

"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 Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2016 жылғы 14 сәуірдегі № 375 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2016 жылы 23 мамырда № 13727 болып тіркелді

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

1. «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 болып тіркелген, «Заң газеті» газетінде 2011 жылғы 26 шілдеде № 108 (2098) 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, дабыл сатысын немесе апат сатысын білдіретін ортақ термин;

3) авиациялық бекітілген байланыс – басты түрде аэронавигацияның қауіпсіздігін, сондай-ақ әуе хабарламаларының тұрақтылығын, тиімділігін және үнемділігін қамтамасыз етуге арналған, белгілі бір бекітілген пункттер арасындағы электр байланыс қызметі;

4) авиациялық жылжымалы байланыс – құрамына апат және авариялық хабарламалар туралы хабарламалар үшін белгіленген жиіліктерде жұмыс істейтін апат орындарының құтқару құралдары, радиомаяктар – индикаторлар станциялары кіретін, авиациялық станциялар мен борттық станциялар арасындағы немесе борттық станциялар арасындағы жылнамалы байланыс қызметі;

5) автоматты тәуелді бақылау – 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

қысқартылған аббревиатура (бұдан әрі – STAR)) – әуеайлақ ауданына кіру нүктесінен аспаптар бойынша қонуға кірудің жарияланған схемасы бойынша ұшу басталатын нүктеге дейінгі аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша белгіленген ұшып келу б а ғ ы т ы ;

14) аудандық диспетчерлік қызмет көрсету – бақыланатын әуе кеңістігінде диспетчерлік қызмет көрсету ;

15) аудандық диспетчерлік пункт (орталық) – оның заңды құзыретінде тұрған, ӘҚҚ ауданындағы (аудандарындағы) бақыланатын ұшуға диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған орган ;

16) аэроторап – онда ұшуды ұйымдастыру мен орындау әуе қозғалысына қызмет көрсету және басқару органдарымен арнайы келісуді және үйлестіруді қажет ететін, т а я у орналасқан әуе а й л а қ т а р ;

17) аэроторап ауданы – арнайы келісу мен үйлестіруді қажет ететін ұшуларды ұйымдастыру мен орындау үшін екі және одан көп жақын орналасқан әуеайлақтары бар белгіленген өлшемдегі әуе кеңістігінің бөлігі ;

18) әуе қозғалысына қызмет ауданы (бұдан әрі – ӘҚҚА) – әуе қозғалысына қызмет көрсету шекараларында аудандық диспетчерлік орталықтан диспетчер олардан тыс әуе трассалары мен бағыты бойынша жүзеге асыратын, белгіленген мөлшердегі әуе к е ң і с т і г і н і ң б ө л і г і ;

19) әуе қозғалысына қызмет бағыты – әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мақсатында қозғалыс ағынын бағыттауға арналып белгіленген бағыт ;

20) әуе қозғалысына қызмет маманының лауазымдық нұсқаулығы – осы әуе қозғалысына қызмет органының (ӘҚҚ қызметі маманының) ерекшелігін ескере отырып , нақты лауазымға (нақты тұлғаға) қолданылатын үлгі лауазымдық нұсқаулықтың және оның жұмыс жағдайлары негізінде әзірленген құжат ;

21) әуе қозғалысына қызмет тапсыру шебі – осы әуе кемесінің әуе қозғалысына қызметі бір ӘҚҚ органынан екіншісіне тапсырылатын әуе кемесін жермен жүру басқару бағытында немесе ұшу траекториясында белгіленген шеп ;

22) әуе қозғалысына қызмет хабарламаларын жинау пункті – әуе қозғалысына қызмет және ұшып шығу алдында ұсынылатын ұшу жоспарларына қатысты хабарламаларды алу мақсатында құрылатын әуе қозғалысына қызмет органы.

Әуе қозғалысына қызмет жинау пункті аэронавигациялық ақпаратпен қызмет көрсету функцияларын қамтуы мүмкін ;

23) әуе қозғалысына қызметінің бақылау жүйесі – ADS-B, ЕШРЛ, БШРЛ жүйелері немесе әуе кемесін тануға мүмкіндік беретін кез келген басқа да салыстырмалы жерүсті жүйесі түсінігін беретін ортақ термин ;

24) әуе қозғалысы ағынын ұйымдастыру (АТІS ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – АТІS)) – әуе қозғалысын ұйымдастыру жүйесінің өткізу қабілетін барынша мүмкіндігінше пайдалануды және әуе қозғалысының көлемін мәлімделген өткізу

қабілетін сәйкестендіруді қамтамасыз ету үшін әуе қозғалысының қауіпсіз, ретке келтірілген және жылдамдатылған ағынына жәрдемдесу мақсатында құрылатын қызмет ;

25) әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету – әуе кемелерінің маневр жасау алаңындағы кедергілері бар әуе кемелерінің арасында соқтығысуларды болдырмауға арналған, бақыланатын әуе кеңістігінде, сондай-ақ әуе кемесінің әуе қозғалысын жылдамдату және реттеу үшін көрсетілетін қызмет;

26) әуе қозғалысының қарқындылығы – ӘҚҚ (ӘҚҚ секторы, трасса, трасса учаскесі, әуеайлақ ауданы) арқылы бір уақыт бірлігінде өтетін әуе кемелерінің саны;

27) әуе қозғалысын ұйымдастыру – әуе кемелерінің қауіпсіз әрі тиімді ұшуын қамтамасыз етуге бағытталған және әуе кеңістігін ұйымдастыру, әуе қозғалысының ағыны мен қызмет көрсетуін ұйымдастыру бойынша функцияларды көздейтін і с - ш а р а л а р к е ш е н і ;

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

29) әуеайлақ ауданы (бұдан әрі – ӘА) – әуеайлақтық ұшуды ұйымдастыруға мен орындауға арналған, белгіленген мөлшерлердегі әуе кеңістігінің бөлігі;

30) әуеайлақтық диспетчерлік пункт – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге арналған орган;

31) әуеайлақтағы атмосфералық қысым (QFE ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – QFE)) – ұшу-қону жолағының шегі деңгейіндегі атмосфералық қысымның сынап бағанасы бойынша миллиметрдегі (бұдан әрі – сын. бағ.мм.), миллибардағы (бұдан әрі – мбар) немесе гектопаскальдегі (бұдан әрі – гПа) мәні;

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

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

34) әуеайлақтың минимумы – көрудің мәні (ұшу-қону жолағындағы көрушілік), бұлттардың төменгі шекарасы биіктіктігінің (тігінен алғандағы) ең төмен жол берілетін мәні, бұл ретте осы әуеайлақта әуе кемесінің осы үлгісінің ұшуы мен қонуын орындауға рұқсат етіледі ;

35) әуедегі жағдай – әуе кеңістігінің белгілі бір ауданында әуе кемелері мен басқа да объектілердің тік және көлденең жазықтықтардағы бір мезгілде өзара орналасуы;

36) әріпті басатын байланыс – тізбек бойынша берілетін барлық хабарламалардың жазбасын тұрақты түрде, автоматты басып шығаратын әрбір терминалда тізбекті қамтамасыз ететін, байланыс ;

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

38) бағдарларды жоғалту – ұшу тапсырмасын орындау мақсатында ұшудың бағытын анықтау үшін қажетті пилот (экипаж) өзінің тұрған орнын дәл анықтай а л м а й т ы н ж а ғ д а й ;

39) бақыланатын әуеайлақ – әуеайлақтық қозғалысқа диспетчерлік қызмет көрсетуді қ а м т а м а с ы з е т е т і н ә у е а й л а қ ;

40) бақыланатын ұшу – диспетчерлік рұқсаты болған кезде бақыланатын әуе кеңістігінде орындалатын және оларды диспетчерлік қызмет көрсетумен қамтамасыз е т е т і н ұ ш у ;

41) бақыланбайтын әуеайлақ - әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету ұйымдастырылмаған әуеайлақ (уақытша әуеайлақты қоспағанда);

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

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

44) бару әуеайлағы – ұшу жоспарында және ұшу тапсырмасында қону әуеайлағы р е т і н д е к ө р с е т і л г е н ә у е а й л а қ ;

45) бастапқы радиолокатор – шағылысатын сигналдарды пайдаланылатын р а д и о л о к а ц и я л ы қ ж ү й е ;

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

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

48) бұлттардың төменгі шекарасының биіктігі (бұдан әрі – БТШБ) – құрлық (су) пен 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 к е р е к ;

49) 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 ;

50) векторлау (радиолокациялық бағыттау) – радиолокаторлардың деректерін пайдалану негізінде белгілі бір бағдарларды көрсету арқылы әуе кемесін навигациялық б а ғ ы т т а у д ы қ а м т а м а с ы з е т у ;

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

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

53) деректерді тарату желісі бойынша байланыс – деректерді тарату желісі бойынша хабарламалармен алмасуға арналған байланыс түрі;

54) деректерді тарату желісі бойынша «диспетчер - пилот» байланысы (CPDLC

ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – CPDLC)) – деректерді тарату желісін пайдалана отырып, әуе қозғалысына қызмет көрсету мақсатында диспетчер мен пилот арасындағы байланыс құралы;

55) диспетчерлік ақпарат – ӘҚК органдары әуе кемесінің экипажына беретін метеорологиялық жағдайлар, әуе жағдайы, радиотехникалық және электротехникалық құралдар жұмысы, әуежайлардың жай-күйі туралы ақпарат және ұшуды орындауға қажетті басқа мәліметтер;

56) диспетчерлік нұсқау – ұшуға арналған және орындалуға міндетті тапсырманы орындауға байланысты әуе кемесінің пилотына (экипажына) ӘҚК органының нұсқау;

57) диспетчерлік рұқсат – ұшуды орындауға байланысты әуе кемесінің экипажына ӘҚК органы беретін және ұшудың тиісті шарттары мен белгіленген қағидаларына негізделген рұқсат;

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

59) ерекше жағдай – авиациялық техниканың кенеттен ақаулығы немесе әуе кемесі мен жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін экипаждан стандартты емес әрекеттерді орындауды талап ететін жағдайларға әуе кемесінің түсуі нәтижесінде пайдаланылатын ахуал;

60) есептік келу уақыты:

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;

КҰҚ бойынша ұшуды орындау кезінде – әуе кемесінің әуеайлақ үстіндегі нүктеге келген есептік уақыты;

61) жақындау аймағы (ауданы) – ұшып көтерілу және қону аймағы мен ауданның жергілікті диспетчерлік пунктінің (бұдан әрі – ЖДП) әуе кеңістігін қоспағанда, әуеайлақ (әуе торабы) ауданының шекараларындағы әуе кеңістігі;

62) жақындауда диспетчерлік қызмет көрсету – әуе кемелерінің әуеайлақтарға (тікұшақ айлақтарына) келуіне және одан ұшып шығуына байланысты ұшуға диспетчерлік қызметін көрсету;

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

64) жедел дабыл (BBB – телеграфты, «PAN PAN» – радиотелефонды) – әуе кемесіне және ондағы жолаушылар мен экипажға ықтимал қауіп жағдайларында берілетін халықаралық дабыл;

65) жергілікті әуе желісі (бұдан әрі – ЖӘЖ) – әуе кемелерінің биіктігі мен ені бойынша шектелген, ұшуды орындау үшін тағайындалған төменгі әуе кеңістігіндегі

д ә л і з ;

66) жол желісі – әуе кемесінің ұшу траекториясының жер бетіндегі проекциясы, оның кез келген нүктесіндегі бағыты әдетте солтүстік бағыттан (шынайы, магнитті, компастық немесе шартты меридиандар) есептелетін бұрыш градустарында көрсетіледі ;

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

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

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

70) көрінушілік – авиациялық мақсаттар үшін көрінушілік мынадай анағұрлым көп ш а м а л а р д ы б і л д і р е д і :

ашық реңде бақылау кезінде жерге жақын орналасқан, қолайлы өлшемдердегі қара объектіні ажыратуға және тануға болатын, ең үлкен арақашықтық;

жарық емес реңде жарық күші шамамен 1000 кандел (кд) болатын, оттарды ажыратуға және тануға болатын ең үлкен арақашықтық;

71) күнтізбе – бір күнде рұқсат беру қабілеті бар уақыт сәтін анықтау негізін қамтамасыз ететін уақытты дискретті есептеу жүйесі (ИСО 19108*);

72) 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;

73) күту аймағы – әуе кемелерінің әуеайлаққа және/немесе қонуға кіру кезегін күту үшін, әдетте әуеайлақтың (әуе торабының) ауданындағы үстінде белгіленген, белгілі бір м ө л ш е р д е г і ә у е к ең і с т і г і ;

74) күту пункті – оған таяу диспетчерлік рұқсаттарға сәйкес ұшуды орындайтын әуе кемесі болатын көзбен шолу немесе өзге де құралдардың көмегімен айқындалған б е л г і л і б і р о р ы н ;

75) қабылдаушы орган – өзіне әуе кемесін бақылауды басқаруды алған, кейіннен әуе кемесіне диспетчерлік қызмет көрсететін орган;

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

77) 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 ж а қ ы н д а у ы ;

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 бағдарына шығу нүктесінен жерге қону нүктесіне дейінгі қонуға кірудің қорытынды кезекті;

80) қонуға дәл емес кіру схемасы (NPA ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – NPA)) – А типті аспаптар бойынша 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) қолдана отырып 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 бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіру болып саналады. Төмендеудің талап етілетін тік жылдамдығының автоматтандырылмаған есебі бар CDFA аспаптар бойынша екі өлшемдік (2D) қонуға кіру болып саналады;

81) қонуға дәл кіру схемасы (ағылшын тіліндегі қысқартылуы PA (бұдан әрі – PA)) – навигациялық жүйелерді (ILS, MLS, GLS және I санатты SBAS) пайдалануға негізделген, А немесе В типті аспаптар бойынша үш өлшемдік (3D) қонуға кіруді орындауға арналған аспаптар бойынша қонуға кіру схемасы;

82) қонуға кірудің аралық учаскесі - аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының төмендегілер арасындағы бөлігі:

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

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

83) 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 бойынша қонуға кіру схемасының бір бөлігі);

84) қонуға кірудің болжамды уақыты – ӘҚҚ органының есептеулері бойынша келетін әуе кемесі қонуға кіруі үшін күту пунктін кідірісінен кейін кететін уақыт;

85) қонуға кірудің түпкілікті кезеңі – қонуға кірудің түпкілікті кезеңіндегі белгіленген бақылау нүктесінде, ал мұндай нүкте болмаған жағдайда- стандарттық бұрылудың, қонуға тік бұрылудың немесе «ипподром» үлгісінің схемасына жақындау жолының желісіне бұрылудың соңында немесе қонуға кіру схемасындағы жолдың

соңғы желісіне шығу нүктесінен басталатын және қонуға кіру жалғасуы мүмкін нүктеде желіде немесе екінші айналымға кету кезінде аяқталатын аспаптар бойынша қонуға кіру схемасының бір бөлігі;

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

87) қосарлы шолу радиолокаторы (бұдан әрі - ҚШРЛ) – радиолокациялық станция берген радиобелгі екінші станцияның жауап радиобелгісін беруге шақыратын радиолокациялық жүйе;

88) 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;

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

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

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

92) навигациялық сертификаттау - белгіленген әуе кеңістігі шегінде сипаттамаларға негізделген навигация жағдайларында ұшуды қамтамасыз етуге қажетті әуе кемесіне және ұшу экипажына қойылатын талаптардың жиынтығы;

93) отынның ең аз қоры – бұл терминді әуе кемесінің экипажы (пилоты), егер әуе кемесінің бортындағы отынның қоры әуе кемесінің кідіруіне мүмкіндік бермесе, бірақ авариялық жағдайды білдірмесе, ал көзделмеген кідіру орын алған жағдайда, авариялық оқиғаның туындауы мүмкін екендігін көрсетсе қолданады;

94) өтпелі қабат – өту биіктігі мен өту эшелоны арасындағы әуе кеңістігі, онда әуе кемелеріне көлденең ұшу режимінде ұшуына тыйым салынады;

95) өткізу қабілеті – диспетчердің жұмыс жүктемесіне және ұшуды қауіпсіз орындауды қамтамасыз етуге әсер ететін факторларды ескере отырып, әуе кеңістігінің белгілі бір бөлігінде уақыт бірлігі үшін қызмет көрсетілетін әуе кемелерінің барынша саны;

96) өту биіктігі – барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін берілген эшелонды алу кезінде 760 миллиметрлік сынап бағаны (бұдан әрі – мм. с. бағ.) (1013,25 мбар/гПа) қысым мәніне ауыстыру үшін әуеайлақ ауданында белгіленген салыстырмалы/абсолютті биіктік;

97) өту эшелоны – барометрлік биіктік өлшегіштің қысым шәкілін 760 мм. с. бағ. (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;

98) перрондағы қызметті ұйымдастыруды қамтамасыз ету – перрондағы әуе кемелерінің және көлік құралдарының қызметі мен қозғалысын реттеу үшін қамтамасыз етілетін қызмет көрсету;

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

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

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

102) радиотелефония – басты түрде ақпаратпен ауызша түрде алмасуға арналған радиобайланыс түрі;

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

104) радио хабарландыру бағдарламасы (АТІS ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – АТІS)) – әуеайлақ ауданында әуе кемелерінің экипаждарын қажетті метеорологиялық және ұшу ақпаратпен жедел қамтамасыз ету үшін арналған радио хабарландыру бағдарламасы;

105) рәсімдік қызмет көрсету – ӘҚҚ байқау жүйелерін пайдаланбай әуе қозғалысына қызмет көрсету әдісі;

106) рәсімдік эшелондау – рәсімдік қызмет көрсету кезінде қолданылатын эшелондау;

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

108) соқтығысуды болдырмау бойынша ұсыным – ұшу-ақпараттық қызмет көрсету кезінде соқтығысуды болдырмауда пилотқа көмек көрсету мақсатында маневрлерге қатысты әуе қозғалысына қызмет көрсету органы берген ұсыным;

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

110) таратушы орган – келесі бағаттағы маршруттағы әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органына әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамсыз етуге жауапкершілікті беру процесінде болған әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсету органы;

111) тау әуеайлағы (гидроәуеайлақ) – жер бедерімен қиылысатын және әуеайлақтың

(гидроэуеайлақтың) бақылау нүктесінен 25 километр (бұдан әрі – км) радиустан астам және салыстырмалы түрде 500 қатыстық биіктіктері бар жерде орналасқан немесе теңіз деңгейінен 1000 метр және одан астам биікте орналасқан әуеайлақ, (гидроэуеайлақ);

112) таулы жер – қиысқан рельефпен және 25 км. радиустағы 500 м. және одан астам салыстырмалы биіктікпен, сондай-ақ теңіз деңгейінен 2000 м. және одан астам биіктікпен жер ;

113) тігінен дәлдей отырып қонуға кіру схемасы (APV ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – 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 пайдала ;

114) тігінен эшелондау – әуе кемелерінің белгіленген аралықтардағы биіктік бойынша бытырауы ;

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

116) тік эшелондаудың қысқартылған минимумы (RVSM ағылшын тіліндегі қысқартылуы (бұдан әрі – RVSM)) – RVSM қолдана отырып, ұшуға рұқсаты бар әуе кемелерін эшелондау үшін қолданылатын тік эшелондау аралығы;

117) 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 табылмайды ;

118) ҰҚЖ-дағы күту орны – ҰҚЖ қорғауға арналған ұшу алаңы бетіндегі, кедергілерді шектеу немесе РМЖ (ILS) сындарлы (сезімтал) аймақ бетіндегі белгілі бір орын, онда жермен жүретін әуе кемесі мен көлік құралдары тоқтайды және ӘҚҚ органынан одан әрі нұсқаулар күтеді ;

119) ҰҚЖ табаны – әуе кемелерінің қонуы үшін пайдаланылатын ҰҚЖ учаскесінің басы ;

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

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

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

123) ұшу алаңы – жермен жүру жолдарда (бұдан әрі – ЖЖ) бір немесе бірнеше ұшу жолақтары, перрондар мен арнайы мақсатты алаңдар орналасқан әуеайлақтың бір бөлігі ;

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

125) ұшу бағытында диспетчерлік рұқсат – қазіргі уақытта әуе кемесін басқаруды жүзеге асырмайтын, әуе қозғалысына қызмет көрсету органы әуе кемесіне берген, ш а р т т ы д и с п е т ч е р л і к р ұ қ с а т ;

126) ұшу биіктігі – белгілі бір деңгейден әуе кемесіне дейінгі тік арақашықтық. Есептеу 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 деңгейінен) ;

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

128) ұшу-қону жолағына (бұдан әрі – ҰҚЖ) рұқсатсыз кіру – ҰҚЖ-ны әуе кемесінің , көлік құралының немесе адамның рұқсатсыз иеленуі;

129) 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 ;

130) 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 қ а ш ы қ т ы қ ;

131) ұшу эшелоны – қысымның 760 мм. с. бағ. (1013,2 гПа) белгіленген шамасына жатқызылған және қысымның белгіленген аралығы шамасындағы басқа да мұндай беттерден кейін қалатын тұрақты атмосфералық қысым беті;

1-ескертпе. 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 мм. с. бағ. /1013,2 гПа қысымын белгілеу кезінде ол ұшу эшелондарды көрсету ү ш і н п а й д а л а н ы л у ы м ү м к і н .

2-ескертпе. 1-ескертпеде пайдаланылған «салыстырмалы биіктік» және «абсолютті биіктік» терминдері геометриялық салыстырмалы және абсолютті биіктіктерді емес, а с п а п т ы қ т ы б і л д і р е д і ;

132) ұшып көтерілу – қону жолағы әуе кемелерін қондыру және ұшыру үшін дайындалған құрғақтағы әуеайлақтың ұшу жолағының белгілі бір тік бұрышты учаскесі ;

133) 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;

134) 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;

135) хабарламаларды беру пункті – оған қатысты әуе кемесінің орналасқан орны хабарлануы мүмкін белгілі бір географиялық бағдар;

136) циркулярлық байланыс құралдары – бір уақытта үш немесе одан да көп пункттер арасында тікелей сөйлесуге мүмкіндік беретін байланыс құралдары;

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

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

Ескертпе. «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;

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

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

141) 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.»;
мынадай мазмұндағы 15-1-тармақпен толықтырылсын:

«15-1. Эшелондаудың қысқартылған минимумдарын немесе жаңа қағидаларды енгізуді қоса алғанда, ӘҚҰм жүйесіндегі ұшу қауіпсіздігіне байланысты өзгеріс аэронавигациялық ұйым өткізген ұшу қауіпсіздігін бағалағанның кейін жүзеге асырылады не оның тапсырысы бойынша ұшу қауіпсіздігінің қолайлы деңгейін қамтамасыз етуді көрсетеді және пайдаланушылармен консультациялар өткізілді.

ӘҚҰм жүйесіндегі өзгерістерге мыналар жатады:

1) әуе кеңістігінде немесе әуеайлақта қолданылуға жататын эшелондаудың қысқартылған минимумдары;

2) әуе кеңістігінде немесе әуеайлақта қолданылуға жататын ұшып шығу және ұшып келу қағидаларын қоса алғанда, ұшуды орындаудың енгізілетін жаңа пайдалану рәсімдері;

3) ӘҚК бағыттарының құрылымын өзгерту;

4) әуе кеңістігінің құрылымын өзгеру секторларға бөлу;

5) әуеайлақтағы ҰҚЖ және/немесе жерде жүру жолақтары конфигурациясының физикалық өзгерістері;

6) жаңа жүйелерді немесе байланыс, бақылау жабдықтарын және ұшу қауіпсіздігі үшін маңызы бар, оның ішінде жаңа функцияларды және/немесе мүмкіндіктерді қамтамасыз ететін, басқа да жабдықтарды енгізу.

Аэронавигациялық ұйым ұшу қауіпсіздігінің белгіленген деңгейін одан әрі қолдауды тексеру мақсатында енгізу нәтижелерін бақылау мүмкіндігінің болуын қамтамасыз етеді (өзгеріс сипатының салдарынан ұшу қауіпсіздігінің қолайлы деңгейі саны жағынан көрсету мүмкін болмаған жағдайларда, ұшу қауіпсіздігін бағалау пайдалану тәжірибесі негізінде жүргізілуі мүмкін.)»;

мынадай мазмұндағы 2-3-тараумен толықтырылсын:

«2-3. Әуе кеңістігінің ағындарын ұйымдастыру:

17-24. Әуе кеңістігінің ағындарын ұйымдастыру - ӘҚК органының өткізу қабілетін барынша пайдалану мүмкіндігін қамтамасыз ету үшін және тиісті ӘҚК органы мәлімдеген өткізу қабілеті әуе қозғалысының көлемдеріне сәйкес келі үшін әуе қозғалысының қауіпсіз, ретке келтірілген және жылдамдатылған ағындарын ұйымдастыру бойынша қызметі білдіреді.

17-25. Әуе қозғалысы ағындарын ұйымдастырудың негізгі міндеттері:

1) әуе кеңістігін пайдаланушылардың әуе кеңістігін пайдалануға суаруларда барынша қанағаттандыру;

2) ӘҚК органдарын өткізу қабілетінің артуынан қорғау;

3) әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде ұшу қауіпсіздігінің қажетті деңгейін қамтамасыз ету болып табылады.

17-26. Әуе қозғалысының ағынын ұйымдастыруды реттеу жөніндегі шаралар мыналарға:

1) заңсыз араласуға ұшыраған;

2) іздестіру-құтқару ұшуларын, табиғи және техногендік сипаттағы төтенше жағдайлар кезінде көмек көрсету мақсатындағы, сондай-ақ медициналық және басқа да гуманитарлық мақсаттағы ұшуларды орындайтын;

3) «А» және «ОК» литері бойынша әуе кемелерінің ұшуын;

4) мемлекеттік органдардың арнайы мәлімделген ұшуын орындайтын әуе кемелеріне қолданылмайды.

17-27. ӘҚК органдары қызмет көрсететін әуе кемелерінің саны басым жағдайда ӘҚК органдары ұшуды басқаруды қауіпсіз қамтамасыз ете алатын әуе кемелерінің

17-28. Әуе қозғалысының қажеттілігі ұзақ және жиі кешігуді тудыра отырып, ӘҚҚ органдарының өткізу қабілеттілігінен тұрақты түрде асып кеткен жағдайда, аэронавигациялық ұйым:

өткізу қабілеттілігін барынша пайдалануға бағытталған шараларды қабылдайды; әуеайлақ пайдаланушысымен бірлесіп нақты және болжамды қажеттіліктерге есептелген өткізу қабілеттілігін арттыру бойынша жоспарларды әзірлейді.

17-29. Өткізу қабілеттілігі нақты асып кеткен кезде ӘҚҚ органының, осы Нұсқаулықтың 17-26-тармағында көрсетілген жағдайларды қоспағанда, әуе кеңістігінің нақты көлеміне (секторына) кіруді шектеуге құқығы бар.»;

мынадай мазмұндағы 23-2, 23-3, 23-4, 23-5, 23-6 және 23-7-тармақтармен толықтырылсын:

«23-2. Барлық жағдайда біріктірілген диспетчерлік пункттерде (секторларды) жұмыс істеу үшін әуе қозғалысына қызмет көрсетуші персоналдың әрбір бірлескен диспетчерлік пункттерде (секторларда) дербес жұмысқа рұқсаты бар.

23-3. Аудандық диспетчерлік қызмет көрсетумен және/немесе жақындау диспетчерлік қызмет көрсетумен, және/немесе әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетумен айналысатын диспетчерлерге диспетчерлік қызмет көрсетуге және бұл ретте шешілетін міндеттерге тікелей қатысы жоқ функционалдық міндеттер жүктелмейді.

23-4. Әуеайлақтардағы ӘҚҚ органдарының жұмыс режимі аталған аэронавигациялық ақпарат құжаттарында жарияланған әуеайлақтың тұрақты қолданылатын жұмыс регламентіне сәйкес келеді.

Әуеайлақтың жұмыс регламенті әуеайлақ пайдаланушысы мен ӘҚҚ қызметі арасында келісіледі.

23-5. Аудандық диспетчерлік қызмет көрсету тәулік бойы ұсынылады.

23-6. Перронда әуе кемелерінің қозғалысын ұйымдастыру тиісті ӘҚҚ органы мен әуежайды пайдаланушы арасындағы келісім негізінде жүзеге асырылады, онда әуеайлақтағы тиісті жауапкершілік аймақтары, сондай-ақ жер үстіндегі қозғалысқа қызмет көрсету кезінде сақталуы қажет рәсімдер толық айтылады.

23-7. ӘҚҚ диспетчері басқа әуе кемелерімен бір уақытта қиылысуын болдырмайтын жерде жүру бағытын белгілейді. Әуе кемелерін алып жүру автомашинамен бастап жүру кезінде, экипаждың жермен жүру қағидаларын сақтау кезінде әуе кемесін қауіпсіз жермен жүру (тұраққа бұру) алып жүру бойынша кезекшіге қамтамасыз етеді.»;

мынадай мазмұндағы 28-1 және 28-2-тармақтармен толықтырылсын:

«28-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсетуді ұйымдастыру кезінде аэронавигациялық ақпарат құжаттарында осындай қызмет көрсетуді пайдалану үшін қажетті ақпарат жарияланады.

28-2. Нақты ауданда ұшуды орындайтын әуе кемелерінің соқтығысуларын алдын

алудың борттық жүйелерімен (САБЖ) жарақталғаны осы ауданда әуе қозғалысына қызмет көрсетуге деген қажеттілікті анықтау кезінде ескерілмейді.»;

32 және 33-тармақтар алынып тасталсын;
мынадай мазмұндағы 34-2-тармақпен толықтырылсын:

«34-2. Әуе қозғалысына қызмет көрсету бір ӘҚҚ органынан екіншісіне мынадай т ә р т і п т е т а п с ы р ы л а д ы :

1) аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін екі орган арасында: әуе қозғалысына қызмет көрсетуді бір диспетчерлік аудандағы аудандық диспетчерлік қызмет көрсету органы көршілес диспетчерлік аудандағы аудандық диспетчерлік қызмет көрсету органына осы екі орган арасында келісілген нүктеде (пунктте), эшелонда және уақытта диспетчерлік аудандардың ортақ шекарасын қиып өткен кезде т а п с ы р а д ы ;

2) аудандық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган мен жақындау диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган арасында: әуе қозғалысына қызмет көрсетуді аудандық диспетчерлік қызмет көрсету органы жақындау диспетчерлік қызмет көрсету органына және керісінше, осы екі орган арасында келісілген нүктеде, эшелонда немесе уақытта тапсырады;

3) жақындау диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган мен әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін орган арасында:

ұшып келе жатқан әуе кемесінің қозғалысына қызмет көрсетуді жақындау диспетчерлік қызмет көрсету органы әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету органына осы әуе кемесінің әуе қозғалысына қызмет көрсетуді тапсыру межесінде болған кезде тапсырады және ол қонуға кіруді аяқтай алады және жердегі бағдарлар бойынша көзбен шолып қона алады; немесе белгіленген (келісілген) негізгі нүктеде (жазылған пунктте) немесе жазылған эшелонда деп есептеледі;

ұшып шығатын әуе кемесінің әуе қозғалысына қызмет көрсетуді әуеайлақтық диспетчерлік қызмет көрсету органы жақындау диспетчерлік қызмет көрсету органына ӘҚҚ органы диспетчерінің жұмыс технологиясына сәйкес әуе кемесі белгіленген (келісілген) негізгі нүктеде (жазылған пунктте) немесе жазылған эшелонда болған кезде т а п с ы р а д ы ;

4) бір ӘҚҚ органындағы диспетчерлік пункттер (секторлар) немесе диспетчерлердің жұмыс орындары арасында — әуе қозғалысына қызмет көрсету бір ӘҚҚ органындағы бір диспетчерлік сектордан (диспетчердің бір жұмыс орнынан) екінші диспетчерлік секторға (диспетчердің екінші жұмыс орнына) тапсыру ӘҚҚ органы диспетчерлерінің жұмыс технологияларында айқындалатын пунктте, эшелонда немесе у а қ ы т т а т а п с ы р ы л а д ы .

Әуе қозғалысына қызмет көрсету жауапкершілігін тапсыру әуе кемесіне қажетті рұқсатты (оның ішінде қонуға рұқсатты) уақтылы беруге немесе басқа да нұсқаулар беруге, сондай-ақ негізгі жергілікті қозғалыс туралы ақпаратты беруге болатын жерде,

эшелонда (биіктікте) немесе уақытта жүзеге асырылуға тиіс.»;

мынадай мазмұндағы 40-1-тармақпен толықтырылсын:

«40-1. Егер мүмкіндік болып жатса, ұшу-ақпараттық қызмет көрсету үшін қолданылатын «әуе – жер» екі жақты байланыс құралдары тікелей, жедел, үздіксіз және кедергілерсіз екі жақты байланысты қамтамасыз етуге тиіс.»;

мынадай мазмұндағы 71-1-тармақпен толықтырылсын:

«71-1. Ұшу ақпараты мақсаттары үшін, ағымдағы метеорологиялық мәліметтер мен болжамдар байланыс станцияларына (радиооператорларға) жіберіледі. Мұндай ақпараттың бір данасы ұшу ақпараттық орталыққа немесе аудандық диспетчерлік орталыққа жіберіледі.»;

мынадай мазмұндағы 7-1-тараумен толықтырылсын:

«7-1. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді ұйымдастыру

97-1. Әуе қозғалысына диспетчерлік қызмет көрсетуді қамтамасыз ету үшін ӘҚҚ органы:

1) әрбір әуе кемесінің болжамды қозғалысы туралы немесе оның өзгеруі туралы ақпаратпен, сондай-ақ әрбір әуе кемесінің нақты ұшу барысы туралы соңғы ақпаратпен қамтамасыз етіледі;

2) алынған ақпарат негізінде хабардар болған әуе кемелерінің бір-біріне қатысты салыстырмалы орналасқан жерін анықтайды;

3) өзі бақылайтын әуе кемелері арасында соқтығысуларды алдын алу, сондай-ақ реттелген қозғалыс ағынын жылдамдату және сақтау үшін рұқсат және ақпарат береді;

4) қажет болған жағдайда, аралас ӘҚҚ (ӘҚБ) органдармен рұқсаттарды келіседі: әуе кемесі кері жағдайда осындай басқа органдардың бақылауында ұшуды орындайтын басқа әуе кемелерімен қақтығысты жағдайға түсуі мүмкін болған жағдайда;

аралас органдарға әуе кемесін басқаруды тапсыру алдында.

97-2. Осы әуе кемелеріне берілген диспетчерлік рұқсаттың жазбасымен бірге әуе кемелерінің қозғалысы туралы ақпарат, индикатор экранында әуе кемелері арасында жеткілікті эшелондауды қамтамасыз ету кезінде әуе қозғалысының оңтайлы ағынын қолдау үшін қажетті талдау жүргізуді жеңілдететіндей етіп көрсетіледі.

97-3. Диспетчерлік органдар беретін рұқсаттар мыналарды эшелондауды қамтамасыз етеді:

1) А және В класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерінің арасында;

2) С, D және E класындағы әуе кеңістігінде АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында;

3) С класындағы әуе кеңістігінде АҰҚ және КҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасында;

4) АҰҚ бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелері мен КҰҚ бойынша арнайы

ұшуларды орындайтын әуе кемелері арасында;

97-4. Диспетчерлік орган мына элементтердің кемінде біреуін пайдалану арқылы эшелондауды қамтамасыз етеді:

1) осы Нұсқаулықтың 14-тарауына және осы Нұсқаулыққа 2-қосымшаға сәйкес түрлі эшелондардың ұшуы үшін бөлу арқылы қамтамасыз етілетін тік эшелондау;

2) мынаның;

уақытта немесе қашықтықта көрінетін, қосылатын немесе қарама-қарсы бағыттарда жүретін сол бір жол сызықтары бойынша ұшуды орындайтын әуе кемелерінің арасындағы аралықты сақтау есебінен бойлық эшелондау көмегімен қамтамасыз етілетін көлденең эшелондау;

3) түрлі маршруттарда немесе түрлі географиялық аудандарда әуе кемелерінің ұшуын қамтамасыз ету есебінен бүйірлік эшелондау.

97-5. Бақыланатын ұшу кез келген уақытта бір ғана диспетчерлік органның басқаруында болады.

97-6. Әуе кеңістігінің нақты бөлігінің шегінде ұшуды орындайтын барлық әуе кемелерінің қозғалысын басқаруды бір ӘҚК органы қамтамасыз етеді. Әуе кемесінің және әуе кемелері топтарының қозғалысын басқару барлық диспетчерлік органдардың арасында үйлестіру қамтамасыз етілген жағдайда күтпеген жағдайлар кезінде басқа ӘҚК органдарға беріледі.»;

мынадай мазмұндағы 102-1, 102-2, 102-3 және 102-4-тармақтармен толықтырылсын:

«102-1. Асқан дыбыстық ұшу кезінде аралық дыбыстық жылдамдығы деңгейіне қатысты диспетчерлік рұқсат ең болмаса осы деңгейдің аяғына дейін әрекет етеді. Крейсерлік режимде асқан дыбыстық ұшудан аралық дыбыстық ұшуға ауысу кезінде әуе кемесі жылдамдығының азаюы мен төмендеуіне қатысты диспетчерлік рұқсат ең болмаса аралық дыбыстық кезеңде үздіксіз төмендеуді қамтамасыз етеді.

102-2. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 12 мамырдағы № 506 қаулысымен бекітілген Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану қағидасының 134-тармағымен белгіленген немесе аралас ӘҚК органдары арасында тікелей байланыс болмаған жағдайда, әуе кемесі ұшу бағытына диспетчерлік рұқсат алу мақсатында басқаруды беру нүктесіне дейін ұшу бағытында орналасқан ӘҚК органымен байланысты орнатады.

102-3. Ұшу бағытына диспетчерлік рұқсат алу кезінде әуе кемесі сол сәтте әуе кемесін бақылайтын ӘҚК органымен қажетті екі жақты байланыста болады.

102-4. Ұшу бағытына рұқсат ретінде берілген диспетчерлік рұқсатты пилот тап солай анық қабылдайды.»;

14-тарау мынадай мазмұндағы 7-параграфпен толықтырылсын:

«7-параграф. Эшелондау минимумдарын таңдау кезінде ескерілетін белгілер

188-1. Эшелондау минимумдары мынадай жағдайларда көрші әуе кеңістігінде әуе қозғалысына қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге жауап беретін, тиісті өкілетті ӘҚК

болмаған жағдайда, ӘҚК органының нұсқауы бойынша әуе қозғалысына қызмет көрсету екі жақты радиолокация жүйесінің жұмыс режимін – «ӘҚБ» режимін (ӘК бортында тиісті жауап бергіш және «ӘҚБ» режиміндегі радиолокатор жабдығы болған жағдайда) пайдалана отырып жүзеге асырылады.»;

ӘК бортында тиісті жолдап бергіш және (немесе) «ӘҚБ» режиміндегі радиолокатор жабдығы болмаған жағдайда, бастапқы радиолокаторды пайдалана отырып, РЛК-ға негізделген не уақыт аралығына негізделген эшелондау пайдаланылады.

мынадай мазмұндағы 330-1-тармақпен толықтырылсын:

«330-1. Аэронавигациялық ұйым бұзылған/істен шыққан ЕЖРЛ немесе ADS-B борттық жабдығы бар әуе кемелеріне қатысты ӘҚК органдарының іс-қимылы рәсімдерін белгілейді.

мынадай мазмұндағы 393-3-тармақпен толықтырылсын:

«393-3. Осы нұсқаулықтың 393-тармақғында көрсетілген ақпараттан басқа ұшуды қамтамасыз ететін ұшу-ақпараттық қызмет көрсетуге мыналарға қатысты ақпарат ұсынуды қамтиды:

1) ұшып шығу, межелі әуеайлақтардағы және қосалқы әуеайлақтардағы хабарланған және болжанған ауа-райы жағдайы;

2) С және G класындағы әуе кеңістігінде ұшуды орындайтын әуе кемелері үшін соқтығысу қаупі.

3) тармақшасында көрсетілген ақпарат ӘҚК диспетчеріне мәлім соқтығысу ықтималдығы арасында әуе кемелеріне қатысты онымен беріледі.

Осы тармақтың 2) тармақшасына сәйкес берілетін, соқтығысу қаупі туралы ақпаратты толықтыру қажеттілігі туындаған жағдайда, немесе белгілі бір әуе кеңістігінде ұшу-ақпараттық қызмет көрсету уақытша бұзылған жағдайда, қозғалыс туралы ақпаратты әуе кемелеріне радио хабар таратуді қолдану орында. Ол ақпаратты Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 3 шілдедегі № 419 бұйрығымен (нормативтік құқықтық актілерін мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 7136 болып тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшуды жүргізу қағидаларының 291-293-тармақтарына сәйкес экипажбен беріледі.

мынадай мазмұндағы 399-1-тармақпен толықтырылсын:

«399-1. Халықаралық әуеайлақтарда ATIS радио хабар тарату қосымша ағылшын тілінде жүреді.»;

мынадай мазмұндағы 402-1-тармақпен толықтырылсын:

«402-1. Тиісті әуе кемесі алғанын растаған ағымдағы ATIS радиохабар таратуды қамтылған ақпаратты осы Нұсқаулықтың 402-тармағына сәйкес ұсынылатын биіктік өлшегішті орнату туралы деректерден басқа, осы әуе кемесі үшін жіберілген хабарламаға енгізу қажет емес.»;

404-1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

«Аэронавигациялық ұйым қажеттілік туындаған жағдайда, Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 26 наурыздағы № 346 бұйрығымен, (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерін мемлекеттік тіркеу тізілімде № 11277 бола тіркелген) бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясын метеорологиялық қамтамасыз ету қағидаларының 591-607-тармақтарына сәйкес VOLMET радиохабарлар таратуды қамтамасыз етеді.»;

мынадай мазмұндағы 418-1-тармақпен толықтырылсын:

«418-1. Әуе кемесі авариялық жағдайда деп есептелген жағдайда, ӘҚК органы картада бағыт сызу арқылы немесе бақылау жүйелерінің деректерін қолдана отырып, осы әуе кемесінің кейінгі ықтимал орналасу орнын және соңғы белгілі орнынан ең көп алшақтауын анықтайды.

Тиісті әуе кемесіне жақын екені белгілі басқа әуе кемелерінің кейінгі ықтимал орналасу орнын және олардың ең көп ұшу ұзақтығын анықтау үшін картада немесе бақылау жүйелері деректерінің көмегімен ұшу бағыты сызылады.»;

19-1-тарау мынадай редакцияда жазылсын:

«19-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсету процесінде үйлестіру

423-1. Әуе қозғалысына қызмет көрсету жауапкершілігін әуе қозғалысына қызмет көрсететін (әуе қозғалысын басқаратын) бір диспетчерлік орган қабылдаушы органның келісімінсіз екіншісіне бермейді, олар оны осы Нұсқаулықтың 423-2, 423-3 және 423-4-тармақтарына сәйкес алады.

ӘҚК және басқа да сөйлеуді үйлестіру рәсімдерін тапсыру үйлестіру туралы ақпарат жазылатын және кемінде 30 тәулік сақталатын байланыс құралдарын пайдалана отырып жүзеге асырылады.

423-2. Тапсырушы орган қабылдаушы органға байланыс арналары арқылы ағымдағы ұшу жоспарының тиісті бөлігін және сұралған басқаруды тапсыруға қатысты кез келген диспетчерлік ақпаратты жібереді.

423-3. Радиолокациялық деректерді немесе тәуелді бақылаудың автоматты таратылатын деректерін пайдалана отырып, бақылауды тапсыру жүзеге асырылған кезде осы тапсыруға қатысты диспетчерлік ақпаратқа радиолокациялық деректер немесе бақылауды тапсыру алдында ғана алынған тәуелді бақылаудың автоматты таратылатын деректеріне сәйкес әуе кемесінің жағдайына және қажет болса, жол сызығы мен жылдамдығына қатысты ақпарат енгізіледі.

423-4. Қабылдаушы диспетчерлік орган:

1) егер бұрын екі тиісті орган арасында жасалған келісімде кез келген мәлімдеменің жоқтығы көрсетілген талаптармен келісім ретінде қаралатыны көзделмесе, тапсырушы диспетчерлік орган көрсеткен шарттарды өзінің қабылдау қабілеттігіне туралы мәлімдейді немесе осы шарттарға қажетті кез келген өзгерістер туралы хабарлайды; ж ә н е

2) оның пікірі бойынша басқаруды тапсыру сәтінде әуе кемесінде болуға қажетті ұшудың кейінгі бөлігіне қатысты кез келген басқа ақпаратты немесе рұқсатты көрсетеді.

423-5. Қабылдаушы диспетчерлік орган тиісті әуе кемесімен екі жақты сөйлеу байланысын және/немесе деректерді тарату желісі арқылы байланыс орнатқан және, оның қозғалысын басқаруды өзіне алған жағдайда, егер екі тиісті ӘҚК органы арасында өзге тәртіп келісілмесе, оған тапсырушы органға тапсырылатын әуе кемесімен екі жақты сөйлеу байланысын және/немесе деректерді тарату желісі арқылы байланыс орнатқаны және осы әуе кемесінің қозғалысын басқаруды қабылдағаны туралы хабарлау қажеті емес.

ӘҚК-ны қабылдаушы орган тапсырушы органға әуе кемесімен байланыс күтілгендей орнатылмаған жағдайда хабар береді.

423-6. Диспетчерлік қызмет көрсетудің аралас органдары арасында ӘҚК-ны үйлестіру және тапсыру өзара іс-қимыл жасау рәсімдері және жұмыс технологиялары туралы келісімдерге сәйкес жүзеге асырылады.

423-7. Бір аэронавигациялық ұйым құрамында диспетчерлік пункттер (секторлар) арасындағы үйлестіру ӘҚК қызметінің диспетчерлерінің жұмыс технологияларына сәйкес жүзеге асырылады.

423-8. ӘҚК органдары сөйлеу байланысын қолдана отырып, үйлестіру қажеттілігін минимумға келтіру үшін ӘҚК үйлестіру және тапсыру рәсімдерін белгілейді және қолданады.

Осындай үйлестіру рәсімдері мынадай элементтерді қамтиды:

1) жауапкершілік аудандарын және ортақ мүдделерді, әуе кеңістігінің құрылымын және әуе кеңістігінің сыныптамасын (сыныптарын) анықтау;

2) әуе қозғалысына қызмет көрсету бойынша функцияларды табыстаудың кез келген түрі;

3) автоматтандырылған және/немесе сөйлеу байланыс құралдарының көмейгімен берілетін үйлестіру жөніндегі хабарламаларды қолдануды қоса алғанда, ұшу жоспарларымен және диспетчерлік деректермен алмасу;

4) байланыс құралдары;

5) ӘҚК органдары арасындағы үйлестірушілікке өтінім беру тәртібі;

6) үйлестірудің негізгі нүктелері, ӘҚК-ны тапсыру жүзеге асырылатын эшелондар, байланыс;

7) ӘК-ні ӘҚК-ға тапсыру және қабылдау шарттары, ӘҚК-ны тапсыру сәтіндегі белгіленген ұшу биіктіктері/эшелондары, эшелондау минимумдары немесе интервалдары;

8) ӘҚК бақылау жүйелерін пайдалану кезіндегі үйлестіру;

9) күтпеген жағдайлар орын алғанда қолданылатын іс-шаралар жоспары.

423-9. Ұшу кезінде ерекше жағдайлар орын алғанда және/немесе әуе кемесі ерекше

жағдайларда ұшқан кезде үйлестіруге қатысты хабарламада әуе кемесі ұшыраған жағдайлар туралы ақпарат кіреді.»;

мынадай мазмұндағы 430-1-тармақпен толықтырылсын:

«430-1. Авариялық жағдай орын алған кезде ӘҚҚ органдары мен әуе кемелері арасында байланыс жүргізу кезінде адами фактор аспектілерін ескеру қажет.»;

мынадай мазмұндағы 23-тараумен толықтырылсын:

«23. Сипаттамаларға негізделген навигацияны қолдану

474. Сипаттамаларға негізделген навигацияны қолдану үшін навигациялық ерекшеліктер жазылады, олар ИКАО-ның «Сипаттамаларға негізделген навигация (PBN) жөніндегі нұсқаулық» DOC 9613 AN/937 құжатының ережелері негізінде әзірленіп, белгіленеді.

475. Жазылатын навигациялық ерекшелік нақты әуе кеңістігінде ұсынылатын әуе қозғалысына байланыстық, навигациялық және диспетчерлік қызмет көрсету деңгейіне сәйкес келеді.»;

Көрсетілген бұйрықпен бекітілген Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықты 1-1-қосымша осы бұйрыққа қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

2. Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігі Азаматтық авиация комитеті (Сейдахметов Б.К.):

1) осы бұйрықтың Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелуін;

2) осы бұйрық Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен оның көшірмелерін баспа және электронды түрде күнтізбелік он күн ішінде мерзімді баспа басылымдарында және «Әділет» ақпараттық-құқықтық жүйесінде ресми жариялануға, сондай-ақ тіркелген бұйрықты алған күннен бастап бес жұмыс күні ішінде Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің эталондық бақылау банкіне енгізу үшін Республикалық құқықтық ақпарат орталығына жіберуді;

3) осы бұйрықтың Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің интернет-ресурсында және мемлекеттік органдардың интранет-порталында орналастырылуын;

4) осы тармақ Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркелгеннен кейін бес жұмыс күні ішінде Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрлігінің Заң департаментіне осы тармақтың 1), 2) және 3) тармақшаларында көзделген іс-шаралардың орындалғаны туралы мәліметтердің ұсынылуын қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму вице-министріне жүктелсін.

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

*Қазақстан Республикасының
Инвестициялар және даму
министрінің міндетін атқарушы А. Рау*

Қазақстан Республикасы
Инвестициялар және даму министрінің
2016 жылғы 14 сәуірдегі

№ 375 бұйрығына қосымша

Әуе қозғалысын ұйымдастыру және оған қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулыққа 1-1-қосымша

Әуеайлақтық диспетчерлік орталық (әуеайлақ ауданының диспетчерлік пункті) пен аудандық диспетчерлік орталықтың (аудандық диспетчерлік пункті) диспетчерлік пункттерінің жабдықтарын бақылау тізбесі

№	Жабдық түрі	Брифинг ДП	ЖДП	СДП	МДП	ШДП	ЖДП	ЖДП	АД	Мобильді жылжымалы МДП	Арна маусым автот
1	Диспетчердің пульті	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2	Негізгі және резервтік радиостанцияларды басқару органдары	-	+	+	+	+	+	+	+	+ ⁶	+ ⁶
3	Авариялық арна радиостанциясын басқару органдары	-	-	-	+	+	+	+	+	+	+
4	Әуедегі жағдайды бейнелеу аппаратурасы	-	-	-	+ ⁴	+	+	+	+	+ ⁴	+ ⁴
5	ҰАШ РЛС (ЖҚБ АЖ) ақпаратын бейнелеу аппаратурасы	-	+ ²	-	-	-	-	-	-	-	-
6	АРП индикаторы немесе әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасында пеленгтік ақапартты көрсету	-	+	+	+	+	+	+ ¹	+	-	-
7	Әуеайлақіші байланысы радиостанциясын басқару органы	-	+	+	+	-	-	-	-	+	-
8	Дыбыс зорайтқыш және/немесе телефон байланысы аппаратурасы	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
9	Жабдық болған жағдайда АЖРМ (ПРС немесе VOR) арқылы команда беру арнасын басқару органы	-	-	-	+	+	+ ¹	-	-	-	-
	Ұшып-көтерілу және қонудың жарық-сигналдық құралдарын басқару органдары	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-

10	Жарық-сигналдық жабдықты қашықтан басқару аппаратурасы	ҰҚЖ-дан шығып кетудің және ҰҚЖ-ға шығудың жарық-сигналдық құралдарын басқару органдары	-	-	+2	+2	-	-	-	-	-	-		
		Әуеайлақ бойынша жермен жүру жарық-сигналдық құралдарын басқару органдары	-	+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	Қону жүйелерінің жай-күйі туралы автоматтандырылған сигнал беру	Дыбыстық және жарықтық	РМЖ	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-	
			ҚЖЖ	-	-	-	+	+1	-	-	-	-	-	-
		Жарықтық	Ұшып шығу және қону кезінде ЖСЖ-ы	-	-	-	+	-	-	-	-	-	-	-
			ҰҚЖ-дан шығып кету және ҰҚЖ-ға шығу ЖСЖ-ы	-	-	+	+	-	-	-	-	-	-	-
		Аэродром бойынша жермен жүру ЖСЖ-ы	-	+	-	-	-	-	-	-	-	-		
12	Жарықтық сигнал беруін басқару пульті және «ҰҚЖ бос емес» индикаторы немесе әуе жағдайын бейнелеу аппаратурасын басқару және «ҰҚЖ бос емес» көрсету		-	-	+	+	-	-	-	-	-	-		
13	Жабдық болған жағдайда ЖКРС жабдығының жай-күйінің дыбыстық және жарықтық сигнал беруді		-	-	-	+	-	-	-	-	-	-		
14	Метеоақпараттарды бейнелеу құралы		+1	+1	+5	+4,5	+5	+5	+1	+1	-	-		
15	Сағаттар		+	+	+	+	+	+	+	+	+	+		

¹ Ұ с ы н ы л а т ы н ж а б д ы қ ;

² III санаттың қонуға дәлме-дәл кіру ҰҚЖ-ы бар әуеайлақтарда орнатылады;

³ Басқарылатын жермеп жүру құралдары жоқ болғанда бүйірлік жермеп жүру оттарын және басқарылмайтын жарықтық көрсеткіштерді қону және ұшып-көтерілу оттарының тобымен бірге басқаруға рұқсат етіледі.

⁴ Жабдық I, II, III санаттардағы және А, Б және В класты ҰҚЖ-ы бар әуеайлақтарда орнатылуы тиіс. Жабдық Г, Д және Е класты ҰҚЖ-ы бар әуеайлақтар үшін әуе

озғалысына диспетчерлік қызмет көрсету мақсаттарын қамтамасыз ету үшін аэронавигациялық ұйыммен есептелетін тәуекелдерді бағалауға сүйене отырып белгіленеді.

⁵ӘҚБ диспетчерлік пункттерін бір үй-жайда (залда) орналастыру кезінде, диспетчердің тиісті жұмыс орнынан метеоақпаратты оқу мүмкіндігі қамтамасыз етілсе, осы диспетчерлік пункттер үшін метеоақпаратты бейнелеудің бірыңғай құралын орнатуға жол беріледі.

⁶Резервтік радиостанцияларды басқару органдары талап етілмейді.

Е с к е р т п е :

1) Бір диспетчер бірнеше функцияларды қоса атқарған кезде, осы тізбеге сәйкес жабдық бір жұмыс орнында шоғырландырылады;

2) Ұялы (жылжымалы) МДП және арнайы мақсаттағы автомобильдің ҰРТҚ және авиациялық әуе байланысы үшін ұшу кезінде тексеру талап етілмейді.»