

"Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығына өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрінің м.а. 2023 жылғы 26 сәуірдегі № 297 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2023 жылғы 3 мамырда № 32411 болып тіркелді

БҰЙЫРАМЫН:

1. "Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасының Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығына (Қазақстан Республикасының нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізілімінде № 15597 болып тіркелген) мынадай өзгерістер мен толықтырулар енгізілсін:

тақырып мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы";

"кіріспе мынадай редакцияда жазылсын:

"Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 92-1-бабының 7-тармағына және 93-бабының 3-тармағына сәйкес **БҰЙЫРАМЫН:**";

1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1. Қоса беріліп отырған Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидалары бекітілсін";

осы бұйрықпен бекітілген Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларында:

тақырып мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидалары";

1-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"1. Осы Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидалары (бұдан әрі – Қағидалар) "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 92-1-бабының 7-тармағына және 93-бабының 3-тармағына, сондай-ақ Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан

әрі – ИКАО) стандарттары мен және ұсынылған тәжірибелеріне сәйкес әзірленді, азаматтық және эксперименттік авиациядағы оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеу тәртібін, сонымен қатар авиациялық оқиғалар туралы деректерді ұсыну жүйесіне қойылған талаптарды анықтайды.";

2-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"2. Авиациялық оқиғаны немесе оқиғаны тергеудің жалғыз мақсаты-болашақта авиациялық оқиғалар мен оқиғалардың алдын алу. Бұл қызметтің мақсаты ешкімнің кінәсінің немесе жауапкершілігінің үлесін белгілеу емес.";

3-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"3. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркелген азаматтық және эксперименттік авиация әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органы құратын авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі комиссия (бұдан әрі – Комиссия) тексереді.

Осы Қағидалармен белгіленген тізбедегі жекелеген оқыс оқиғалардың түрлерін пайдаланушылар (азаматтық авиация ұйымдары) ұшу қауіпсіздігін басқару жүйелері шеңберінде дербес тергеп-тексереді. Мұндай тексерулер азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның шешімі бойынша осы Қағидаларда белгіленген тәртіппен және мерзімдерде жүргізіледі. Тергеп-тексеру аяқталғаннан кейін пайдаланушылар (азаматтық авиация ұйымдары) түпкілікті есепті азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органына және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға ұсынады.

Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі Комиссия жүргізілетін тергеп-тексеру кезінде объективтілік пен бейтараптық қағидаттарын басшылыққа алады. Тергеп-тексерудің тәуелсіздігі мақсатында авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия мүдделер қақтығысын болғызбауды ескере отырып қалыптастырылады.

Комиссияға Халықаралық азаматтық авиация ұйымы туралы конвенцияға 13-қосымшада (бұдан әрі – ИКАО Конвенциясына 13-қосымша) баяндалған стандарттар мен ұсынымдарға сәйкес тергеп-тексеру жүргізуде тәуелсіздік беріледі.

Тергеп-тексерулерді ұйымдастыру кезінде Қазақстан Республикасының заңдарында тікелей көзделген жағдайларды қоспағанда, жеке және (немесе) заңды тұлғалар, басқа да мемлекеттік органдар тарапынан авиациялық оқиғаларды немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның қызметіне араласуға жол берілмейді. Комиссияға авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруді ұйымдастыру кезінде кідіріссіз барлық заттай дәлелдемелерге қол жеткізу ұсынылады.";

5-тармақта:

мынадай мазмұндағы 7-1) тармақшамен толықтырылсын:

"7-1) авиациялық оқиға – әуе кемесін пайдалануға, кез келген кезеңде ұшуды қамтамасыз етуге және орындауға, сондай-ақ техникалық қызмет көрсетуге немесе оны сақтауға байланысты кез келген оқиға;"

13) тармақша мынадай редакцияда жазылсын:

"13) борттық өзін-өзі жазғыш (FDR, CVR) – авиациялық оқиғаны немесе инцидентті тергеп-тексеруді жүргізу үшін қосымша дереккөз, мәліметтер ретінде әуе кемесінің бортында орнатылатын кез келген өзін-өзі жазатын аспап;"

мынадай мазмұндағы 23-1) тармақшамен толықтырылсын:

"23-1) ADREP (Accident/Incident data reporting) таксономиясы – авиациялық оқиғалар мен инциденттер туралы деректерді ұсыну бойынша ИКАО жүйесінің бөлігі болып табылатын авиациялық оқиғаларды жіктеу жүйесі, осы оқиғалар бойынша ұшу қауіпсіздігі саласындағы үрдістерді талдауға мүмкіндік беретін атрибуттар мен олармен байланысты мәндер жиынтығы;"

27), 28) тармақшалар мынадай редакцияда жазылсын:

"27) тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті тұлға – тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия құрамындағы азаматтық авиация саласындағы авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруді ұйымдастыру және өткізу тапсырылатын бастапқы дайындықтан өткен лауазымды тұлға;

28) уәкілетті өкіл – өзге мемлекет жүргізетін тергеп-тексеруге қатысу үшін тиісті біліктілігінің болуына байланысты тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган тағайындаған тұлға;"

мынадай мазмұндағы 29) тармақшамен толықтырылсын:

"29) фактологиялық хаттама – тергеу барысында анықталған фактілер, шарттар мен мән-жайлар баяндалған растайтын құжаттар мен хаттамалардың жиынтығы.";

7-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"7. Авиациялық оқиғаға ұшыраған әуе кемесін пайдаланушы 24 сағаттан кешіктірмей авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті түрде ұсыну жүйесі арқылы Комитетке және тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органға, сондай-ақ азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға хабарлама жібереді.

Хабарламада:

- 1) авиациялық оқиғаның түрі туралы;
- 2) авиациялық оқиғаның жіктелуі (ИКАО adrep таксономиясына сәйкес);
- 3) әуе кемесін жасаушысы, моделі, мақсаты, ұлттық және тіркеу белгілері және сериялық нөмірі туралы;
- 4) әуе кемесінің ең жоғары ұшу салмағы туралы;
- 5) авиациялық оқиға кезіндегі метеожағдай туралы;
- 6) әуе кемесі иесінің, пайдаланушының және/немесе жалға алушының атауы туралы

;

- 7) әуе кемесі командирінің және экипаж мүшелерінің тегі;
- 8) әуе кемесі командирінің біліктілігі және экипаж мүшелері мен жолаушылардың азаматтығы туралы;
- 9) авиациялық оқиға болған күні мен уақыты (жергілікті уақыт немесе дүниежүзілік үйлестірілген уақыт (бұдан әрі – UTC) туралы;
- 10) әуе кемесінің жөнелтілген соңғы нүктесі мен белгіленген қону нүктесі;
- 11) әуе кемесінің қандай да бір тез анықтауға болатын географиялық пунктіндегі, ендіктегі және бойлықтағы тұрған жері;
- 12) экипаж мүшелері мен жолаушылар саны – бортта қаза тапқандардың және ауыр жарақат алғандардың саны;
- 13) жерде ауыр дене жарақатын алған экипаж мүшелері мен жолаушылар саны;
- 14) авиациялық оқиға сипаттамасы және қаншалықты белгілі екеніне байланысты әуе кемесінің зақымдану белгілері;
- 15) авиациялық оқиға болған ауданның физикалық сипаттамалары, сондай-ақ оқиға болған жерге жету қиындықтар немесе оқиға орнына жетуге қатысты арнайы талаптар туралы ақпарат;
- 16) әуе кемесінің бортындағы қауіпті заттардың болуы және олардың сипаттамасы туралы ақпарат қамтылған.";

27-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"27. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган қажет болған жағдайда тергеуге қатысу үшін мамандарды жіберуді, сондай-ақ объективті бақылау құралдарын (FDR, CVR) қолдануды түсіндіру жұмыстарын жүргізуді қоса алғанда, тергеп-тексеруге көмек көрсету өтінішімен Мемлекетаралық авиациялық комитетке (МАК) немесе кез келген мемлекетке жүгінеді.";

мынадай мазмұндағы 27-1-тармақпен толықтырылсын:

"27-1. Адам құрбандарымен болған авиациялық оқиғаларды тергеу кезінде тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган тергеу жүргізуді толық немесе ішінара МАК-қа тапсырады. Бұл ретте МАК ұлттық заңнама негізінде адам құрбандарымен болған авиациялық оқиғаға тергеу жүргізеді, ал тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган тергеуге қатысу үшін өзінің уәкілетті өкілін тағайындайды.";

32-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"32. Комиссия құрылған сәттен бастап авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есепті бекіту күніне дейінгі адам құрбанысыз болған авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру ұзақтығы, әдетте, егер қосымша зерттеулер қажет болмаса, 12 айдан аспайды, егер қосымша зерттеулер қажет болмаса, адам құрбаны болған авиациялық оқиға 36 айдан аспайды.

Егер авиациялық техниканы зерттеуді және сынақтан өткізуді жүргізу тергеп-тексеру үшін белгіленген мерзімі ішінде мүмкін болмаса, Комиссия

төрағасының өтініші бойынша тергеп-тексеру мерзімі мемлекеттік авиация саласындағы уәкілетті органмен зерттеу жүргізуді аяқталғанға дейін ұзартылады.";

33-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"33. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге, сондай-ақ тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның сұрау салуы бойынша мамандарды іссапарға жіберуге байланысты барлық жұмыстарды әуе кемесінің пайдаланушысы (иесі) қаржыландырады.";

86-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"86. Түпкілікті есептің жобасын Комиссия төрағасы комиссия мүшелеріне талдауға ұсынады.

Егер олар Түпкілікті есептің мазмұнымен келісетін болса, оған комиссияның барлық мүшелері қол қояды және тергеп-тексеруді тағайындаған тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның лауазымды тұлғасы қол қояды.

Мазмұны бойынша келіспеушіліктер болса, Түпкілікті есеп Комиссия төрағасы ұсынатын редакцияда дайындалады Түпкілікті есептің мазмұнымен келіспеген комиссия мүшесі ерекше пікірін жазбаша түрде ұсынады.

Ол ерекше пікірде келіспеуінің нақты себептері және олардың негіздемесі, сондай-ақ ұсынып отырған тұжырым көрсетіледі. Ерекше пікір міндетті түрде хаттамада ресімдеп, комиссия мүшелері қарайды.

Түпкілікті есепке Комиссия төрағасы және оның барлық мүшелері қол қояды.";

92-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"92. Қазақстан Республикасының аумағында шетел әуе кемесімен болған авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру барысында Түпкілікті есептің жобасы мүмкіндігінше қысқа мерзім ішінде өздерінің нақты және негізді ескертулері көрсетілген ұсыныстарымен тергеп-тексеруді бастаған мемлекетке, тіркеуші мемлекетке, пайдаланушы мемлекетке, әзірлеуші мемлекетке, жасаушы мемлекетке, тергеп-тексеруге қатысқан мемлекетке жіберіледі. Жобасы жіберілген сәттен бастап 60 күн ішінде мемлекеттердің келіп түскен барлық ескертулерін Комиссия қарайды.

Есептің мәтініне енгізуге орынсыз болып танылған ескертулер, Түпкілікті есеп жария болған жағдайларды ескермегенде, Түпкілікті есепке қоса беріледі. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган түпкілікті есептің жобасы жіберілген күннен бастап 60 күн ішінде ескертулер алмаған кезде, осы мерзімді ұзартуды тиісті мемлекеттер мақұлдаған жағдайларды қоспағанда, түпкілікті есеп жарияланады. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша ұсынылатын ұсынымдар түпкілікті есеп жобасына енгізілуге тиіс.";

99-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"99. Осы Қағидаларға 26-қосымшада келтірілген тізбедегі азаматтық және эксперименттік авиациядағы тергеп-тексеруге жататын оқыс оқиғалардың кейбір түрлерін ұшу қауіпсіздігін басқару жүйелері шеңберінде пайдаланушылар (азаматтық авиация ұйымдары) дербес тексереді.

Осындай тергеп-тексерулер азаматтық авиациядағы осы Қағидалармен бекітілген тәртіпте және мерзімде тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның шешімі бойынша жүргізіледі. Комиссияны тағайындау туралы бұйрықты пайдаланушы (азаматтық авиация ұйымының басшысы) шығарады.

Тергеп-тексеруді тергеушілердің тиісті біліктілігі бар және тиісті даярлықтан өткен тұлғалар жүргізеді";

101-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"101. Егер тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган пайдаланушының (азаматтық авиация ұйымдарының түпкілікті есебінің қорытындыларымен толық немесе оның қандай да бір бөлігімен келіспеген жағдайда, осындай есеп пайдаланушыға (азаматтық авиация ұйымдарына) түзету үшін қайтарылады. Бұл ретте пайдаланушы (азаматтық авиация ұйымдары) күнтізбелік 30 күн ішінде тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органға өзгертілген түпкілікті есепті ұсынады.";

104-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"104. Хабарламада мынадай ақпарат:

- 1) оқиға түрі;
- 2) авиациялық оқыс оқиғаның жіктелуі (ИКАО adrep таксономиясына сәйкес);
- 3) авиациялық оқыс оқиғаның күні, уақыты (жергілікті және дүниежүзілік үйлестірілген уақыт UTC), орны;
- 4) әуе кемесінің үлгісі, мемлекеттік және тіркеу танылым белгілері, мақсаты мен тиесілігі;
- 5) әуе кемесінің ең жоғары ұшу салмағы туралы;
- 6) авиациялық оқыс оқиға болған сәттегі метеожағдайлар;
- 7) әуе кемесі командирінің және экипаж мүшелерінің тектері;
- 8) тапсырманың сипаты, рейс нөмірі;
- 9) хабарламаны берген кездегі авиациялық оқыс оқиғаның нақты анықталған мән-жайлары;
- 10) әуе кемесінің зақымдану дәрежесі;
- 11) дене жарақатын алған экипаж мүшелерінің және борттағы жолаушылардың саны;
- 12) жерде дене жарақатын алған экипаж мүшелері мен жолаушылар саны қамтылады.

Көрсетілген мәліметтердің ешқайсысының болмауы хабарламаны берудің кешігуіне негіз болып табылмайды. Хабарламада авиациялық оқиғаның мән жайлары мен себептері туралы болжамды мәліметтер жоқ.";

111-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"111. Егер авиациялық оқыс оқиға болған әуе кемесін пайдаланушыдан (иесінен) ақаулықты техникалық қызмет көрсету және авиациялық техниканы жөндеу бойынша сертификатталған ұйым күшімен жоюға болады деген ақпарат келіп түссе,

тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган осындай жұмыстарды жүргізуге рұқсат береді. Әуе кемесін іске қосуды белгіленген тәртіппен тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органға мынадай құжаттарды ұсынумен жүзеге асырады:

- 1) әуе кемесін пайдалануға беруге арналған техникалық актіні;
- 2) экипаж мүшелерінің түсіндірме хаттары (сұрау салу бойынша);
- 3) егер әуе кемесін әзірлеуші немесе жасаушы құжаты бақылау-сынау және бақылаулық ұшу (ұшып шығуға) жүргізу қарастырылса, пайдаланушы есеп ұсынады (сұрау салу бойынша).

Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның сұранымы бойынша оқыс оқиғаға байланысты басқа да құжаттар қоса берілуі мүмкін

Әуе кемесінің ұшуына немесе техникалық ұшып келуге рұқсатты техникалық қызмет көрсету және авиациялық техниканы жөндеу бойынша сертификатталған ұйым берген әуе кемесіне ұшуға рұқсат ету туралы техникалық актінің негізінде тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органмен келісім бойынша азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым береді.";

113-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"113. Комиссияны тағайындау туралы бұйрық шыққан сәттен бастап авиациялық оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша есеп бекітілгенге дейін авиациялық оқыс оқиғаны тергеп-тексеру мерзімі, әдетте, бір айдан, егер қосымша зерттеулерді жүргізу қажет болмаса, елеулі авиациялық оқыс оқиға үш айдан аспайды.

Тергеп-тексеру мерзімін ұзартуға Комиссия төрағасының сұрауы бойынша тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның келісімі бойынша комиссияны тағайындаған басшының рұқсатымен жол беріледі.

Пайдаланушы (азаматтық авиация ұйымы) тергеп-тексеру мерзімін ұзартуды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органды хабардар ете отырып, негізделген мән-жайлар жағдайында дербес жүзеге асырады.";

мынадай мазмұндағы 113-1-тармақпен толықтырылсын:

"113-1. Авиациялық оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты барлық жұмыстарды, сондай-ақ тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның сұрау салуы бойынша мамандарды іссапарға жіберуді әуе кемесінің пайдаланушысы (иесі) қаржыландырады.";

мынадай мазмұндағы 113-2-тармақпен толықтырылсын:

"113-2. Әуе кемесін пайдаланушы (иесі) тексеруге тартылатын комиссия мүшелеріне авиациялық оқиға орнында жұмыстар жүргізу үшін барлық қажетті жағдайларды жасайды, оның ішінде қажетті жарақтармен, көлік құралдарымен және байланыс құралдарымен, сондай-ақ жұмыс пен демалуға арналған үй-жайлармен, тамақпен қамтамасыз етеді.";

154-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"154. Ұшу қауіпсіздігі бойынша ұсынымдарды іске асыру бойынша бақылауды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым жүзеге асырады. Ұсыныстарды іске асыру бойынша ведомствоаралық іс-шаралардың жоспарын орындаушылар бірлесіп орындаушылармен бірге әзірлейді. Жұмыстарды бірлесіп орындаушылар қарауға іс-шаралар жоспарының жобасын алғаннан кейін үш жұмыс күні ішінде оны келісулері немесе өздерінің ескертулері мен ұсыныстарын жазбаша түрде ұсынады. Даулы мәселелер бойынша шешімді іс-шаралар жоспарын бекітетін басшылар қабылдайды.";

169-тармақ алып тасталсын;

172-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"172. Авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесі жаза қолдануға бағытталмаған және хабарламаның құпия болуын және ақпарат көздерін қорғауды көздейді, себебі авиациялық оқиға оқиғаны тергеп-тексеру мақсаты оқиға себебін анықтауға және келешекте оны болдырмау бойынша шаралар қабылдау болып табылады. Қазақстан Республикасы азаматының ар-намысы мен қадір-қасиетіне нұқсан келетін немесе оның заңды мүдделеріне зиян келтіретін авиациялық оқиғалар туралы ұсынылған деректерде түскен дербес деректері мен жеке өмірі жөніндегі мәліметтерді, осы азаматтың өз келісімінсіз, дерекқорға енгізілмейді және Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген жағдайларды қоспағанда, қолжетімділігі шектеулі ақпарат болып табылады.";

174-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"174. Авиациялық оқиғалар туралы ұсынылған деректерді қабылдау, оларды талдау және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге теріс әсер ететін қауіпті факторларды жою жөніндегі ұсыныстарды әзірлеу үшін тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органда және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымда, сондай-ақ Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация саласындағы кәсіпорындары мен ұйымдарында авиациялық оқиғалар туралы мәліметтерді жинауды, бағалауды, өңдеуді, талдауды және сақтауды қоса алғанда, авиациялық оқиғалар туралы деректерді ұсыну жүйесінің жұмыс істеуіне жауапты лауазымды адамдар тағайындалады.

Азаматтық авиация ұйымдары тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органға осы Қағидалардың 28-қосымшасындағы нысанға сәйкес міндетті және ерікті түрде оқиға туралы есеп береді";

176-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"176. Деректерді ерікті түрде ұсыну жүйесі арқылы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы ақпарат қабылданады.";

мынадай мазмұндағы 176-1-тармақпен толықтырылсын:

"176-1. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті түрде ұсыну жүйесі шеңберінде тіркелмейтін ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты

немесе ықтимал кемшіліктер туралы ақпарат жинау мақсатында деректерді ерікті түрде ұсыну жүйесі арқылы жіберілген деректерді пайдаланады.";

177-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"177. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы деректерді ерікті түрде ұсыну тәртібін Қазақстан Республикасының кез келген жеке немесе заңды тұлғасы ұсынады.";

181-тармақ мынадай редакцияда жазылсын:

"181. Алынған деректерді тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның лауазымдық тұлғасы қарайды және анықталған қауіпті факторды жою жөнінде шаралар әзірленеді.";

мынадай мазмұндағы 183-тармақпен толықтырылсын:

"183. Авиациялық оқиғалар туралы деректерді біріздендіру мақсатында авиациялық оқиғаларды жіктеу және санаттау кезінде ИКАО ADREP таксономиясы пайдаланылады .";

мынадай мазмұндағы 184-тармақпен толықтырылсын:

"184. Қашықтықтан басқарылатын авиациялық жүйелердің (ҚБАЖ) азаматтық әуе кемелерімен авиациялық оқиғалары (әртүрлі түрлерінің соқтығысуы) тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның тексеруіне жатады.";

мынадай мазмұндағы 185-тармақпен толықтырылсын:

"185. Азаматтық авиация ұйымдарымен және басқа мемлекеттермен жүзеге асырылатын ұшу қауіпсіздігі жөніндегі ұсынымдардың орындалуын бақылау жөніндегі хат алмасулар шеңберінде кіріс және шығыс пошта жөнелтілімдерін тіркеуді авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеру файлдарында (электрондық жеткізгіштерде) тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган жүргізеді.";

мынадай мазмұндағы 186-тармақпен толықтырылсын:

"186. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органда ұшу қауіпсіздігі бойынша ұсынымдар алуға жауап ретінде қабылданған шаралардың іске асырылу барысына мониторинг жүргізу рәсімдері қолданылады.";

мынадай мазмұндағы 187-тармақпен толықтырылсын:

"187. Егер тергеу жабылғаннан кейін, түпкілікті есеп шыққаннан кейін де, жаңа және маңызды деректер пайда болса немесе бастапқы талдау кезінде жіберілген қате анықталса, тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган жаңа деректерді зерттеу немесе қате талдауларды тексеру мақсатында тергеуді қайта бастайды. Егер жаңартылған тергеп-тексеру нәтижелері мұны талап етсе, тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган тергеп-тексерудің фактологиялық хаттамасына түзетулер енгізеді және қайта қаралған түпкілікті есепті азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның интернет-ресурсында жариялайды.";

мынадай мазмұндағы 188-тармақпен толықтырылсын:

"188. Адам құрбандарымен болған авиациялық оқиғаға тергеу жүргізетін мемлекет, оқиғаларды тергеуде тәжірибесі бар патологоанатомның қаза тапқан ұшу экипажының мүшелерін және ерекше жағдайларда қаза тапқан жолаушылар мен бортсеріктерді толық зерттеп-қарау аутопсиясы арқылы жүргізуін ұйымдастырады. Мұндай тексеру жедел және толық көлемде жүргізіледі.

Ескертпе: аутопсияға қатысты нұсқаулық материал авиациялық медицина жөніндегі нұсқаулықта (Дос 8984) және авиациялық оқиғалар мен инциденттерді тергеу жөніндегі нұсқаулықта (дос 9756) егжей-тегжейлі берілген, олардың біріншісінде токсикологиялық тексеру жүргізу бойынша егжей-тегжейлі ұсыныстар бар.";

2, 25 және 26-қосымшалар осы бұйрыққа 1, 2, 3-қосымшаларға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын;

осы бұйрыққа 4 қосымшаға сәйкес 28-қосымшамен толықтырылсын;

1-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
1-қосымша";

3-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
3-қосымша";

4-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
4-қосымша";

5-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
5-қосымша";

6-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және эксперименттік
авиацияда деректерді ұсыну және

авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
6-қосымша";

7-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
7-қосымша";

8-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
8-қосымша";

9-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
9-қосымша";

10-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
10-қосымша";

11-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
11-қосымша";

12-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс

оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
12-қосымша";

13-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
13-қосымша";

14-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
14-қосымша";

15-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
15-қосымша";

16-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
16-қосымша";

17-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
17-қосымша";

18-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
18-қосымша";

19-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
19-қосымша";

20-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
20-қосымша";

21-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
21-қосымша";

22-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
22-қосымша";

23-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
23-қосымша";

24-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда
деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
24-қосымша";

27-қосымшада жоғарғы оң жақ бұрыш мынадай редакцияда жазылсын:

"Азаматтық және
эксперименттік авиацияда

деректерді ұсыну және
авиациялық оқиғалар мен оқыс
оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
27-қосымша".

2. Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеру департаменті заңнамада белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрықты Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылауды өзіме қалдырамын.

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

*Қазақстан Республикасы
Индустрия және инфрақұрылымдық
даму министрінің міндетін атқарушы*

А. Бейспеков

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасының

Бас прокуратурасы

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы

Сыртқы істер министрлігі

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы

Ұлттық қауіпсіздік комитеті

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы

Ішкі істер министрлігі

Қазақстан Республикасы
Индустрия және
инфрақұрылымдық
даму министрінің
міндетін атқарушы
2023 жылғы 26 сәуірдегі № 297
1-қосымша
Азаматтық және эксперименттік
авиацияда деректерді ұсыну
және авиациялық оқиғалар мен
оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
2-қосымша

Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті тұлғаның куәлігі

Алдыңғы жағы (өлшемі 85 x 55 мм)

Қазақстан Республикасы Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тексеру департаменті	Мемлекеттік рәміз	Азаматтық авиация саласында тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті тұлғаның рұқсаты	
Куәлік иесінің суреті	Тегі:	Аты:	
	Жынысы:	Ұлты:	Туған күні:
	Жұмыс орны:	Лауазымы:	
	Куәліктің №	Жарамдылық мерзімі:	
	Иесінің қолы:		

Ескертпе: ағылшын тілінде толтыруға рұқсат етіледі

Артқы жағы

Қазақстан Республикасы Машина арқылы оқылатын аймақ (егер куәлік машинада оқуға арналмаған болса, толтырылмайды)		
Осы рұқсаттаманың иесі "Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және қызметі туралы" Қазақстан Республикасы Заңының 93 және 93-1-баптарына сәйкес қызметтік міндеттерді жүзеге асыру үшін ангарларды, отын қоймаларын, пайдаланушылардың қызметтік үй-жайларын және авиациялық оқу орталықтарын қоса алғанда, Қазақстан Республикасы әуежайларының барлық бақыланатын аймақтарына, әуе кемелеріне және азаматтық авиация ұйымдарының объектілеріне кедергісіз кіреді".		
Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды адамы	Қолы	Тегі, аты, әкесінің аты (бар болса)
Берілген орны мен күні		

Ескертпе: ағылшын тілінде толтыруға рұқсат етіледі

2-қосымша

Азаматтық және эксперименттік
авиацияда деректерді ұсыну
және авиациялық оқиғалар мен
оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
25-қосымша

Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді міндетті түрде ұсыну жүйесі арқылы хабарлауға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тергеп-тексеруіне жататын авиациялық оқиғалардың санаты

Деректерді міндетті түрде ұсыну жүйесі арқылы хабарлауға және тергеп-тексеруге жататын елеулі оқыс оқиғаларға мынадай санаттағы оқиғалар жатады:

1. Соқтығысуды немесе қауіпті жағдайды болдырмау үшін жалтару маневрін орындау немесе жалтару жөнінде орынды әрекеттерді жасау талап етілетін қауіпті жақындасулары.

2. Авиациялық апаттар ретінде жіктелмеген қақтығыстар.

3. Жарамды ӘК жерге соғылуын болдырмауға мүмкіндік берген жағдай. Жердегі кедергілердің (дінгек, құбыр, антенна, электр беру желілері, ағаштар, рельефтің жергілікті көтерілуі және т.б.) ӘК конструкциясының кез келген элементімен жанасуы сияқты.

4. Жабық немесе бос емес ҰҚЖ, РД* немесе соған арналмаған ҰҚЖ тоқтатылған ұшып көтерілулер.

5. Жабық немесе бос емес ҰҚЖ, РД* немесе соған арналмаған ҰҚЖ ұшып көтерулер.

6. Жабық немесе бос емес ҰҚЖ, РД* немесе соған арналмаған ҰҚЖ қону немесе қонуды орындауға әрекет жасау.

Ескертпе: *Тікұшақтардың рұқсат етілген ұшуларын қоспағанда.

7. Авиациялық оқиға ретінде жіктелмеген, нәтижесінде тек қаптамасы ғана зақымданған шасси тіреуінің жиналуы немесе жиналған шассилермен қону, әуе кемесін шамалы жөндеуден немесе жамау орнатқаннан кейін толық қалпына келтіру үшін келесі одан да ауқымды жөндеу орнына ұшу орындауға қауіпсіз шығаруға болған жағдайда.

8. Қону кезінде қанат ұшымен, қозғалтқыштың гондоласымен немесе әуе кемесінің кез келген басқа бөлігімен жанасу, бұл авиациялық оқиға ретінде жіктелмеген жағдайларда.

9. Ұшып көтерілу немесе биіктіктің бастапқы учаскесіне көтерілуі кезінде екпін алу барысында қажетті сипаттамаларға әуе кемесінің қол жеткізу қабілетсіздігі.

10. Экипаж кабинасында, жолаушылар салонында, жүк қоятын бөліктерде өрттің шығуы немесе қозғалтқыштың өртенуі және түтін пайда болған жағдайлар, тіпті мұндай өрттер өрт сөндіргіштердің көмегімен сөндірілсе де.

11. Ұшу экипаж мүшелерінің апаттық оттегін пайдалану қажет болған жағдайлар.

12. Авиациялық оқиға ретінде жіктелмеген газқұбырлы қозғалтқыштардың локализацияланбаған істен шығуларын қосқанда, әуе кемесінің конструкциясының бұзылу немесе қозғалтқыштың бұзылу жағдайлары. Олар:

әуе кемесінің одан әрі зақымдануына әкеп соқпайтын қозғалтқыш капотын (желдеткішін немесе негізгі контурын) немесе реверсивті құрылғы элементтерін жоғалту;

компрессордың немесе турбина қалақшалары немесе қозғалтқыштың басқа да ішкі элементтері қозғалтқыштың түтін шығаратын түтігі арқылы шығаруға қатысты оқиғалар;

конструкцияның немесе жүйелердің басқа элементтерінің қатты зақымдануына алып келмейтін радиолокатор ағыстатқышының бүлінуі немесе жоғалуы, ұшу кезінде есіктердің, люктердің, сатылардың, капоттардың немесе ағыстатқыштардың жұлынуы немесе ашылуы;

конфигурациядан ауытқу тізіміне (CDL) сәйкес ұшып шығуға рұқсат берілетін жалғасқанатшаның, қанат алдының немесе көтеру күшін арттыратын басқа құрылғылардың, қанат шеттерінің және тағы басқаның қиралуы немесе жоғалуы;

басқарудың аэродинамикалық үстіңгі беті, пилондар және қозғалтқыштар жоғалтылмай ілмектері тораптарының бұзылуы немесе ажыратылуы;

тірек немесе рульдік бұрандалар элементтерінің, тірек немесе рульдік бұранда төлкесінің, редуктордың (тікұшақтарға арналған) бүлінуі және зақымдануы;

трансмиссияның (тікұшақтарға арналған) бүлінуі немесе ажыратылуы;

сыртқы аспаның үзілуі немесе жүкті өздігінен түсуі;

нәтижесінде конструкция беріктігі бұзылатын, техникалық немесе ұшу сипаттамалары нашарлайтын басқа да жағдайлар.

13. ӘК пайдалануға елеулі әсер ететін бір немесе бірнеше борт жүйелерінің бірнеше рет істен шығуы.

14. Ұшу кезінде ұшу экипажы мүшелерінің жұмысқа қабілеттілігін жоғалту жағдайлары:

бір ұшқышпен (сыртқы ұшқышты қоса алғанда) ұшақтарда ұшуға қатысты немесе қолда бар экипаждың жұмыс жүктемесінің едәуір ұлғаюына байланысты ұшу қауіпсіздігі әлсіреген бірнеше ұшқыштармен ұшуға қатысты.

15. Отынның жеткіліксіз мөлшері, отынның толық өндірілуі, отынның жеткіліксіз жеткізілуі немесе борттағы отынды толық көлемде пайдалану мүмкін болмауы сияқты апатты жағдайды пилоттың хабарлауын талап ететін отын мөлшері немесе отынның таралуына қатысты жағдай.

16. Маңыздылық салдары бойынша А санатына жатқызылған ҰҚЖ рұқсат етілмеген шығулар (Салдарының маңыздылығын жіктеуге қатысты ақпарат ҰҚЖ рұқсат берілмеген кіруді болдырмау бойынша нұсқаулықта көрсетілген, Doc. 9870).

17. Ұшу немесе қону кезіндегі оқыс-оқиғалар. Олар:

әуе кемесінің ҰҚЖ шекарасынан тыс отыру немесе әуе кемесінің жүріс және екпін алу кезінде ҰҚЖ шекарасынан тыс шығу;

қанатының, бұранда қалағының және т.б. жермен жанасуы;

тоқтатылған рульдерімен ұшып көтерілу.

18. Жүйелердің істен шығуы (қуаттың немесе тартудың жоғалуын қоса алғанда), қауіпті метеоқұбылыстарының аймағына түсуі, рұқсат етілген шектеулерден шамадан тыс шығуы немесе немесе ӘК басқаруда қиыншылықтар туындататын басқа жағдайлар . Олар:

рульдеу беттерінің қажетті бұрышқа ауытқуының мүмкін еместігі;

рульдеу беттерінің бір немесе одан артық секцияларының флюгирлеуі немесе өздігінен ауытқуы;

басқару өткізгішінің бұзылуы немесе ажыратылуы;

басқару органдарынан рульдеу беттеріне берілетін байланыстың өзгермеуі, өздігінен немесе қате өзгеруі;

шектеуді енгізбеу немесе биіктік рулінің немесе бағыттау рулінің ауытқу бұрыштарындағы толық диапазонның қалпына келтірілмеуі. Басқарушылық ықпалға ӘК қалыпты әсерлесуінің бұзылуы;

стабилизаторының ауытқуының, өздігінен ауытқуының, флюгирлеуінің мүмкін болмауы;

ауытқу бұрыштары диапазондарының немесе қанат пен стабилизатор ауысу механизациясы жылдамдығының рұқсат етілмеген өзгеруі;

алдыңғы қанатшалардың, жалғасқанатшалардың, интерцепторлардың, көтеру күшін бәсеңдеткіштердің (спойлердің) секциялары арасындағы рұқсат етілмеген сәйкес келмеуі;

әуе кемесін басқаруда қиыншылықтар туындатқан кеңістік бағдарын жоғалтуы (эшелондау ережесін бұзылуына және т.б. әкелген);

бір және одан да көп құрылғы арқылы ұшудың салыстырмалы биіктігін, ұшудың аспаптық немесе ақиқаттық жылдамдығының анықталмауы;

әуе кемесін басқаруда қиыншылықтар туындатқан қанат (алдыңғы қанатшалар, қанат сырты, көтерме күшін бәсеңдеткіш (спойлер), интерцептерлер, қалқан) механизациясының қате шығарылуы немесе жинастырылуы.

19. Ұшуды және навигацияны басқаруға міндетті болып табылатын резервтеу жүйесінде бір жүйеден артық істен шығулары. Олар:

үш және одан көп авиагоризонты бар ӘК екі және одан көп авиагоризонттың істен шығуы;

екі және одан да көп гидрожүйесі бар ӘК екі және одан да көп авиажүйенің істен шығуы.

20. Сыртқы аспа арқылы тасымалданатын жүкті, немесе әуе кемесінің сыртқы жағынан тасымалданатын басқа жүкті абайсыз немесе апаттық шара ретінде әдейі түсіру.

21. Жеңіл және аса жеңіл ұшақтардың, сондай-ақ тікұшақтардың биіктен таңдалған алаңға қонғанын есептемегенде ӘК әуеайлақтан тыс шерде мәжбүрлі қонуы.

Тексерілетін оқыс-оқиғаларға мыналар жатады:

1) тікұшақтың минимумнан нашар ауа райына тап болғанда қонатынын есептемегенде жеңіл және аса жеңіл ұшақтардың, сондай-ақ тікұшақтардың әуеайлақтан (қону алаңы) тыс жерде қонуы;

2) көтерілу, қону және ұшу кезінде метеоминимумды бұзу;

3) әуе кемесінің немесе қозғалтқыштың, қозғалтқыштардың бірдей істен шығуын қоса алғанда, зақымдануы нәтижесінде конструкция беріктілігінің бұзылмауы, техникалық және ұшу сипаттамаларының нашарламауы. Олар:

ӘК конструкциясы элементтерінің зақымдануына, қозғалтқыштың істен шығуына немесе жүйелерінің біреуінің істемеуіне әкелетін ұшу кезінде ӘК атмосфералық электр тогының разрядымен зақымдануы;

шассидің амортизациялық тіректері, тіреуіштері, арбашықтары элементтерінің қирауы;

ӘК конструкциясының бұзылуына немесе қозғалтқыштың бұзылуына (істен шығуына) әкелетін авиадөңгелектердің кез келген санының бұзылуы жатады;

4) ӘК жүйелерінің істен шығуы. Олар:

ұшу кезінде қозғалтқыштың сөндірілуіне әкелетін қозғалтқыш жұмысының берілген параметрлерінің өзгеруі (өзгермеуі) немесе ескертетін сигнализацияның қосылуы;

ұшу кезінде жанармайдың төгілуі;

негізгі жүйеден бір не одан да көп шасси тіректерінің шығарылмауы. Бір не одан да көп шасси тіректерінің жиналмауы. Шасси тіректерінің өздігінен шығарылуы немесе жиналуы. Шасси бағандарының жабылмауы немесе өздігінен ашылуы;

басқару желілерінің арасындағы байланыстың бұзылуы (екі желілі ӘК мен тікұшақ үшін);

бір және одан да көп навигациялық жүйенің істен шығуы немесе қосылмауы;

жермен қауіпті жақындасу жүйесінің іске қосылмауы;

ӘК пилоттар кабинасында түтіннің, жану иісінің, сұйықтардың булануының, улы заттар иісінің пайда болуы.

өрт сөндіру жүйесінің немесе өрт, түтін немесе жоғары температура туралы дабылдаманың жалған түрде іске қосылуы. ӘК пилоттар кабинасында түтіннің, күйік иісінің, сұйықтық буларының, зиянды заттардың пайда болуы;

5) ұшуды орындауды және әуе кеңістігін пайдалануды реттейтін жетекші құжаттардың талаптарын бұзу. Олар:

ӘҚК органдарының өтінімдері мен рұқсатынсыз жүзеге асырылатын ӘК ұшулары;

ұшуға мұз қатқан ӘК шығару;

қозғалтқыштың тапсырмада қарастырылмаған жағдайда сөнуі;

б) қатты қону.

Ескертпе: тиісті әуе кемесінің пайдалануына рұқсат етілген минимум құрылғы тізіміне (Minimum Equipment List - MEL) кіретін ӘК жүйелерінің, аспаптары мен құрылғыларының істен шығуы және ақаулығы авиациялық оқыс оқиғаларға жатпайды.

3-қосымша

Азаматтық және эксперименттік
авиацияда деректерді ұсыну
және авиациялық оқиғалар мен
оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына

26-қосымша

Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді міндетті түрде ұсыну жүйесі арқылы хабарлауға және Азаматтық және эксперименттік авиациядағы пайдаланушылар (азаматтық авиация ұйымдары) тергеп-тексеретін авиациялық оқыс оқиғалар санаттары

1. Ұшу кезінде радиобайланыстың жоғалуы.

2. Маңыздылық салдары бойынша В, С, D санатына жатқызылған ҰҚЖ рұқсат етілмеген шығулар. (Салдарының маңыздылығын жіктеуге қатысты ақпарат ҰҚЖ рұқсат берілмеген кіруді болдырмау бойынша нұсқаулықта көрсетілген, Doc. 9870).

3. Ұшу кезінде шығыс бағындағы отынның ең аз қалдығы туралы дабыл қағу.

4. Экипаж мүшелерінің ұшу алдындағы демалысты немесе жұмыс уақыты нормаларын бұза отырып ұшуды орындау. Алкогольдік немесе есірткілік мас күйінің қалдық құбылыстары бар немесе экипаж мүшелері ұшу барысында алкогольдік ішімдіктерді және/немесе есірткіні пайдалану кезінде ұшуды орындау.

5. Екінші айналымға немесе қосалқы әуеайлаққа кетуге әкелген ӘК ұшуын қамтамасыз ету кезінде жерүсті радиожарық техникалық жабдықтардың істен шығуы.

6. Нәтижесінде конструкцияның беріктігі бұзылмаса, техникалық немесе ұшу сипаттамалары нашарламаса қозғалтқыштардың оқшауланған істен шығуын қоса алғанда әуе кемесінің немесе қозғалтқыштың зақымдануы. Олар:

шасси тіректерінің бірінде жарты және одан да көп авиашинның бұзылуы;

планердің, қозғалтқыш элементтерінің зақымдануына немесе оның жұмыс режимінің бұзылуына алып келетін ұшу кезінде құстармен немесе басқа да объектілермен соқтығысу;

кішігірім жөндеуді қажет етететін ӘК конструкциясы элементтерінің зақымдауына немесе қозғалтқыштардың оқшауланған істен шығуына әкелген ӘК бұршақтан зақымдалуы;

әуе винті қалақтарының жөндеу үшін белгіленген рұқсатнамалардан тыс бүлінуі, әуе винтінің төлке сүңгуірінің немесе жылыту жапсырмаларының бұзылуы (әуе бұрандалары бар ұшақтар үшін).

7. ӘК жүйелерінің істен шығуы. Олар:

қозғалтқыштың, ККҚ немесе олардың агрегаттарының оқшауланған істен шығуы;

қозғалтқышты отынмен қоректендірудің бұзылуы;

әуе кемесін басқаруда қиындықтар туғызбайтын экипаж кабинасының әйнегін тазарту жүйесінің істен шығуы;

шассидің алдыңғы тіреуі донғалақтарын басқару жүйесінің істен шығуы;

экипажға отын жұмсалымын немесе оның қалдығын анықтау мүмкіндігін бермейтін , отын жұмсалымын немесе оның мөлшерін өлшеу жүйесінің істен шығуы;

қауіпті ауа райында ұшу жағдайларында радиолокатордың істен шығуы;

ҰПБ көзделген жойылмайтын шаралармен жеке бактардан отынның өндірілмеуі, оның біркелкі өндірілмеуі немесе бактарға таратылуы;

тартқыш реверсінің қосылмауы, өшірілмеуі, өздігінен қосылуы немесе өшірілуі;
күштердің рұқсат етілмеген ұлғаюы (азаюы), басқару органдарында қайта орнын толтыру;

гидро күшейту мүмкіндігінің болмауы (рульдік беттерді безбустерлі басқаруға көшу), басқару органдарында күштерді треммирлеу мүмкіндігінің болмауы;

ПОС бас тартылған немесе өшірілмеген ӘК мұздану жағдайында ұшуға шектеулермен ӘК мұздану жағдайында ұшу;

қауіпті режимдер сигнал беруінің жалған іске қосылуы;

шасси тіреуінің қалпы сигнал беруінің іске қосылмауы немесе жалған іске қосылуы;
негізгі тежеу жүйесінің істен шығуы. Дөңгелектердің өз еркімен тежелуі немесе тежелмеуі;

қанат механизациясын жерде шығармау, жинамау, флюгирлеу, өздігінен шығару немесе жинау (қанатшалар, жабын, көтеру күшін сөндіргіштер (спойлерлерді), интерцепторлар, қалқаншалар);

стабилизатордың немесе қанат механизациясының қалпы сигнал беруінің және (немесе) индикациясының іске қосылмауы немесе жалған іске қосылуы;

бір аспап арқылы салыстырмалы ұшу биіктігін, ұшудың аспаптық немесе шынайы жылдамдығын анықтаудың мүмкін болмауы;

бір немесе екі авиакөкжиегі бар ӘК бір авиакөкжиегінің істен шығуы; бақылау жүйесінің істен шығуын қоса бір авиакөкжиектің істен шығуы; сигнал пайда болмаған (немесе егер сигнал беру көзделмеген) кез келген авиакөкжиек санының істен шығуы; жалған сигналдарды бере отырып, авиакөкжиекті бақылау жүйесінің істен шығуы;

бір және одан да көп берілген ұшу параметрлерін (биіктік-жылдамдық өлшемдерін, артық жүктемені, жантаюды, тангажды, шабуылды, сырғуды, траекториялық параметрлерін) қабылдамауға әкелетін ұшуды автоматты басқару жүйесінің істен шығуы немесе өздігінен ажыратылуы;

гидрожүйенің герметикасыздануы. Бір немесе одан да көп герметикасыздандырусыз гидрожүйелердің қысымының түсуі;

эшелонды ауыстыру қажеттілігіне әкеп соқтыратын ыстық ауаның магистраль арқылы шығуы, гермокабина ішінде ауа температурасының өзгеруі, гермокабина ішіне ауаны беру азаюы, гермокабина қысымының төмендеуі немесе аса үрленуі;

электрмен жабдықтау жүйелерінің бір және одан көп таратқыш құрылғыларынан тұрақты және (немесе) айнымалы токпен қуаттандыру сипаттамаларын бұзу, тұрақты немесе айнымалы токпен авариялық қоректенуіне көшу;

тану жүйесінің немесе қауіпті жақындасу сигнализация жүйесінің іске қосылмауы.

8. Ұшуды орындау және әуе кеңістігін пайдалануды реттейтін басшылық құжаттардың талаптарын бұзу. Олар:

биіктік, әуеайлақ аймағынан шығу, төмендеу немесе қонуға бет алу үшін белгіленген ережелері мен сызбаларын бұзу;

диспетчердің келісімінсіз белгіленген ұшу биіктігін өзгерту;

ӘК ұшып кеткеннен кейін ӘҚҚ органдарының келісімінсіз ұшу жоспары мен бағытын өзгерту;

белгіленген тік немесе бүйірлік эшелондау аралықты бұзу;

рұқсат етілген нормадан артық қашықтыққа, сондай-ақ ЖӘЖ шегінен тыс ӘҚҚ маршрутының осінен ауытқу;

ЖӘЖ трассалары (маршруттары) бойынша ұшып-көтерілу, қону немесе ұшу кезінде ауа-райы минимумын бұзу;

мұзбен жабылған ӘК ұшу (ПОС-пен қорғалған бетте, сондай-ақ қозғалтқышқа түсуі мүмкін қар мен мұз түсу кезінде ӘК басқа да беттерінде түсірілмейтін мұз болған жағдайда);

ұшу жоспарын өзгертуді талап ететін ұшу және қону пункттерінде ӘК бортына дауылдық ескертулерді немесе ұшу маршруты бойынша ауа райы жағдайы туралы ақпарат беру тәртібі мен мерзімін бұзу;

жоспарланбаған (белгіленбеген) әуесайлаққа (қону алаңына) отыру;

дайын болмаған ҰҚЖ ӘК қабылдау және шығару;

техникалық қызмет көрсету аяқталмаған ӘК-ні ұшуға шығару;

жарамды деп есептелмейтін ӘК-нің ұшып шығуы;

кондицияланбаған ЖЖМ ӘК-ге құю;

ӘК үлгідегі тиісті ҰПБ-да белгіленген ұшу үшін рұқсат етілген тізбеге кірмейтін істен шығулар болған жағдайда ӘК-нің ұшып шығуы;

ҰПН белгілеген ӘК жүктеу немесе ортаға дәл келтіру нормаларын бұзу, ортаға дәл келтірудің бұзылуына әкеп соқтырған ұшуда жүктің ығысуы;

ҰПБ талаптарына сәйкес келмейтін конфигурациямен ӘК ұшып шығуы, ұшуы немесе қонуы;

ҰПН-да айтылған шектеу сыртынан шығу (жылдамдық, қайта тиеу, шабуыл және жантаю бұрыштары бойынша, күштік қондырғылардың жұмыс режимдері, бұrandаның айналымының құлдырауы және т.б. бойынша);

ӘК пайдаланушыларының әуе қозғалысына қызмет көрсету органының нұсқауларын орындамауы ұшу қауіпсіздігіне айқын қауіп төнген және авиациялық оқиғаның алдын алған жағдайларды қоспағанда.

9. Авиациялық персоналдың қате әрекеттері. Олар:

тұрақтандырғыштың қате ауытқуы;

экипаждың шассидің алдыңғы тіреуі доңғалақтарының басқару жүйесін іске қоспауы;

шассиді қате шығару немесе жинау;

әуе кемесін басқаруда қиындық тудырмаған қанат механизациясын (қанат алдын, жабынды, көтеру күшін сөндіргіштерін (спойлерді), интерцепторларды, қалқаншаларды) қате шығару немесе жинау;

ұшудың бір және одан да көп берілген параметрлерінің (биіктік-жылдамдық өлшемдерінің, артық жүктеменің, жантаюдың, тангаждың, шабуылдың, сырғудың, траекториялық параметрлердің) ауытқуына алып келетін курс арналарының, жантаюдың, тангаждың немесе ұшуды автоматты басқару жүйесінің тартқыш автоматының қате сөнуі;

тартқыш реверсінің қате қосулуы немесе өшірілуі;

ӘК ҰҚЖ-ның, РЖ, рульдеу немесе тіркеп сүйреу кезінде перрон шегінен шығуы (ұшу мен қонудан басқа);

ӘК жер бетіндегі объектілермен (адамдармен, жануарлармен, көлік құралдарымен немесе БӨ, перрондағы жер кедергілерімен) соқтығысуы немесе соқтығысу қаупі.

Ескертпе: тиісті әуе кемесінің пайдалануына рұқсат етілген минимум құрылғы тізіміне (Minimum Equipment List - MEL) кіретін ӘК жүйелерінің, аспаптары мен құрылғыларының істен шығуы және ақаулығы оқыс оқиғаларға жатпайды.

4-қосымша

Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну және авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларына
28-қосымша

Оқиға туралы есеп беру

Оқиға күні		Уақыт	Жергілікті	UTC	Орын
ӘК өндірушісі және ӘК түрі	Тіркеу белгілері UP				
Пайдаланушы			АОС нөмірі		
Саны	өлім		байыпты		оңай
	экипаж		экипаж	жолаушылар	экипаж
					жолаушылар

Пайдалану бөлшектері басқа (көрсету)

Рейс нөмірі/шақыру хаттары		Биіктігі		Пайдаланылатын ҰҚЖ
Жөнелту пункті		Баратын жер		Баяндаманың ең жақын тармағы (БЖТ)
Б Ж Т қашықтығы және мойынтіректері	NM			ҚҰҚ АҰҚ ВМЖ ПМУ

--	--	--	--	--	--

Ұшу түрі		Кесте бойынша немесе кестеден тыс		Ішкі немесе \ халықаралық		ETOPS
		А-дан А-ға жолаушы		А-дан А-ға жолаушы		Тек жүк
		Ауыл шаруашылығы		Басқа авиациялық жұмыстар		Корпоративтік
		Екі адамдық жаттығу		Бір адамдық жаттығу		Бакылау-сынау немесе жүксіз / ұшу (positioning)
		Жеке		Парашютшілерді лақтыру		Медициналық
		Басқа (көрсеткіш)				

		Автотұрақта		Такси		Ұшу
		Жинақ		Мұздату (тікұшақтар үшін)		Эшелонмен ұшу
		Шеңберде ұшу		Әуе акробатикасы		Күту аймағында ұшу
		Төмендеу		Тәсіл		Қону

Влияние на полет		Жоқ		Ұшу кейінге қалдырылды / тоқтатылды		Үзілген ұшу
		Ұшуды орындай алмау		Шұғыл төмендеу		Апаттық қону
		Екінші айналымға күтім жасау		Стандартты емес кіру		Ауытқу
		Қайтару		Қозғалтқышты өшіру		Басқарудың / ұшу-техникалық сипаттамалардың айтарлықтай нашарлауы
		Жалтару әрекеттері (avoiding action)		Рұқсат етілген қону массасынан асып қону		Стандартты емес қону
		ҰҚЖ шегінен тыс домалау		Басқа (көрсету)		

Оқиғаның сипаттамасы

ӘКК Т.А.Ә.	Куәлік нөмірі		
Соңғы 90 күндегі рейд		Осы типтегі рейд	Жалпы рейд
Соңғы тексеру	ППП	БӘД орындалды (тексерушінің Т.А.Ә.)	
Тексеру күні	Тексерушінің сәйкестендіру нөмірі		

Оқиға түрі

Оқиға/ оқыс оқиға	Объектімен соқтығысу	Құрылғының/ жүйенің істен шығуы	Басқаруды жоғалту
	Қозғалтқыш қуатын жоғалту	Ә К зақымдануы	Планердің зақымдануы
	Өрт/ жарылыс / түгін	Жанармай/ басқа сұйықтықтар мен байланысты оқиға	Ұшу экипажы мүшесінің ауруы/ ұшу экипажының мүшесі өзінің қызметтік міндеттерін орындау
	Адамның жарақаты	Апаттық жабдықтың істен шығуы	ӘК қалдыру
	Жолаушыға / жүкке байланысты оқиға	Ескерту / апаттық жүйелерді дұрыс іске қосу	Ескерту / апаттық жүйелерді жалған іске қосу
	Жеделдік күйін жариялау	Басқа (көрсету)	

Ауадағы оқиға	Әуе кеңістігінің сәйкестендіру нөмірі		
	Соқтығысу қаупі	Бойлық эшелонда аралығын сақтамау	Рұқсат етілмеген биіктік сабағы
	Әуе кеңістігінде рұқсат етілмеген ұшу	Басқа рұқсаттарды бұзу	Ұшқыштың ұшуды жоспарлаудағы қиындықтары
	Рұқсат/ нұсқау кемшілігі	Ұшу ақпаратының жетіспеушілігі	Басқа (көрсету)

	Ескерту ССОС	СОС (РА) ұсыныстары	Ақпарат CON (ТА)
--	-----------------	------------------------	---------------------

Құрылғының істен шығуы	Аспаптардың сәйкестендіру нөмірі			Атауы құрылғы түрі		
	Бас тарту		Қолдану аймағы / қамту жеткіліксіз			Орнатудағы қиындықтар
	Шамадан тыс күнә/ ауытқу		Жалған қашықтық көрсеткіштері			Анықтаудағы қиындықтар
	Көрсеткіштерді оқудағы қиындықтар		Кедергі			Басқа (көрсету)
Әуеайлақтағы оқиға	Физикалық беттің болмауы		Таңбалаудың болмауы			Тірі табиғат өкілдерінің кіруі
	Физикалық жойылу		Жабдықты қосу/ пайдалану қиындықтары			Анықтаудағы қиындық
	Адамдарды қорғаудың жетіспеушілігі		Басқа (көрсету)			

Қауіпті жүктер	Ағып кету / төгілу	Түтін / газ / өрт	Қате / декларацияланбаған	Басқа (көрсету)
----------------	--------------------	-------------------	---------------------------	-----------------

Құстармен соқтығысу қаупі	Соқтығысу	Соқтығысу қаупі түрлері					
	Өлшемі	Шағын			Орташа		Үлкен
	Соққылардың саны	1	2-10		11-100	100	
	Байқалғандар саны	1	2-10		11-100	100	

--	--	--

ӘК ақауы / Техникалы қ мәліметтер		Негізгі компонент / қатысатын жүйелер										
А Т А к о д ы	Ақаулы бөлік											
Өнді руші	Үлгі											
Нөмі р бөліг і	Сериялық нөмір											
TTIS	Сағат	TSO циклдары			Сағат			TSO циклдары			Сағат	циклдар
Ақау анықталды		Жоспардан тыс			Жоспарлы қызмет көрсету өндіруші хабардар			Иә			Ж о к	
Техникалық қызмет көрсету ұйымы				Client ID			Ph					
ӘК зақымдану дәрежесі		Жойылды		Елеулі		Елеулі емес		Басқа (көрсету)				
ӘК жағдайы		Есептен шығарылған		Жөндеуде		Белгісіз		Басқа (көрсету)				
Оқиганың техникалық сипаттамасы												

Қол қоюшы туралы мәліметтер											
Аты			Client ID			Ph			Күні		
Қосымшалар	Кроктар		Есеп		Фотосуреттер		Басқа (көрсету)				