі;

40) бару әуеайлағы – ұшу жоспарында немесе ұшу тапсырмасында жоспарланған қону әуеайлағы ретінде көрсетілген әуеайлақ;

41) бастапқы радиолокатор – шағылысатын сигналдарды пайдаланылатын радиолокациялық жүйе ;

42) белгісіздік сатысы (INCERFA кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға қауіпсіздікке қатысты сенімсіздіктің болуын сипаттайтын жағдай;

43) бойлық эшелондау – әуе кемелерінің уақыт немесе жол желілерінің бойлық қашықтығы бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте бытырауы;

44) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) – құрлық (су) мен бұлттардың ең төменгі қабатының төменгі шекарасы арасындағы тік арақашықтық. Бұлттардың төменгі шекарасын айқындау мүмкін болмаған жағдайда тік көріну мәнін қ о л д а н у қ а ж е т ;

45) бүйірлік эшелондау – әуе кемелерінің олардың жол желілері арасында қашықтық немесе бұрыштық таю бойынша белгіленген аралықтағы бір биіктікте б ы т ы р а у ы ;

46) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – радиолокаторлардың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағамдарды көрсету көмегімен әуе кемесін навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;

47) глиссада – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіне арналған тік бағыттау үшін белгіленген әуе кемесінің төмендеу бейіні;

48) дабыл қағу сатысы (ALERFA кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдардың қауіпсіздігі үшін үрей бар жағдай;

49) диспетчерлік ақпарат – ӘҚҚ органдары әуе кемесінің экипажына беретін метеорологиялық жағдайлар, әуе жағдайы, радиотехникалық жұмыс пен электр-техникалық құралдар және әуежайлардың жай-күйі туралы ақпарат және ұшуды орындауға қажетті басқа мәліметтер;

50) диспетчерлік нұсқау – ұшуға арналған және орындалуға міндетті тапсырманы орындауға байланысты әуе кемесінің пилотына (экипажына) ӘҚҚ органы берген н ұ с қ а у ;

51) диспетчерлік рұқсат – ұшуды орындауға байланысты әуе кемесінің экипажына ӘҚҚ органы беретін және ұшудың тиісті талаптары мен белгіленген қағидаларына негізделген р ұ қ с а т ;

52) диспетчерлік ұсыным – әуе кемесінің экипажына ұшуды орындауға қатысты шаралар қабылдау бойынша экипаждың қалауы бойынша пайдаланылатын ұсыным;

53) ерекше ахуал – қолайсыз факторлардың әсер етуі нәтижесінде ұшу кезінде пайда болатын ахуал немесе ұшу қауіпсіздігін төмендетуге алып келетін олардың ш о ғ ы р ы ;

54) ерекше жағдай – авиациялық техниканың ақаулығы немесе әуе кемесі мен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес әрекеттерді орындауды талап ететін жағдайларға түсуі нәтижесінде пайда болатын а х у а л ;

55) е с е п т і к к е л у у а қ ы т ы :

аспаптар бойынша ұшу кезінде – аспаптар бойынша қонуға кірудің маневрін

орындау болжанатын навигациялық құралдармен белгіленген нүктеге әуе кемесі келуінің есептік уақыты немесе осы әуеайлақпен байланысты навигациялық құралдар болмаған кезде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген уақыты;

КҮҚ бойынша ұшуды орындау кезінде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген е с е п т і к у а қ ы т ы ;

56) жазық жер – 25 шақырым радиустағы 200 метрге дейінгі бедердің салыстырмалы бөктерлері бар орын;

57) жақындау аймағы (ауданы) – ұшып көтерілу және қону аймағы мен жергілікті ауданның жергілікті диспетчерлік пункті (бұдан әрі – ЖДП) қоспағанда, әуеайлақ (әуеторабы) ауданының шекараларындағы әуе кеңістігі;

58) жақындауға диспетчерлік қызметін көрсету – әуе кемелерінің әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) келуіне және одан ұшып шығуына байланысты ұшуға диспетчерлік қызметін көрсету;

59) жақындаудың диспетчерлік пункті – одан ӘҚҚ органдары бір немесе бірнеше әуеайлақтарға келетін немесе олардан ұшып кететін әуе кемелерінің бақыланатын ұшуына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін диспетчерлік пункт;

60) жедел дабылы («БББ» – телеграфты, «PAN PAN» – радиотелефонды) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға ықтимал қауіп жағдайларында берілетін х а л ы қ а р а л ы қ д а б ы л ;

61) жергілікті әуе желісі (бұдан әрі – ЖӘЖ) – әуе кемелерінің биіктігі мен ені бойынша шектелген, ұшуды орындауы үшін тағайындалған төменгі әуе кеңістігіндегі д ә л і з ;

62) жол желісі – әуе кемесінің жер бетіндегі ұшу траекториясының проекциясы, оның кез келген нүктесіндегі бағыты әдетте солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін бұрыш градустарында б е й н е л е н е д і ;

63) апат дабылы (ұшып бара жатқан кездегі апатты жай-күй туралы хабар) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға тікелей қауіп төнген және дереу көмек қажет болатын жағдайларда берілетін «Апатқа ұшырадым» дегенді білдіретін халықаралық кодты дабыл (СОС – телеграфты, МАУДАУ – радиотелефонды);

64) апат сатысы (DETRESFA кодты сөзі) – әуе кемесі мен оның бортындағы адамдарға елеулі және тікелей қауіп төнген немесе шұғыл көмек талап етілген жағдайда, негізді сенімділіктің болуын сипаттайтын жағдай;

65) кету (қайту) шебі – тұрған жерінен қосалқы әуеайлаққа кеткен жағдайда, әуе кемесінің бортындағы келу уақытына есептелген отынның көлемі ең аз белгіленгеннен кем болмайтындай есептелген шеп;

66) көзбен шолып қарағандағы метеорологиялық жағдай – бұлтқа дейінгі арақашықтық ұзақтығының және белгіленген минимумға сәйкес келетін немесе одан асып түсетін бұлттардың төменгі шекарасының биіктігінің шамаларын білдіретін

67) көзбен шолып қонуға кіру – АҰҚ бойынша қонуға кіру схемасы жартылай немесе толықтай сақталмаған және қону жерден көрінетін бағдарлар бойынша орындалған жағдайда, АҰҚ бойынша ұшу кезінде қонуға кіру;

68) көзбен шолып қонуға кіру – көзбен шолып ұшу қағидаларын сақтай отырып, ішінара немесе толық орындалатын кіру;

69) көзбен шолып ұшу – әуе кемесінің кеңістіктегі жағдайын және оның тұрған жерін табиғи көкжиек және жердегі бағдар бойынша ұшқыш оны көзбен шолып анықтайтын кездерде орындалатын ұшу;

70) көзбен шолып ұшу қағидасы (бұдан әрі – КҰҚ) – пилоттың әуе жағдайына көзбен шолып бақылау жолымен әуе кемелері мен әуедегі басқа материалдық объектілер арасында белгіленген аралықтар кезінде сақталатын қағидат;

71) көрінушілік (көріну қашықтығы) – күндіз жанбайтын объектілер (бағдарлар) және түнде жарық бағдарлары (жанатын объектілер) көрінетін, әрі танылатын барынша көп қашықтық;

72) крейсерлік эшелон – едәуір ұшу бөлігіне шыдамды эшелон;

73) күрделі метеорологиялық жағдайлар (бұдан әрі – КМЖ) – метеорологиялық көріну 2000 метр және одан аз және (немесе) олардың жалпы көлемі кезінде 2 октанттан (3-4 баллдан) астам кезде бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі 200 метр және одан төмен болатын жағдайлар;

74) күту аймағы – әуе кемелерінің әуеайлаққа және/немесе қонуға кіру кезегін күту үшін, әдетте әуеайлақтың (әуеторабының) ауданындағы радионавигациялық нүкте (бұдан әрі – РНН) үстінде белгіленген, белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігі;

75) күту пункті – оған таяу диспетчерлік рұқсаттарға сәйкес ұшуды орындайтын әуе кемесі болатын көрнекі немесе өзге де құралдардың көмегімен айқындалған белгілі бір орынын;

76) қауіпсіз биіктік – әуе кемесін жер бетімен (сумен) немесе ондағы кедергілермен соқтығысудан сақтауға кепілдік беретін ең аз рұқсат етілетін ұшу биіктігі;

77) қауіпті жақындау – қауіпті жақындау – әуе кемелерінің өзара немесе басқа материалдық объектілермен қасақана емес және ұшу тапсырмасында көзделмеген, оның нәтижесінде олардың соқтығысу қаупі туындайтын, белгіленген аралықтың жартысынан аз жақындауы;

78) қозғалыс туралы ақпарат – әуе кемесінің командирін оның орналасқан жеріне немесе белгіленген ұшу бағытына жақын болуы туралы немесе экипажға қауіпті жақындықты немесе соқтығысуды болдырмауға көмектесетінін ескерту үшін ӘҚҚ органынан шығатын ақпарат;

79) қону алдындағы түзу сызық – қону бағытына шығу нүктесінен жерге қону нүктесіне дейінгі қонуға кірудің қорытынды бөлігі;

80) қонуға дәл кіру схемасы (РА) – навигациялық жүйелерді (ILS, MLS, GLS және I

санатты SBAS) қолдануға негізделген, А немесе В типті аспаптармен үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған аспаптар арқылы қонуға кіру схемасы;

81) қонуға кірудің бастапқы учаскесі – қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктелері (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура IAF, бұдан әрі – IAF) мен қонуға кірудің аралық кезеңінің бақылау нүктелерінің (ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура IF, бұдан әрі – IF) немесе қонуға кірудің түпкілікті кезеңінің бақылау нүктесі арасындағы аспаптар арқылы қонуға кіру схемасының бір б ө л і г і ;

81-1) қонуға кірудің аралық учаскесі - аспаптар арқылы қонуға кіру схемасының төмендегілер арасындағы бөлігі:

қонуға кірудің аралық сатысының бақылау нүктесі мен қонуға кірудің соңғы сатысының бақылау нүктесі арасындағы:

кері схеманың, «ипподром» схемасының немесе есептеу әдісімен тартылатын жол желісінің соңы мен қонуға кірудің соңғы бақылау нүктесі (немесе нүктесі);

82) қонуға кірудің болжамды уақыты – ӘҚҚ органының есептеулері бойынша келетін әуе кемесі қонуға кіруі үшін күту пунктінiң кiдiрiсiнен кейiн кететiн уақыт;

83) қонуға кірудің түпкілікті кезеңі – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіндегі белгіленген бақылау нүктесінде басталатын аспаптар арқылы қонуға кіру схемасының бір бөлігі, ал стандарттық бұрылудың соңғы учаскесінің соңында – мұндай нүкте болмаған жағдайда, қонуға тіке бұрылу немесе «ипподром» үлгісінің схемасына жақындау жолының желісіне немесе қонуға арналған кіру схемасындағы жолдың соңғы желісіне шығу нүктесіне бұрылу қонуға арналған кірудің жалғасуы мүмкін желіде немесе екінші айналымға кету кезінде аяқталады;

84) қосалқы әуеайлақ – егер, бару әуеайлағына ұшу немесе оған қону мүмкін болмаған немесе орынсыз болған жағдайда әуе кемесінің баратын әуеайлағы;

85) қосарлы шолу радиолокаторы – радиолокациялық станция берген радиобелгі екінші станцияның жауап радиобелгісін беруге шақыратын радиолокациялық жүйе;

86) ҚШРЛ жауап берушісінің коды – ӘҚҚ органы тағайындаған және әуе кемесінің экипажына «А» немесе «С» режиміндегі қабылдау-жауап беруге арналған қондырғы үшін әуе кемесінің экипажына берілетін код;

87) маневр жасау алаңы – әуе кемелерінің ұшуына, қонуына және жерде жүруіне арналған перрондарды қоспағанда, әуеайлақтың бір бөлігі;

88) мәжбүрлі қону – жоспарға сәйкес ұшуды орындауға мүмкіндік бермейтін себептер бойынша әуеайлаққа (қону алаңына) немесе әуеайлақтан тыс қону;

89) міндетті хабарлау пункті (бұдан әрі – МХП) – ұшып өту туралы пилот ӘҚҚ органының диспетчеріне хабарлауға міндетті әуе трассасындағы, маршруттағы, дәліздегі географиялық нүкте (бағдар), РНН;

90) отынның аэронавигациялық қоры (бұдан әрі – ОАҚ) – қосалқы әуеайлаққа (қону алаңына) барумен, бекітілген бағыттан ауытқумен, қарсы жел жылдамдығының



күшеюімен және басқа да жағдайлармен туындаған ұшу жоспары өзгерген жағдайда қажетті ұшу әуеайлағынан (қону алаңынан) бару әуеайлағына (қону алаңына) дейін ұшу үшін есептелген көлемнен тыс отын қоры;

91) отынның ең аз қоры – бұл терминді әуе кемесінің экипажы (ұшқышы), егер әуе кемесінің бортындағы отынның қоры әуе кемесінің кідіруіне мүмкіндік бермей, бірақ авариялық жағдайды білдірмейтін, ал көзделмеген кідіру орын алған жағдайда, авариялық оқиғаның туындауы мүмкін екендігін көрсетеді;

92) өтпелі қабат – өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі, көлденең ұшу режиміндегі әуе кемелерінің өтпелі қабатта ұшуына тыйым салынады;

93) өту биіктігі – барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін берілген эшелонды алу кезінде 760 миллиметр сынап бағанасындағы (1013,25 мбар/гПа) қысым мәніне ауыстыру үшін әуеайлақ ауданында белгіленген салыстырмалы/абсолютті биіктік;

94) өту эшелоны – өту эшелоны – барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін 760 миллиметр сынап бағанасындағы (1013 гПа) қысымынан әуеайлақ қысымына немесе теңіз деңгейіне келтірілген ең аз қысымға ауыстыру үшін белгіленген эшелон. Өту эшелоны әуеайлақтағы (аэротораптағы) ұшудың төменгі қауіпсіз эшелоны болып табылады;

95) радиолокациялық бағыттау (векторлау) – әуе кемелерін осы радиолокаторды пайдаланудың негізінде белгілі бір бағыттарды көрсету арқылы навигациялық бағыттауды қамтамасыз ету;

96) радиолокациялық бақылау – әуе кемелеріне ұшудың номинальдық траекториясынан елеулі ауытқуларына қатысты ақпараттар мен хабарларды беру мақсатында радиолокаторды пайдалану;

97) радиолокациялық эшелондау – олардың орналасқан орны туралы радиолокациялық көздерден алынған деректердің негізінде жүзеге асырылатын әуе кемелерін эшелондау;

98) радиохабар – нақты станциясы (немесе станциялары) айтылмайтын аэронавигацияға қатысты ақпарат беру;

99) рұқсат берудің қолданыс шекарасы – әуе кемесінің экипажына берілетін шын мәніндегі диспетчерлік рұқсатқа дейінгі шеп (пункт, нүкте);

100) санатталған әуеайлақ – пайдалануға жіберілген және қонуға дәл кіруді және ол үшін белгіленген санаттардың минимумы бойынша кіруді қамтамасыз ететін байланыс құралдарымен және радио-жарықты техникалық құралдармен жабдықталған әуеайлақ;

101) соқтығысуларды алдын алудың борттық жүйесі (бұдан әрі – САБЖ) – жерүсті жабдығына тәуелсіз жұмыс істейтін және пилотқа (ұшқышқа) қосарлы шолу радиолокаторының (бұдан әрі – ҚШРЛ) қабылдағыш-жауап бергіштермен жабдықталған әуе кемелері жасауы мүмкін шиеленісті жағдайлар туралы ақпаратты беретін ҚШРЛ-дың қабылдаушы-жауап беруші белгілерін пайдалануға негізделген

б о р т т ы қ

ж ү й е ;

102) тау әуеайлағы (гидроәуеайлақ) – ойлы-қырлы бедерлі және әуеайлақтың бақылау нүктесінен (бұдан әрі – ӘБН) 25 километр радиусте салыстырмалы түрде 500 метр және одан да астам таулы өскіндері бар орында орналасқан немесе теңіз деңгейінен 1000 метр және одан астам биікте орналасқан әуеайлақ;

103) таулы жер – 25 шақырым радиустағы 500 метр және одан артық бедерлі және салыстырмалы бөктерлі қимасы бар жер, сондай-ақ теңіз деңгейінен 1000 метр және о д а н а р т ы қ ж е р ;

104) тәртіптік қызмет көрсету – ӘҚҚ байқау жүйелерін қолданусыз әуе қозғалысына қызмет көрсету әдісі;

105) тәртіптік эшелондау – тәртіптік қызмет көрсету кезінде қолданылатын э ш е л о н д а у ;

106) төбелі жер – 25 шақырым радиуста 200 метрден 500 метрге дейінгі бедерлі салыстырмалы бөктері бар орын;

107) трассадан тыс ұшу – әуе трассаларынан (жергілікті әуе желілерінен) тыс және әуеайлақ (аэроторап) ауданынан тыс жасалатын ұшу;

108) тігінен эшелондау – әуе кемелерінің белгіленген аралықтардағы биіктік б о й ы н ш а б ы т ы р а у ы ;

109) тік көрінушілік – жерден бастап тігінен қарағанда төменгі жер бетіндегі объектілер көрінетін деңгейге дейінгі барынша көп қашықтық;

110) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (RVSM) – RVSM қолдана отырып, ұшуға рұқсаты бар әуе кемелерін эшелондау үшін қолданылатын тік эшелондау а р а л ы ғ ы ;

111) тікелей қондыруға бұру – қонуға кірудің аралық немесе түпкілікті кезеңінде кететін жол желісінің аяқталуы мен жол желісінің басталуының арасында әуе кемесі орындайтын бұрылу. Жолдың осы желілерінің бағыты қарама-қайшы болып т а б ы л м а й д ы ;

112) Ұшу-қону жолағына (бұдан әрі – ҰҚЖ) санкцияланбаған кіру – ҰҚЖ-ны әуе кемесінің, көлік құралының немесе адамның санкцияланбаған иеленуі;

113) ҰҚЖ-дағы күту орны – ҰҚЖ қорғау ұшу алаңы бетіндегі, кедергілерді шектеу немесе ILS/MLS сындарлы (сезімтал) аймақ бетіндегі белгілі бір орын, онда жермен жүретін әуе кемесі мен көлік құралдары тоқтайды және ӘҚҚ органынан одан әрі н ұ с қ а у л а р кү т е д і ;

114) ҰҚЖ табаны – әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылатын ҰҚЖ учаскесінің б а с ы ;

115) ҰҚЖ табанын арттыру – ҰҚЖ табанының теңіз деңгейінен асып түсуі;

116) ұшу ақпараты – ұшуды қауіпсіз және тиімді орындау үшін қажетті ақпарат, оның ішінде әуе қозғалысы, метеорологиялық жағдайлар, метеорологиялық әуеайлақтың жай-күйі, бағыт құралдары мен қызмет көрсету туралы ақпарат;

117) ұшу ақпаратының ауданы – оның шегінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсету мен авариялық хабар беру қамтамасыз етілетін белгілі бір мөлшердегі әуе кеңістігінің бөлігі ;

118) ұшу алаңы – жермен жүру жолдарда (бұдан әрі – ЖЖ) бір немесе бірнеше ұшу жолақтары, перрондар мен арнаулы мақсатты алаңдар орналасқан әуеайлақтың бір б ө л і г і ;

119) ұшу бағыты – әуе кемесінің белгіленген негізгі пункттердің жердің (судың) бетіндегі берілген (белгіленген) ұшу траекториясының проекциясы;

120) ұшу биіктігі – бастау қабылданған деңгейден бастап әуе кемесіне дейінгі тік арақашықтық. Есеп басталған деңгейге қарай биіктіктер әртүрлі болады: шынайы (әуе кемесі тікелей болатын нүкте деңгейінен), салыстырмалы (ҰҚЖ табанының деңгейінен , әуеайлақ деңгейінен, бедердің ең жоғары нүктесінен) және абсолютті (теңіз д е н г е й і н е н ) ;

121) ұшу жолағы – ұшу-қону жолағын және соңғы тежеу жолағын (еркін аймақтар) қамтитын әуеайлақтағы ұшу алаңының белгілі бір учаскесі;

122) ұшу-қону жолағындағы көрінушілік қашықтығы (RVR ағылшын тіліндегі қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – RVR) – ұшу-қону жолағындағы осьтік желіде тұрған әуе кемесі пилоты оның шегінде ұшу-қону жолағының бетіндегі таңбалау белгілерін немесе ұшу-қону жолағын шектейтін немесе оның осьтік желісін білдіретін шырақтарды көре алатын қашықтық;

123) ұшу эшелоны – қысымның 760 миллиметр сынап бағанасындағы (1013 гПа) белгіленген шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралығы шамасындағы басқа да мұндай беттерден кейіндеп қалатын тұрақты атмосфералық қ ы с ы м б е т і ;

Ескерту 1. Стандартты атмосфераға сәйкес градуирленген барометрлік биіктің ө л ш е м і :

QNH белгілеу кезінде абсолютті биіктікті көрсететін болады;

QFE белгілеу кезінде QFE тірек нүктесіндегі салыстырмалы биіктікті көрсететін б о л а д ы ;

760 миллиметр сынап бағанасын/1013,2 гПа қысымын белгілеу кезінде оны оның ұшу эшелондарын көрсету үшін пайдаланылуы мүмкін.

Ескерту 2. 1-ескертуде пайдаланылған «салыстырмалы биіктік» және «абсолютті биіктік» терминдері аспаптықты, ал геометриялық емес салыстырмалы және абсолютті б и і к т і к т е р д і б і л д і р е д і .

124) ұшудың әуеайлақ айналымы – ол бойынша (немесе оның бөлігінен) ұшып көтерілуден кейін биікті алу, қонуға кіру үшін төмендеу, қонуды күту, әуеайлақ (қону алаңының) үстінен ұшуды жүзеге асыру орындалатын әуеайлақ ауданында белгіленген б а ғ ы т ;

125) ұшып көтерілу – қону жолағы – әуе кемелерін қондыру және ұшыру үшін

дайындалған құрғақтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгілі бір тік бұрышты учаскесі ;

126) ұшып көтерілу аралығы – әуе кемесінің ұшу нүктесінен жерден ажырау нүктесінде ұшу-қону жолағының табаны деңгейіне қатысты 10 метр биіктіктегі нүктеге дейінгі көлденеңі бойынша арақашықтық;

127) ұшып көтерілу және қону аймағы – әуе кемелерінің ұшып көтерілу және қонуға кіру кезінде маневр жасауын қамтамасыз ететін шекаралардағы әуеайлақ деңгейінен белгіленген биіктікке дейінгі (әдетте күту аймағының екінші эшелонын қоса алғанда) әуе кеңістігі;

128) ұшып өту кедергілерінің абсолюттік/салыстырмалы биіктігі – ұшу-қону жолағының тиісті табанынан асатын немесе ұшып өту кедергілерінің тиісті өлшемдерін сақтауды қамтамасыз ету үшін пайдаланылатын әуеайлақтан асатын ең аз абсолютті немесе ең аз салыстырмалы биіктік;

129) хабарлауларды беру пункті – әуе кемесінің орналасқан орны хабарлануы мүмкін болуына қатысты белгілі бір географиялық бағдар;

130) халықаралық әуе трассасы – халықаралық ұшу үшін ашық әуе трассасы;

131) шешім қабылдау – әуе кемесінің командирі қону немесе екінші айналымға кету туралы шешім қабылдайтын белгіленген биіктік;

132) шешім қабылдау жылдамдығы – сындарлы қозғалтқыш жұмыс істемей қалған жағдайда ұшып көтерілуді қауіпсіз тоқтату да, қауіпсіз жалғастыру да мүмкін болатын ұшақ екпінінің барынша көп жылдамдығы;

133) шешім қабылдаудың абсолюттік/салыстырмалы биіктігі (бұдан әрі – ШҚБ) – егер пилот қонуға кіруді жалғастыру үшін бағдарлармен қажетті көрнекі байланысты белгілемеген немесе кеңістіктегі әуе кемесінің жағдайы қонудың қауіпсіздігін қамтамасыз етпеген жағдайда, екінші айналымға кету басталуға тиіс қонуға дәл кіру кезінде белгіленген абсолюттік немесе салыстырмалы биіктік. Абсолюттік ШҚБ теңіздің орташа деңгейінен, ал салыстырмалы ШҚБ ұшу-қону жолағы (бұдан әрі – ҰҚЖ) табанының деңгейінен есептеледі.

Ескерту. «Бағдарлармен қажетті көрнекі байланыс» термині көрнекі құралдардың бөлігінде немесе әуе кемесінің тұрған жерін пилоттың бағалауы үшін жеткілікті уақыт ішінде қонуға кіретін аймақтың көрінісін және ұшудың номиналдық траекториясына қатысы бойынша оның өзгеру жылдамдығын білдіреді;

134) шолу радиолокаторы – қашықтық және азимут бойынша әуе кемесінің орналасқан орнын анықтау үшін пайдаланылатын радиолокациялық жабдық;

135) эшелондау – әуе қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ететін белгіленген аралықтардағы әуе кеңістігінде әуе кемелерінің тігінен, бойлап немесе бүйірлеп бытырауын білдіретін жалпы термин;

136) ATIS – әуеайлақ ауданында ақпаратты әуеайлақты автоматты беру қызметінің шартты белгісі;

137) RVSM-мен ұшуға рұқсат етілген әуе кемесі – навигациялық жабдығы RVSM әуе кеңістігінде ұшу үшін борт жүйелерінің ең аз сипаттамаларына (MASPS) қойылатын техникалық талаптарға сәйкес келетін әуе кемесі.

138) аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы (IAP) – қонуға кірудің бастапқы кезеңінің бақылау нүктесінен немесе тиісті жағдайларда белгіленген ұшып келу бағытының басталған жерінен қонуды орындау мүмкін болатын нүктеге дейін, ал егер қону мүмкін болмаса, күту аймағындағы немесе бағыттағы кедергілерден ұшып өту өлшемдері қолданылатын жердегі нүктеге дейін кедергілермен соқтығысып қалуды болдырмауды көздейтін белгіленген талаптарды сақтау арқылы пилотаждық аспаптар бойынша орындалатын алдын ала көзделген маневрлер сериясы;

139) қонуға дәл емес кіру схемасы (NPA) – А типті аспаптармен екі өлшемдік (2D) қонуға кіруді орындауға арналған тігінен дәлдеуді емес бүйірінен дәлдеуді қолданып, аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы.

Ескертпе: қонуға дәл емес кіру схемалары бойынша ұшу соңғы учаскеде үздіксіз төмендей отырып қонуға кіру әдісін (CDFA) қолдану арқылы орындалуы мүмкін. Борттағы жабдықпен жасалған есептеулер бойынша VNAV консультативтік дәлдеу арқылы CDFA (PANS-OPS (Doc 8168) I томының I бөлігінің 4-бөлімінің 1-тарауындағы 1.8.1-тармақты қараңыз) аспаптар арқылы үш өлшемдік (3D) қонуға кіру болып саналады. Төмендеудің талап етілетін тік жылдамдығының автоматтандырылмаған есебімен орындалатын CDFA аспаптар арқылы екі өлшемдік (2D) қонуға кіру болып с а н а л а д ы ;

140) тігінен дәлдеу арқылы қонуға кіру схемасы (APV) - А типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған (PBN) сипаттамаларына негізделген қонуға дәл кіру және навигациялық қону үшін белгіленген талаптарға жауап бермейтін бүйірінен және тігінен дәлдеуді қолдану арқылы аспаптар бойынша қ о н у ғ а к і р у с х е м а с ы ;

11-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

«ӘҚҚ органдарындағы сағаттар және уақытты тіркейтін басқа да аспаптар уақытты UTC-ден шамамен  $\pm 30$  секунд дәлдікпен көрсетуі тиіс. Деректерді беру желісін қолданған жағдайда, сағаттар және уақытты тіркейтін басқа да аспаптар уақытты UTC-ден шамамен 1 секунд дәлдікпен көрсетуі тиіс.

Ақпаратты жазу кезінде ағымдағы уақытты тексеру радиотехникалық жабдықты және байланысты пайдалану қызметінің (бұдан әрі – РТЖБП қызметі) жедел журналына жазу арқылы әрбір 4 сағат сайын жүргізіледі, уақытты тіркейтін басқа аспаптардағы ағымдағы уақытты тексеру ӘҚҚ органдарында (ӘҚҚ қызметтерінде) « Азаматтық авиацияда ұшуды және авиациялық радиобайланысты радиотехникалық қамтамасыз ету қағидасын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 31 желтоқсандағы № 1525 қаулысымен бекітілген Азаматтық авиацияда ұшуды және авиациялық радиобайланысты радиотехникалық қамтамасыз ету қағидасына (

бұдан әрі – Ұшуды және байланысты радиотехникалық қамтамасыз ету қағидасы) сәйкес жүзеге асырылады.»;

мынадай мазмұндағы 2-2-тараумен толықтырылсын:  
«2-2. ӘҚК органдарының жұмысын ұйымдастыру.

17-7. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) міндеттері мен функциялары аэронавигациялық ұйымның басшысы бекітетін ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) туралы ережеде айқындалады. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) басшылық құрамына қойылатын талаптар міндеттері мен функцияларына сәйкес олардың лауазымдық нұсқаулықтарында айқындалады.

ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) ұйымдастырушылық-штаттық құрылымы ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) туралы ережеде көрсетілген міндеттер мен функцияларға сәйкес келуге тиіс.

17-8. ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін аэронавигациялық ұйымның ұйымдастырушылық-штаттық құрылымына сәйкес бағыныштылық механизмі айқындалады.

17-9. ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) бағынатын аэронавигациялық ұйым:

1) ӘҚК органындағы (ӘҚК қызметіндегі) құжат айналымы мен ісқағаздарын жүргізу рәсімдерін;

2) ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін белгіленген міндеттер мен функцияларды орындау үшін ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) ұсынған адам ресурстарының тапшылығы ерекшеліктеріне (қызмет көрсету көлеміне) сәйкес ӘҚК мамандарының нормативтік санын анықтау рәсімдерін, сондай-ақ бұл мәселені шешу үшін қажетті шараларды;

3) ортамерзімді (2 жыл) және ұзақмерзімді (5 жыл) кезеңге жаңа ӘҚК мамандарына деген қажеттілікті болжау рәсімдерін, сондай-ақ ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) кадрлық резервіне кіретін ӘҚК мамандарының тізілімін жүргізуді;

4) ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін белгіленген міндеттер мен функцияларды қанағаттандыру және сапалы орындау үшін нұсқаушылар құрамының санына қойылатын талапты белгілейді.

17-10. Жұмыс кестесі мен ауысымдар саны еңбек жағдайлары мен жұмыс аптасының режимін ескере отырып, аэронавигациялық ұйымның (филиалдың) басшысы бекітетін ішкі еңбек тәртібі қағидасында айқындалады.

ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) жұмыс кестесін аэронавигациялық ұйымның (филиалдың) құрылымдық бөлімшесінің басшысы бекітеді. Ол ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) персоналының жұмыс істеген уақытының, сондай-ақ бұзу себебін көрсетіп, ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) персоналының жұмыс кестесін бұзу фактілерінің есебін жүргізуді ұйымдастырады.

17-11. Ауысым жұмысын ұйымдастыру және бақылау бекітілген лауазымдық нұсқаулықтарына сәйкес ұшу басшыларына (аға диспетчерлерге) немесе олардың орнын ауыстыратын тұлғаларға жүктеледі.

17-12. Ұшу басшысына (аға диспетчерге немесе жоғарыда аталған лауазымды тұлғалардың міндеттерін орындау жүктелген тұлғаға) шұғыл жағдайларда әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты мәселелер бойынша ұшуды жүргізуді және әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін объектілер мен қызметтердің лауазымды тұлғалары бағынады.

17-13. «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидаларын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 18 қаңтардағы № 103 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде ұшудың негізгі қағидаларының 127-тармағына сәйкес ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) ӘҚК диспетчерлерінің өз лауазымдық міндеттерін орындамас бұрын ӘҚК диспетчерлерінің медициналық бақылаудан (куәландырудан) өтуі ұйымдастырылады, сондай-ақ өз міндеттерін орындау барысындағы алкогольмен, есірткімен, уытқұмарлықпен мас күйі белгілері бар ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) персоналына рұқсат бермеу бойынша бақылау тәртібі әзірленеді.

17-14. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органын (ӘҚК қызметін) қолданылатын құралдардың жұмысына қатысты бекітілген құжаттар мен техникалық құжаттамалар жиынтығымен, ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) аэронавигациялық ақпарат құжаттарымен (аэронавигациялық ақпарат жинақтарымен) қамтамасыз етіп, олардың сақталуына, жүргізілуіне және ӘҚК персоналына таныстырылуына жауапты лауазымды тұлғаны тағайындайды.

17-15. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) үшін ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) персоналын аэронавигациялық қызмет көрсету кезінде Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерімен таныстыру және зерделеу нәтижелерін бекіту тәсілінің сипаттамасы бар бақылау данасын жүргізу жөнінде нұсқаулықтар (рәсімдер) әзірлеп, бекітеді.

17-16. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органдарында (ӘҚК қызметтерінде) бағынышты персоналдан әуе қозғалысына қызмет көрсетуді, оларды есепке алу және олар бойынша шешімдер қабылдау тәртібін жетілдіруге бағытталған ұсыныстар жасау механизмін әзірлейді.

17-17. Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында ұшу басшысы (аға диспетчер немесе аталған лауазымды тұлғалардың міндеттерін атқару жүктелген тұлға) бекітілген лауазымдық нұсқаулық талаптарына сәйкес:

өзі басқаратын диспетчерлік ауысымның кезекшілік алдында медициналық бақылаудан (куәландырудан) өтуін бақылайды;

өзі басқаратын диспетчерлік ауысым үшін кезекшілік алдында нұсқама өткізуді және кезекшілік кезеңіндегі жұмыс нәтижелерін талқылауды ұйымдастырады;

өзі басқаратын диспетчерлік ауысым жұмысының кезекшілік кезінде сапалы ұйымдастырылуын қамтамасыз етеді.

17-18. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) диспетчері лауазымдық міндеттерін жұмыс орнында ӘҚК диспетчерінің қолданыстағы куәлігі болған жағдайда жүзеге асырады. ӘҚК органының (ӘҚК қызметінің) диспетчеріне куәлігі қолданылу мерзімін ұзарту үшін немесе біліктілік белгілерін алу үшін жіберілген жағдайда лауазымдық міндеттерін жұмыс орнында орындауына куәліктің және ондағы біліктілік белгілерінің мерзімі өтпеген болса рұқсат етіледі.

17-19. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) аэронавигациялық ұйымның басшысы айқындаған рәсімге сәйкес ӘҚК органы персоналы куәліктерінің қолданылу мерзімдерін бақылауды жүзеге асыратын лауазымды тұлға тағайындалады.

17-20. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) оқу орындарында (даярлау орталықтарында) біліктілікті арттыру, даярлықтан өту, жаттығу құрылғысында дайындау кестелері жүргізіледі.

17-21. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) әуе қозғалысына қызмет көрсету тиімділігін арттыруға бағытталған жұмыс жоспарлары (жылдық, тоқсандық), сондай-ақ ӘҚК және ұшуды жоспарлау жөніндегі мамандардың даярлығын ұйымдастыру мен кәсіби деңгейін қолдау «Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиация персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламасы туралы» Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2013 жылғы 28 қыркүйектегі № 764 (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілердің Мемлекеттік тіркеу тіркелімінде № 8785 болып тіркелген) бұйрығымен бекітілген Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын авиация персоналының кәсіптік даярлығының үлгілік бағдарламасына сәйкес әзірленген ӘҚК персоналын техникалық оқыту жоспарлары жүргізіледі.

17-22. Ауысымдардың жұмысын ұйымдастыру кезінде ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) ең көп жүктеме түсірілген бағыттардағы (секторлардағы) жұмыс ерекшеліктерін ескереді.

17-23. Аэронавигациялық ұйым ӘҚК органдары (ӘҚК қызметтері) үшін әуеайлақтардың аэронавигациялық паспорттарына (әуеайлақ ауданында ұшуды орындау жөніндегі нұсқаулықтар) енгізілген әуе қозғалысын ұйымдастыру мәселелері бойынша өзекті ақпараттың ӘҚК органдары тарапынан бақылау рәсімін бекітеді.»;  
мынадай мазмұндағы 23-1-тармақпен толықтырылсын:

«23-1. Әуеайлақ (әуе торабы) ауданында әуе қозғалысы қарқынды болғанда және әуе кеңістігі күрделі ұйымдастырылған жағдайда жеке радиобайланыс жиілігін бөле отырып және шығу маршруты туралы ақпаратты, дәліздер, трассалар және межелі әуеайлақ мен қосалқы әуеайлақтар бойынша шектеулер, тыйым салулар туралы жедел ақпаратты; режим туралы ақпаратты; ұшып шығу (межелі, қосалқы немесе ұшу маршруты бойынша) әуеайлағындағы ұшып шығу туралы шешім қабылдау қағидаларына сәйкес келмейтін немесе маршрут бойынша қозғалу қағидаларына әсер ететін метеожағдайлардың өзгеруі туралы ақпаратты, қауіпті ауа райы жағдайы туралы



ескертпені, екі жақты шолу радиолокаторының (бұдан әрі - ЕШРЛ) жеке тану кодын (қажет болған жағдайда) және ұшуды қауіпсіз орындаумен байланысты өзге ақпаратты беру бойынша функционалдық міндеттерді жүктей отырып, қосымша ұшып шығуға қызмет көрсету пункті («Деливери») ұйымдастырылуы мүмкін.»;

мынадай мазмұндағы 26-1-тармақпен толықтырылсын:

«26-1. Жұмыс жүктемесіне қарай диспетчерлік пункттерде (секторларда) тәртіптік бақылау диспетчерлерінің жұмыс орындары қосымша ұйымдастырылуы мүмкін.»;

мынадай мазмұндағы 44-1-тармақпен толықтырылсын:

«44-1. Белгіленген жауапкершілік аймағында ӘК-мен байланыстың тиімділігін анықтау үшін ӘҚҚ органы (диспетчерлік пункт) ұшу биіктігіне қарай өте жоғары жиілік (бұдан әрі - ӨЖЖ) ауқымындағы авиациялық-әуе электрбайланыс арналарының қолданылу қашықтығы кестелерімен қамтамасыз етіледі.»;

67-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

«67. ӘҚҚ органдары өздерінің тиісті функцияларын Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2012 жылғы 29 желтоқсандағы № 1768 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларына (бұдан әрі – Метеорологиялық қамтамасыз ету қағидалары) сәйкес орындау үшін қажетті нақты және болжамды метеорологиялық жағдайлар туралы, сондай-ақ жанартау қызметі туралы соңғы ақпаратпен қамтамасыз етіледі.»;

69-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

«69. ӘҚҚ органдары Ұшуды және байланысты радиотехникалық қамтамасыз ету қағидасына сәйкес ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарының пайдалану жай-күйі туралы ағымдағы ақпаратпен қамтамасыз етіледі.»;

мынадай мазмұндағы 78-1-тармақпен толықтырылсын:

«78-1. Ақпаратты көрсету жүйелерін пайдалану кезінде ӘҚҚ органының персоналы көрсетілген жүйелерді қолдануға қатысты пайдаланушы нұсқаулығын зерттейді.»;

мынадай мазмұндағы 88-1-тармақпен толықтырылсын:

«88-1. Бақылау жүйелерін қолдана отырып, әуе қозғалысына тиімді қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін ӘҚҚ диспетчерлік пунктінде ұшу биіктігіне қарай бақылау жүйелерінің қолданылу қашықтығының кестелері болады.»;

89-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

«89. ӘҚҚ диспетчеріне бақылау ақпаратын беруді қамтамасыз ететін әуедегі жағдай индикаторында кем дегенде мыналар көрсетіледі:

әуе кемесінің орналасқан жері туралы деректер;

бақылау негізінде ӘҚҚ үшін қажетті картографиялық ақпарат;

әуе қозғалысына қызмет көрсету барысында ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін тыйым салынған аймақтар, ұшуды шектеу аймақтары және қауіпті аймақтар;

әуе кемесін сәйкестендіру мен ұшу эшелонына қатысты ақпарат.»;

мынадай мазмұндағы 404-1-тармақпен толықтырылсын:

«404-1. Аэронавигациялық ұйым VOLMET радиобабын таратуды Метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларының 536-тармағына сәйкес қамтамасыз е т е д і ;

мынадай мазмұндағы 407-1-тармақпен толықтырылсын:

«407-1. Аэронавигациялық ұйым ATIS-ті қажетті ақпаратпен қамтамасыз ететін қызметтердің өзара әрекеттесуі бойынша рәсімдерді әзірлейді.»;

мынадай мазмұндағы 19-1-тармақпен толықтырылсын:

«19-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсету процесінде үйлестіру

423-1. Іргелес диспетчерлік қызмет көрсету органдары арасында ӘҚҚ үйлестіру және тапсыру өзара әрекеттесу рәсімдері туралы келісімге және жұмыс технологияларына сәйкес жүзеге асырылады.

423-2. ӘҚҚ органдары тілдік байланысты пайдаланумен үйлестіру қажеттілігін барынша азайту үшін ӘҚҚ үйлестіру мен тапсыру қағидаларын белгілейді және қ о л д а н а д ы .

Осындай үйлестіру қағидалары мына элементтерді қамтиды:

1) жауапкершілік аудандары мен ортақ мүдделерді, әуе кеңістігінің құрылымын және әуе кеңістігінің сыныпталуын (сыныптарын) анықтау;

2) әуе қозғалысына қызмет көрсету үшін жауапкершілікті табыстаудың кез келген т ү р і ;

3) ұшу жоспарларымен және диспетчерлік деректермен алмасу, оның ішінде автоматтандырылған және/немесе тілдік байланыс құралдарының көмегімен берілетін үйлестіру туралы хабарламаларды пайдалану;

4) б а й л а н ы с құ р а л д а р ы ;

5) растау сауалдарына қатысты талаптар мен қағидалар;

6) негізгі үйлестіру нүктелері мен ӘҚҚ-ны, байланысты тарату жүзеге асырылатын э ш е л о н д а р ;

7) әуе кемесін ӘҚҚ-ға тапсыру мен қабылдаудың ӘҚҚ-ны тапсыру сәтіндегі белгіленген ұшу биіктіктері/эшелондары, эшелондау минимумдары немесе арақашықтықтары т ә р і з д і ш а р т т а р ы ;

8) ӘҚҚ бақылау жүйелерін пайдалану кезіндегі үйлестіру;

9) күтпеген жағдайлар орын алғанда қолданылатын қағидалар;

10) ӘҚҚ үйлестіру мен тапсыруға қатысты кез келген басқа ережелер немесе а қ п а р а т .

423-3. Ұшу кезінде ерекше жағдайлар орын алғанда және/немесе әуе кемесі ерекше жағдайларда ұшқан кезде үйлестіруге қатысты хабарламаға әуе кемесі ұшыраған жағдайлар туралы а қ п а р а т кіреді.

423-4. Бір ӘҚҚ органы құрамында диспетчерлік пункттер (секторлар) арасындағы үйлестіру жұмыс технологиясына сәйкес жүзеге асырылады.»;

мынадай мазмұндағы 429-1-тармақпен толықтырылсын:

«429-1. Аэронавигациялық ақпаратты басқару қызметі ӘҚК органдарына әуе қозғалысының қауіпсіздігін, тұрақтылығын және тиімділігін қамтамасыз ету үшін қажетті аэронавигациялық ақпарат құжаттарын ұсынады. Бұл құжаттарға мыналар ж а т а д ы :

1) Қазақстан Республикасының аэронавигациялық ақпарат жинағы (AIP);  
2) Қазақстан Республикасының әуе трассалары мен жергілікті әуе желілерінің т і з б е с і ;

3) электрбайланыс құралдары арқылы таратылатын және кез келген аэронавигациялық жабдықтың қолданысқа енгізілуі, жай-күйі немесе қызмет көрсету мен қағидаларының өзгеруі туралы ақпаратты қамтитын хабарлама; ұшуды орындаумен байланысты персонал үшін маңызды болып табылатын дер кезіндегі е с к е р т у ( б ұ д а н ә р і - N O T A M ) .

ӘҚК органдарына, сұрау салу бойынша, егер аэронавигациялық ақпарат қызметінде бар болса, іргелес мемлекеттердің аэронавигациялық ақпарат құжаттары беріледі.

ӘҚК органы (ӘҚК қызметі) ӘҚК персоналын аэронавигациялық ақпаратты басқару бөлімінен алынатын аэронавигациялық ақпарат құжаттарындағы соңғы өзгерістермен таныстыру бойынша рәсімдерді әзірлейді.»;  
429-5-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

«429-5. Байланыс және радиотехникалық жабдықты пайдалану қызметі ӘҚК органын (ӘҚК қызметін) мына талаптарға сәйкес қонуға кіруді қамтамасыз ететін ақпаратпен немесе істен шығуды (радиотехникалық құралдардың жұмысындағы ақаулықтарды) көрсететін құралдармен қамтамасыз етеді:

1) жақындау диспетчерлік пункті мен шеңбер диспетчерлік пункті үшін: белгіленген STAR-ды қолдау үшін қолданылатын радиотехникалық құралдарға қ а т ы с т ы 2 м и н у т і ш і н д е ;

қонуға кірудің бастапқы, аралық учаскесінде, аспап бойынша қонуға кірудің соңғы кезеңінде ұшуды қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қатысты шұғыл түрде;

белгіленген SID бойынша ұшып көтерілу және биіктікті алуды қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қ а т ы с т ы ш ұ ғ ы л т ү р д е ;

2) әуеайлақтық диспетчерлік пункт үшін («Мұнара» диспетчерлік пункті): қонуға кірудің соңғы кезеңін қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қатысты шұғыл түрде;

белгіленген SID бойынша ұшып көтерілу және биіктікті алуды қамтамасыз ету үшін қолданылатын (оның ішінде ҰҚЖ-да орнатылған) радиотехникалық құралдарға қ а т ы с т ы ш ұ ғ ы л т ү р д е .

ӘҚК органын (ӘҚК қызметін) ұшуды қамтамасыз ететін радиотехникалық жабдық және байланыс құралдарына қатысты істен шығулар немесе олардың жұмысқа

жарамсыз күйі туралы ақпаратпен немесе көрсету құралдарымен қамтамасыз ету тәртібі аэронавигациялық ұйым (филиал) басшысының бұйрығымен бекітілетін радиотехникалық жабдық және байланыс құралдарын (бұдан әрі – РТЖ және байланыс құралдары) резервтеу жөніндегі нұсқаулықтарда жазылады.»;  
мынадай мазмұндағы 429-6-тармақпен толықтырылсын:

«429-6. ӘҚК органында (ӘҚК қызметінде) ұшуды радиотехникалық қамтамасыз ету және байланыс құралдарымен жұмыс істеу бойынша ескертулер журналы жүргізіледі ( е р к і н н ы с а н д а ) . » .

3. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Азаматтық авиация комитеті (Б.К. Сейдахметов):

1) осы бұйрықтың Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде заңнамада белгіленген тәртіппен мемлекеттік тіркелуін;

2) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін бұқаралық ақпарат құралдарында, соның ішінде Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің интернет-ресурсында ресми жариялануын және мемлекеттік органдардың интранет-порталдарында о р н а л а с т ы р ы л у ы н ;

3) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейінгі күнтізбелік он күннің ішінде оның көшірмесін «Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінің Республикалық құқықтық ақпарат орталығы» шаруашылық жүргізу құқығындағы республикалық мемлекеттік кәсіпорнының «Әділет» ақпараттық-құқықтық жүйесінде ресми жариялау үшін жолдауды;

4) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейінгі 5 жұмыс күні ішінде Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Заң департаментіне мемлекеттік тіркелгені және бұқаралық ақпарат құралдарында жариялауға жіберілгені туралы мәлімет ұсынуды қ а м т а м а с ы з е т с і н .

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация вице-министрі А.Ф. Бектұровқа жүктелсін.

4. Осы бұйрық алғашқы ресми жарияланған күнінен бастап күнтізбелік он күн өткен соң қолданысқа енгізіледі.

Министр Ж. Қасымбек

Қ а з а қ с т а н Р е с п у б л и к а с ы

Көлік және коммуникация министрінің

2014 жылғы 17 наурыздағы

№ 197 бұйрығымен бекітілген

Нысан

**Қазақстан Республикасында әуе қозғалысына қызмет көрсету мен  
ұшуды радиотехникалық қамтамасыз етуге байланысты қызметті  
ұйымдастыру және жүзеге асыру бойынша тексеру парағы**

**Ескерту. Нысанның күші жойылды - ҚР Инвестициялар және даму министрінің  
30.10.2015 № 1025 бұйрығымен.**

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