

"Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы" Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі № 505 бұйрығына өзгеріс енгізу туралы

Қазақстан Республикасы Көлік министрінің 2026 жылғы 1 маусымдағы № 131 бұйрығы . Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2026 жылғы 2 маусымда № 38879 болып тіркелді

ЗҚАИ-ның ескертпесі!

Қолданысқа енгізілу тәртібін 4-тармақтан қараңыз.

БҰЙЫРАМЫН:

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

көрсетілген бұйрықпен бекітілген Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидалары осы бұйрыққа қосымшаға сәйкес жаңа редакцияда жазылсын.

2. Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру департаменті Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген тәртіппен:

1) осы бұйрықты Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде мемлекеттік тіркеуді;

2) осы бұйрықты ресми жарияланғаннан кейін Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің интернет-ресурсында орналастыруды қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау жетекшілік ететін Қазақстан Республикасының Көлік вице-министріне жүктелсін.

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

Қазақстан Республикасының
Көлік министрі

Н. Сауранбаев

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы

Бас прокуратурасы

"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Ұлттық қауіпсіздік комитеті
"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Ішкі істер министрігі
"КЕЛІСІЛДІ"

Қазақстан Республикасы
Сыртқы істер министрігі

Қазақстан Республикасының
Көлік министрі
2026 жылғы 1 маусымдағы
№ 131
Бұйрыққа қосымша
Қазақстан Республикасының
Инвестициялар және даму министрінің
2017 жылғы 27 шілдедегі
№ 505 бұйрығымен
бекітілген

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

1-тарау. Жалпы ережелер

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 Республикасының Заңы 92-1-бабының 7-тармағына және 93-бабының 3-тармағына, сондай-ақ Халықаралық азаматтық авиация ұйымының (бұдан әрі – ИКАО) стандарттары мен ұсынылған тәжірибелеріне сәйкес әзірленді, азаматтық және эксперименттік авиациядағы оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеу тәртібін, сонымен қатар авиациялық жағдайлар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесіне қойылған талаптарды анықтайды.

2. Болашақта авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды болғызбау авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің бірден-бір мақсаты болып табылады. Кімнің болсын кінәсін немесе жауапкершілігін анықтау бұл қызметтің мақсаты болып табылмайды.

Себептерді және (немесе) ықпал ететін факторларды айқындау кінәні жүктеуді немесе біреудің әкімшілік, азаматтық немесе қылмыстық жауаптылығының үлесін белгілеуді көздемейді.

3. Біреудің кінәсінің немесе жауапкершілігінің үлесін белгілеуге бағытталған кез келген сот (соттан тыс) талқылауы немесе кез келген басқа тергеп-тексеру осы Қағидаларға сәйкес жүргізілетін тергеп-тексеруден бөлек жүргізіледі.

Тергеп-тексеру процесі тергеп-тексеруге қатысушы тараптардың мүдделерін жақтау немесе қорғауды көздемейді.

4. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінде тіркелген азаматтық және эксперименттік авиация әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның ұсынуы бойынша азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган құратын авиациялық оқиғалар немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі комиссия (бұдан әрі – Комиссия) жүзеге асырады.

5. Қазақстан Республикасының аумағында шетелдік азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган құратын авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның тергеп-тексеруіне жатады немесе өзара келісу бойынша әуе кемесі тіркелген елдің (пайдаланушының) шет мемлекеті тергеп-тексереді.

6. 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 авиациялық оқиға мен оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жүргізуде тәуелсіздік беріледі.

7. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі Комиссия тергеп-тексеруді кез келген сот (соттан тыс) талқылауынан немесе біреудің кінәсін немесе жауапкершілігін анықтауға бағытталған кез келген басқа тергеуден бөлек жүргізеді. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия мүшелері біреудің кінәсін немесе жауапкершілігін анықтауға бағытталған кез келген талқылаулар кезінде пікір білдірмейді.

8. Тергеп-тексерулерді ұйымдастыру кезінде авиациялық оқиғаларды немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның қызметіне, Қазақстан Республикасының заңдарында тікелей көзделген жағдайлардан басқа, жеке және (немесе) заңды тұлғалардың, мемлекеттік органдардың тарапынан араласуға жол берілмейді. Комиссияға авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруді ұйымдастыру кезінде кідіріссіз барлық заттай дәлелдемелерге қол жеткізу ұсынылады.

9. Қазақстан Республикасының аумағында авиациялық оқиғалар кезінде жедел ден қоюды және бастапқы іс-шараларды ұйымдастыруды қамтамасыз ету мақсатында авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші

басшысының бұйрығымен авиациялық оқиға орнына жедел шығуды қамтамасыз ететін авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның қызметшілері қатарынан тергеп-тексерушілердің кезекші бригадасы құрылады.

Кезекші бригада авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі іс-шараларды жүзеге асырады және комиссия құрылғанға дейін оның өкілеттіктерін орындайды. Комиссия құрылған кезде тергеп-тексерушілердің кезекші бригадасында тұрған тұлғалар Комиссия құрамына енгізіледі.

10. Егер Қазақстан Республикасының Мемлекеттік реестрінде тіркелген азаматтық авиация әуе кемесімен немесе Қазақстан Республикасының жеке немесе заңды тұлғасы оның пайдаланушысы болып табылған жағдайда шет мемлекеттің аумағында авиациялық оқиға болған жағдайда, авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым ИКАО стандарттарына және ұсыным тәжірибелеріне және осы Қағидаларға сәйкес іс-әрекеттерді жүзеге асырады.

11. Осы Қағидаларда пайдаланылатын терминдер мен анықтамалар:

1) авиакомпания – азаматтық әуе кемелерін пайдаланушының сертификаты бар заңды тұлға;

2) авиациялық оқиға – авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға жатқызылған жағдайларды қоса алғанда, бірақ олармен шектелмей, салдарлардың болуына және белгіленген сыныптамаға қарамастан, әуе кемесін пайдалануға, ұшуды қамтамасыз етуге және орындауға, сондай-ақ техникалық қызмет көрсетуге, жөндеуге немесе оны сақтауға байланысты кез келген оқиға;

3) авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым – Қазақстан Республикасының Үкіметі жалғыз құрылтайшысы және қатысушысы (акционері) болып табылатын, азаматтық және эксперименттік авиацияның авиациялық оқиғаларын немесе оқыс оқиғаларын тергеп-тексерулер жүргізуді ұйымдастыруға жауапты ұйым;

4) адамдар өлімі болған авиациялық оқиға (апат) – жолаушылардың немесе экипаж мүшелерінің біреуінің өліміне немесе хабарсыз жоғалып кетуіне әкеп соқтырған авиациялық оқиға.

Сондай-ақ, әуе кемесінен адамдарды авариялық эвакуациялау кезінде оның бортында болған адамдардың біреуінің қаза болуы да апатқа жатады;

5) адам шығынынсыз болған авиациялық оқиға (авария) – адам шығынынсыз болған немесе жолаушылардың немесе экипаж мүшелерінің біреуінің жоғалуына әкеп соқтырмаған авиациялық оқиға;

6) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым – жарғылық капиталына мемлекет жүз пайыз қатысатын, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласын орнықты дамытуды, ұшу қауіпсіздігі мен авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын акционерлік қоғам;

7) азаматтық немесе эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиға – азаматтық әуе кемесін ұшу мақсатында пайдаланумен байланысты, ұшқыш басқаратын әуе кемесі жағдайында қандай да бір адам ұшу ниетімен әуе кемесінің бортына көтерілген кезден бастап ұшу мақсатында бортта болған барлық адамдар әуе кемесін тастап шыққан кезге дейін орын алған немесе пилотсыз әуе кемесінде әуе кемесі ұшу мақсатында орнынан қозғалуға дайын болған кезден бастап ұшуды аяқтап тоқтағанға және негізгі күш қондырғысын ажыратқанға дейін орын алған және оның барысында:

дене жарақатын табиғи себептер нәтижесінде алған, өзін-өзі жарақаттаған не басқа адамдар жарақаттаған немесе әдетте жолаушылар мен экипаж мүшелерінің кіруіне болатын аймақтан тыс жерде жасырынып қалған билетсіз жолаушы дене жарақатын салған жағдайларды қоспағанда, қандай да бір адам осы әуе кемесінде болу не осы әуе кемесінен бөлінген бөліктерді қоса алғанда, әуе кемесінің қандай да бір бөлігімен тікелей жанасу не реактивті қозғалтқыш газдары ағынының тікелей әсер етуі нәтижесінде өліммен аяқталған дене жарақатын немесе елеулі дене жарақатын алғанда;

әуе кемесі зақым алады немесе оның құрастырылымы бұзылады, соның салдарынан құрастырылымның беріктігі бұзылады, әуе кемесінің техникалық немесе ұшу сипаттамалары нашарлайды және әдетте ірі жөндеу немесе зақымдалған элементті ауыстыру талап етіледі. Қозғалтқыштың істен шығуы немесе зақымдануы жағдайларын қоспағанда, тек бір ғана қозғалтқыш (оның қаптамаларын немесе қосалқы агрегаттарын қоса алғанда), әуе винттері, қанат ұштары, антенналар, датчиктер, қалақшалар, пневматиктер, тежеу құрылғылары, дөңгелектер, қаптамалар, панельдер, шасси есіктері, алдыңғы әйнектер, әуе кемесінің қаптамасы (мысалы, шағын майысулар немесе тесіктер) зақымданған жағдайда немесе негізгі винт қалақтарының, құйрық винт қалақтарының, шассидің елеусіз зақымдануы, сондай-ақ бұршақтың әсерінен немесе құстармен соқтығысудан болған зақымдар (радиолокатор антеннасының қаптамасындағы тесіктерді қоса алғанда) болған жағдайлар бұл қатарға жатпайды;

әуе кемесі хабарсыз жоғалып кеткен немесе оған бару мүлдем мүмкін болмайтын жерде болған авиациялық оқиға.

8) азаматтық авиация ұйымы – азаматтық авиация саласындағы қызметті жүзеге асыратын заңды тұлға;

9) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган – Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және азаматтық және эксперименттік авиация қызметі саласында басшылықты жүзеге асыратын орталық атқарушы орган;

10) апатқа ұшыраған әуе кемесі – рульдеу, ұшу, қону немесе құлау кезінде елеулі зақым алған немесе толық қираған әуе кемесі, сондай-ақ әуеайлақтан тыс жерге мәжбүрлі қонуды жасаған әуе кемесі;

11) ауыр дене жарақаты – адамның авиациялық оқиға кезінде алған дене жарақаты, және ол:

жарақат алған сәттен бастап жеті күн ішінде 48 сағаттан асатын уақытқа госпитальге жатқызу қажеттілігін талап ететін;

кез келген сүйегінің сынуына (қол, аяқ саусақтарының немесе мұрнының сынуын есептемегенде), ірі буын және омыртқа шеттерінің сынуына және жұмсақ еттерінің езіліп кетуіне әкелген;

қатты қан кетуді, жүйкелердің, бұлшықеттердің немесе сіңірлердің зақымдалуын тудыратын тіндердің жыртылуымен байланысты;

кез келген ішкі органның зақымдалуымен байланысты;

екінші немесе үшінші дәрежелі күйіктерді немесе дене бетінің 5%-дан астамына әсер ететін кез келген күйіктерді алуға байланысты;

жұқпалы заттардың немесе зақымдайтын радиацияның әсер етуінің расталған фактісімен байланысты;

12) аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші – әуе қозғалысының ұйымдастырылуын және (немесе) басқа да аэронавигациялық қызмет көрсетуді қамтамасыз ететін заңды тұлға;

13) әзірлеушінің мемлекеті – әуе кемесі үлгісінің конструкциясы үшін жауапты ұйымға қатысты заңды құзыры бар мемлекет;

14) әуе кемесі – жер (су) бетінен шағылысқан ауамен әрекеттесуді болғызбай, ауамен өзара әрекеттесу есебінен атмосферада қалықтайтын аппарат;

15) әуе кемесінің ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы – азаматтық әуе кемесін ұшуға пайдалану бойынша нұсқаулықта немесе сертификатта көрсетілген әуе кемесінің ең жоғары рұқсат берілген ұшып көтерілу массасы;

16) борттық өзін-өзі жазғыш – авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруді жүргізу үшін қосымша дереккөз, мәліметтер ретінде әуе кемесінің бортында орнатылатын кез келген өзін-өзі жазатын аспап;

17) елеулі авиациялық оқыс оқиға – әуе кемесінің пайдалану барысында авиациялық оқиғаның жоғары ықтималмен болуы, ұшқыш басқаратын әуе кемесі жағдайында қандай да бір адам ұшу ниетімен бортқа кірген кезден бастап ұшу мақсатында бортта болған барлық адамдар әуе кемесін тастап шыққан кезге дейін орын алған немесе пилотсыз әуе кемесінде әуе кемесі ұшу мақсатында қозғалуға дайын болған кезден бастап ұшуды аяқтап тоқтағанға және негізгі күш қондырғысын ажыратқанға дейін орын алған және оның барысында болған жағдай;

18) жасаушы мемлекет – әуе кемесін, қашықтықтан ұшуды басқару пунктін, қозғалтқышты немесе әуе винтін түпкілікті жинау үшін жауапты ұйымға қатысты заңды құзыры бар мемлекет;

19) жаһандық маңызы бар ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсыныс (SRGC) – ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсыным, оның жаһандық деңгейде

ықтимал елеулі салдарлармен қайталану ықтималдығына байланысты, ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттыру мақсатында уақтылы шаралар қабылдауды талап ететін жүйелік кемшілікке қатысты;

20) C2 желісі – ұшуды басқару мақсатында қашықтықтан басқарылатын әуе кемесі мен қашықтықтан басқарылатын пункт арасындағы деректерді беру желісі;

21) ADREP (Accident/Incident data reporting) ИКАО 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;

22) кеңесші – осы мемлекеттің уәкілетті өкіліне тергеп-тексеруде көмек көрсету мақсатында тиісті біліктілігі болуына байланысты мемлекет тағайындаған адам;

23) қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша ұсыным – тергеп-тексеру барысында алынған ақпарат негізінде авиациялық оқиғаларды немесе оқыс оқиғаларды алдын алу мақсатында жасалған тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органның ұсынымы, ол ешқандай жағдайда авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға үшін кінәсін немесе жауапкершілігін анықтауды мақсат етпейді;

24) қашықтықтан басқарылатын авиациялық жүйе (ҚБАЖ) – қашықтықтан басқарылатын әуе кемесі, онымен байланысты қашықтықтан басқарылатын пункт, қажетті C2 желісі және үлгідегі конструкцияда көрсетілген кез келген басқа элементтер ;

25) қашықтықтан басқарылатын әуе кемесі (ҚБӘК) – қашықтықтан ұшуды басқару пунктінен басқарылатын пилотсыз әуе кемесі;

26) қашықтықтан ұшуды басқару пункті (ҚҰБП) – қашықтықтан басқарылатын әуе кемесін ұшуды басқару үшін пайдаланылатын жабдықты қамтитын қашықтықтан басқарылатын авиациялық жүйенің элементі;

27) оқыс оқиға – ұшу кемесін пайдалануға байланысты және оның қауіпсіздік пайдалануына әсерін тигізетін авиациялық оқиғаға қатысы жоқ оқиға;

28) оқиға орнының мемлекеті – аумағында авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға болған мемлекет;

29) пайдаланушы – азаматтық әуе кемелерін пайдаланумен айналысатын немесе осы салада өз қызметтерін ұсынатын жеке немесе заңды тұлға;

30) пайдаланушының мемлекеті – пайдаланушының негізгі қызмет орны орналасқан мемлекет немесе егер пайдаланушының ондай қызмет орны болмаса, оның тұрақты болатын орны;

31) себептері – авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға әкелетін іс-қимылдар, әрекетсіздік, мән-жайлар, жағдайлар немесе олардың үйлесуі. Себептерді анықтау кінә тағайындау немесе әкімшілік, азаматтық және қылмыстық жауапкершілікті белгілеуді болжамайды;

32) тергеп-тексеру – авиациялық оқиғаларды немесе оқыс оқиғаларды болдырмау мақсатында жүргізілетін процес, ол авиациялық оқиғалардың немесе оқыс оқиғалардың болу себептерін және/немесе ілеспе факторларын анықтауды қоса алғанда, ақпарат жинауды және талдауды, қорытынды дайындауды және қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөнінде ұсынымдар әзірлеуді қамтиды;

33) тергеп-тексерудің қырдағы кезеңі – Комиссияның авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға орнында жұмысты бастаған сәттен бастап оқиға немесе оқыс оқиға орнында жұмыстарды тоқтатқанға дейінгі уақыт кезеңі;

34) тергеп-тексеру жөніндегі рәсімдер – авиациялық оқиғаларды және оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруді жүргізу кезінде Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Қазақстан Республикасының заңнамасын, Халықаралық Азаматтық авиация ұйымының (ИКАО) стандарттары мен ұсынылатын практикасын біркелкі қолдану мақсатында авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның тергеп-тексеру жөніндегі уәкілдеріне арналған процестер мен рәсімдердің сипаттамасын қамтитын құжат;

35) тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті орган – мемлекет, оның ішінде шет мемлекет тағайындаған авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларға тергеп-тексеру жүргізуге жауапты орган;

36) тергеп-тексеру жөніндегі уәкіл – авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия құрамында азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруді ұйымдастыру және жүргізу тапсырылған, бастапқы даярлықтан өткен авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның қызметкері;

37) тіркеу мемлекеті – тізіліміне әуе кемесі кіргізілген мемлекет;

38) уәкілетті өкіл – басқа мемлекет немесе Қазақстан Республикасы жүргізетін тергеп-тексеруге қатысу үшін тиісті біліктілігі болуына байланысты авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым немесе шет мемлекеттің тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органы тағайындаған тұлға;

39) ықпал ететін факторлар – іс-қимыл, әрекетсіздік, мән-жайлар, жағдайлар, немесе олардың үйлесуі, жою, алдын алу немесе олардың болмауы, олардың авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалардың болу ықтималдылығын азайту немесе осы авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның салдарының ауыртпалығын жеңілдету. Ықпал ететін факторларды анықтау, кінә тағайындау немесе әкімшілік, азаматтық немесе қылмыстық жауапкершілікті айқындауды болжамайды.

2-тарау. Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру тәртібі

1-параграф. Авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабар беру

12. Әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары экипажбен радиобайланысты жоғалтқан немесе әуе жағдайы индикаторының экранында әуе кемесінің белгісі жоғалған (ғайып болған) кезде, сондай-ақ осы Қағидаларға 1-қосымшада көрсетілген басқа да оқиғалар кезінде, болған оқиға жөнінде ақпаратты авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы хабар беру схемасына сәйкес авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға береді.

13. Авиациялық оқиғаға ұшыраған немесе оқыс оқиғаға ұшыраған әуе кемесін пайдаланушы (иесі) және азаматтық авиация ұйымдары 24 сағаттан кешіктірмей авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті түрде ұсыну жүйесі арқылы немесе авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы хабар беру схемасына сәйкес байланыстың неғұрлым жедел құралдарын (телефон, факсимильді байланыс, электрондық пошта немесе авиациялық электр байланысының тіркелген желісі (AFTN), авиациялық оқиғаларды тергеу жөніндегі уәкілетті ұйымға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға хабарлама жібереді.

Хабарламада мынандай ақпарат қамтылуы тиіс:

1) авиациялық оқиғаның түрі (авиациялық оқиғаларды белгілеу үшін – ACCID-ті қысқарту, елеулі оқыс оқиғаларды белгілеу үшін – SINCID-ті қысқарту, оқыс оқиғаларды белгілеу үшін – INCID-ті қысқарту);

2) әуе кемесін жасаушысы, моделі, ұлттық және тіркеу белгілері және сериялық нөмірі;

3) әуе кемесі иесінің, пайдаланушының және/немесе жалға алушының атауы туралы (бар болса);

4) әуе кемесі командирінің және экипаж мүшелерінің тегі, аты, әкесінің аты (бар болса);

5) әуе кемесі командирінің біліктілігі және экипаж мүшелері мен жолаушылардың азаматтығы;

6) авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның күні мен уақыты (жергілікті уақыт немесе дүниежүзілік үйлестірілген уақыт (бұдан әрі – UTC);

7) әуе кемесінің жөнелтілген соңғы нүктесі мен белгіленген қону нүктесі (рейс нөмірі және ұшу сипаты);

8) әуе кемесінің кандай да бір тез анықтауға болатын географиялық пунктіндегі, ендіктегі және бойлықтағы тұрған жері немесе жаһандық апат туралы хабарлау және әуе кемелерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жүйесінен (GADSS) ақпарат;

9) экипаж мүшелері мен жолаушылар саны, сондай-ақ қаза тапқандар және (немесе) ауыр дене жарақатын алғандар саны;

10) авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға сипаттамасы және қаншалықты белгілі екеніне байланысты әуе кемесінің зақымдану белгілері;

11) авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға болған ауданының физикалық сипаттамалары, сондай-ақ оқиға немесе оқыс оқиға болған жерге жету қиындықтар немесе оқиға мен оқыс оқиға орнына жетуге қатысты арнайы талаптар туралы ақпарат;

12) әуе кемесінің бортындағы қауіпті заттардың болуы және олардың сипаттамасы туралы ақпарат қамтылған.

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

14. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесімен немесе шет мемлекеттің әуе кемесімен болған авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға кезінде, авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым аз уақыттың ішінде ең ыңғайлы және жылдам байланыс түрі (телефон, электрондық пошта немесе авиациялық электр байланысының тіркелген желісі (AFTN) көмегімен авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабарлама жібереді:

1) тіркеу мемлекетіне;

2) пайдаланушының мемлекетіне;

3) әзірлеушінің мемлекетіне;

4) жасаушының мемлекетіне;

5) азаматтары қаза тапқан немесе ауыр дене жарақатын алған мемлекетке (егер бар болса);

6) ИКАО-ға, егер әуе кемесінің ең жоғары сертификатталған ұшып көтерілу массасы 2250 кг-нан асатын болса немесе әуе кеме турбореактивті ұшақ болып табылса ;

7) авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру өңірлік ұйымына (бұдан әрі – АОТӨҰ) жіберіледі.

Авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабарламаның нысаны мен мазмұны ИКАО Конвенциясына 13-қосымшаның 4.2-тармағында келтірілген.

Егер Қазақстан Республикасы оқиға орны болған мемлекет ретінде оқиға туралы ақпараттан хабардар болмаса, сәйкесінше тіркеу мемлекеті немесе пайдаланушының мемлекеті болған оқиға туралы әзірлеушінің мемлекетіне, жасаушының мемлекетіне және оқиға болған мемлекетке хабарлама жолдайды.

15. Шет мемлекеттің аумағында Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабарламаны ИКАО Конвенциясы 13-қосымшаға сәйкес оқиға болған мемлекеттің өкілділігі (иесі) немесе авиациялық билігі хабардар етеді.

16. Егер ақпаратты біршама кешіктіруге әкеп соқпайтын болса, хабарлама қабылдаушы (лар) пайдаланатын тілді ескере отырып, ИКАО жұмыс тілдерінің бірінде жасалады.

17. Хабарламасы міндетті болып табылатын авиациялық оқиғалар санаты осы Қағидаларға 1-қосымшада келтірілген.

2-параграф. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруді ұйымдастыру

18. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғалар немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру Комиссияға жүктеледі;

Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тергеуіне жататын азаматтық және эксперименттік авиациядағы, авиациялық оқыс оқиғалардың тізбесі осы Қағидалардың 2-қосымшасында келтірілген.

19. Комиссия құруға авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабарлама негіз болып табылады.

20. Комиссия төрағасынан, Комиссия төрағасының орынбасарынан (орынбасарларынан) және Комиссияның басқа мүшелерінен (бұдан әрі – Комиссия мүшелері) тұрады. Комиссия өз қызметін комиссия төрағасының басшылығымен жүзеге асырады.

21. Комиссия құрамын қалыптастыру үшін авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым азаматтық авиацияның ұйымдарына және мемлекеттік органдарға сұрау салады, олар сұрауды алған сәттен бастап, тәулік ішінде Комиссияның құрамына енгізу үшін кандидатураларды ұсынады.

Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым комиссия құрамын бекіту үшін азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға ұсыныс жібереді.

22. Комиссия мүшелері сақтандырушылардың мүдделерін білдірмейді. Азаматтық әуе кемесінің ұшуын дайындауға, орындауға немесе қамтамасыз етуге тікелей қатысы бар адамдар Комиссия құрамына кірмейді.

23. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның мүшелері болып авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру саласындағы мамандар – азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым, сондай-ақ өзге де халықаралық ұйымдар мен оқу орындарында (орталықтарда) келіскен Қазақстан Республикасының авиациялық оқу орталықтары әзірлеген бағдарламалар бойынша тергеп-тексеру саласында арнайы даярлықтан өткен адамдар тағайындалады. Даярлықтан өткен мамандардың тізілімін жүргізуді авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым жүзеге асырады.

Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым тиісті даярлықтан өткен мамандардың тізілімін жүргізеді. Мамандарды тізілімге енгізу даярлықтан өткенін растайтын құжаттар негізінде жүзеге асырылады. Мамандарды тізілімнен шығару ұсынылған мәліметтердің дұрыс еместігі анықталған не маман біліктілігінен айырылған жағдайларда жүзеге асырылады. Тізілім қажеттілігіне қарай өзектендіріледі.

24. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің қырдағы кезеңінде жұмыстардың басталуынан оның аяқталу сәтіне дейін және нақты ақпараттарды жинау кезінде Комиссия өзінің әрекеттерін Қазақстан Республикасының Ішкі істер министрлігімен (бұдан әрі – ҚР ІІМ) өкілдерімен үйлестіреді.

25. Авиациялық оқиғаға ұшыраған әуе кемесін пайдаланушы (иесі) немесе оқыс оқиға және әуеайлағы пайдаланушының (тікұшақ айлағының), әуежайының пайдаланушысы комиссияның авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге қатысады және Комиссияның жұмысын қамтамасыз ету жөніндегі жергілікті (әкімдер) атқарушы органдармен іс-қимылды үйлестіруді жүзеге асырады. Қажет болған жағдайда облыстардың, республикалық маңызы бар қалалардың және астананың, аудандардың облыстық маңызы бар қалалардың жергілікті атқарушы органдары, жеке және заңды тұлғалар Комиссияға жан-жақты көмек көрсетеді.

26. Жеке және заңды тұлғалар өз еркімен ұсынған, сондай-ақ бұқаралық ақпарат құралдарының мониторингі барысында белгіленген авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы әрбір ақпаратты авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым қарайды және оның ішінде болжамды авиациялық оқиға орнына барып тексеріледі.

Хабарламасы міндетті болып табылатын авиациялық оқиғалар санатында келтірілмеген барлық оқиғаларды авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым қарайды және олар бойынша тергеп-тексерудің орындылығы туралы шешімдер қабылданады. Аталған шешімнің өлшемдері ұшу қауіпсіздігіне әсер ететін ықтимал авариялық факторларды айқындау мүмкіндігі болады.

27. Оқыс оқиғалардың жекелеген түрлерін әуе кемелерін пайдаланушылар (иелері) немесе азаматтық авиация ұйымдары ұшу қауіпсіздігін басқару жүйелері шеңберінде дербес тексереді. Мұндай тергеп-тексеру авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның шешімі бойынша осы Қағидаларда белгіленген тәртіппен және мерзімдерде жүргізіледі.

Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның тергеуіне жататын азаматтық және эксперименттік авиациядағы, авиациялық оқыс оқиғалардың тізбесі осы Қағидалардың 3-қосымшасында келтірілген.

28. Тергеп-тексеру аяқталғаннан кейін түпкілікті есепті әуе кемелерін пайдаланушылар (иелері) және азаматтық авиация ұйымдары авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға ұсынады.

29. Егер авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым әуе кемесін пайдаланушының (иесінің) немесе азаматтық авиация ұйымының түпкілікті есебінің қорытындыларымен толық немесе оның қандай да бір бөлігімен келіспеген жағдайда, мұндай есеп әуе кемесінің пайдаланушысына (иесіне) немесе азаматтық авиация ұйымына түзету үшін қайтарылады. Бұл ретте әуе кемесін пайдаланушы (иесі)

немесе азаматтық авиация ұйымы 10 жұмыс күні ішінде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға өзгертілген түпкілікті есепті ұсынады.

30. Комиссия тағайындау туралы бұйрық шығарылған сәттен бастап тергеп-тексеру нәтижелері бойынша есеп бекітілгенге дейін авиациялық оқыс оқиғаны тергеп-тексеру мерзімі, әдетте, 1 айдан, елеулі оқыс оқиғаны 3 айдан, авиациялық оқиғаны 12 айдан, егер қосымша зерттеулер қажет болмаса, адам шығынымен болған авиациялық оқиғаны 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 азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органды хабардар ете отырып, авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысы зерттеулер жүргізу аяқталғанға дейін ұзартылады.

Пайдаланушының немесе азаматтық авиация ұйымының тергеп-тексеру мерзімін ұзартуды авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымды хабардар ете отырып, негізделген мән-жайлар жағдайында дербес жүзеге асырылады.

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

32. Әуе кемесін пайдаланушы (иесі) тергеп-тексеруге тартылатын комиссия мүшелеріне авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға орнында жұмыстар жүргізу үшін барлық қажетті жағдайларды жасайды.

Ғылыми зерттеу, конструкторлық, жөндеу және өнеркәсіптік ұйымдар жүргізетін авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты зерттеулер мен сынақтарды осы ұйымдар қаржыландырады, кейіннен олардың шығындарын әуе кемесін пайдаланушы (иесі) өтейді.

33. Комиссия мүшелері, қазақстандық авиакомпаниялардың әуе кемелерін пайдалану кезінде, ұйымдық-құқықтық нысанына және меншік нысанына қарамастан, авиациялық оқиғалар немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жүргізуге бұйрықтың көшірмесін және іссапар куәлігін ұсынғаннан кейін, не ерекше жағдайларда тергеп-тексеруге уәкілеттінің қызметтік куәлігін немесе сервистік билет көрсеткеннен кейін әуе кемесінің кабинасында немесе салонында болу құқығы беріліп, ұшуға тапсырмаға енгізіледі.

3-параграф. Авиациялық оқиға кезіндегі лауазымды адамдардың іс-әрекеті

34. Авиациялық оқиға болған сәттен бастап және Комиссия келгенге дейін ауданда және аумағында авиациялық оқиға болған әуеайлақ (тікұшақ айлағы), азаматтық авиация әуежайы пайдаланушысының басшысы әуе кемесін пайдаланушымен (иесімен)

, әуеайлақта (тікұшақ айлағында), қону алаңында аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушімен өзара іс-қимыл жасай отырып, ал ол келгенге дейін әуе кемесінің командирі. авиациялық оқиға орнында алғашқы әрекеттерді жүргізеді.

35. Апатқа ұшыраған әуе кемесі экипажының мүшелері, әуе кемесінің пайдаланушысы (иесі), әуеайлақтың (тікұшақ айлағының), азаматтық авиация әуежайының пайдаланушысы, ҚР ПМ өкілдері, жергілікті атқарушы органдар (әкім), жеке және заңды тұлғалар комиссия келгенге дейін әуе кемесінің, оның құрамдас бөлшектері мен сынықтарының, борттық өздігінен жазғыштардың объективті бақылаудың жерүсті құралдарының апатқа ұшыраған әуе кемесінің бортында болған заттардың сақталуын қамтамасыз ету жөнінде барлық ықтимал шараларды қабылдайды.

36. Авиациялық оқиға болған жағдайда әуе кемесінің командирі экипаж мүшелерімен бірлесіп әуе кемесін ұшуға пайдалану, жолаушыларды эвакуациялау және өртті сөндіру жөніндегі нұсқауда қарастырылған іс-әрекеттерді орындайды. Әуе кемесінде жанудың болмауына көзі жеткізгеннен кейін авиациялық оқиға болған аумаққа жауапты өкіл келгенге дейін әуе кемесінің командирі:

1) әуе кемесін дереу толық тоқсыздандыруға (егер бұл эвакуация жүргізуге кедергі келтірмесе) және ұшу деректері мен борттық өздігінен жазатын құралдардың сөндірілгеніне көзін жеткізуге;

2) экипаж және борттық өздігінен жазатын құралдардың кабинасындағы басқару пульттеріне тиіспеуді қамтамасыз етуге;

3) әуе кемесінің бортындағы коммерциялық тиеуге және басқа да заттарға тиіспеуін қамтамасыз етуге;

4) отынның, майдың және басқа сұйықтықтардың төгілуіне жол бермеу жөніндегі шараларды ұйымдастырады;

5) есіктерді, люктерді, капоттарды жабуға және мүмкіндігінше, пломбалап қоюға;

6) әуе кемесі мен оқиға болған жерге күзет ұйымдастыруға;

7) болған жағдай туралы жақын маңдағы азаматтық авиация ұйымын мүмкіндігінше тезірек хабардар ету үшін барлық мүмкін шараларды қолдануға міндетті.

Егер әуе кемесінің командирі денсаулық жағдайына байланысты өз міндеттерін орындай алмаса осы іс-әрекеттерді экипаж мүшесі болып табылатын екінші ұшқыш жүзеге асырады.

37. Авиациялық оқиға болған жерге келгеннен кейін әуеайлақ (тікұшақ айлағы), азаматтық авиация әуежайы пайдаланушысының басшысы ҚР ПМ және жергілікті атқарушы органдардың өкілдерімен, сондай-ақ әуе кемесінің пайдаланушысымен (иесімен), әуеайлақта (тікұшақ айлағында), қону алаңында аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушімен өзара іс-қимыл жасай отырып, әуе кемесінің, оның құрамының және әуе кемесінің одан әрі сақталуын қамтамасыз етеді. оқиға орнында заттай дәлелдемелер:

1) жолаушыларды және экипаж мүшелерін құтқару, өрт сөндіру (немесе оны болдырмау), заттай айғақтарды сақтау жөнінде қосымша шараларды қабылдау қажеттілігін белгілейді;

2) қажет болған жағдайда өзара іс-қимыл жасайтын ведомстволарды тартып, іздестіру және авариялық-құтқару жұмыстарын ұйымдастырады;

3) ҚР ІІМ өкілдерімен, қажет болған жағдайда осы ауданда орналасқан әскери бөлімдермен бірлесіп, авиациялық оқиға болған орынды күзетуді ұйымдастырады, әуе кемесіне және оның ішіндегі заттарға тиіспеуді (сынықтар астынан зардап шеккендерді алып шығу қажет болған жағдайларды есептемегенде) қамтамасыз етіп, авиациялық оқиға болған жерге бөтен адамдардың қол жеткізуін болдырмау үшін шаралар қабылдайды;

4) қаза болғандардың сүйектерін фотосуретке түсіргеннен кейін және әуе кемесінің негізгі бөліктеріне қатысты сызба жасалғаннан кейін, сонымен қатар сынықтардың бөлшектенуін және зақымдануын мүмкіндігінше болдырмай, қажеттілігіне қарай эвакуациялау туралы нұсқау береді;

5) экипаж мүшелерінің және қажет болған жағдайда әуе қозғалысына қызметі диспетчерлерінің және авиациялық оқиғаға тартылған басқа да адамдардың мас күйіне (алкогольдік, есірткілік немесе уытты) медициналық бақылау жүргізуді ұйымдастырады;

6) экипаж мүшелерінен және азаматтық әуе кемесінің ұшуын дайындауға және қамтамасыз етуге жауапты тұлғалардан жазбаша түсініктемелер алады;

7) оқиға болған жердің аумағынан борттық өздігінен жазатын құралдарды және әуе кемесінің сынықтарын іздеуді ұйымдастырады және табылған жағдайда олардың сақталуын қамтамасыз етеді;

8) оқиға болған жерден табылған әуе кемесінің құжаттарын және борттық өздігінен жазатын құралдарды сақтау бойынша қажетті шаралар қабылдайды. Егер борттық өздігінен жазатын құралдар ащы сұйықтың немесе жанып жатқан оттың ішінде жатса, оларды жедел алып шығып, ақпаратты сақтап қалу шараларын қабылдап, алып шыққаны жөнінде және оның сыртқы жай-күйі туралы акт жасалады. Басқа жағдайларда өздігінен жазатын құралдарды алып шығуға тыйым салынады;

9) авиациялық оқиғаның куәгерлерлін табуды, сондай-ақ авариялық-құтқару жұмыстарын жүзеге асыратын адамдарды, Комиссияға және құқық қорғау органдарына ұсыну үшін олардың тізімдерін дайындауды қамтамасыз етеді;

10) ұшу, техникалық және диспетчерлік құжаттарды алуды ұйымдастырады және олардың сақталуын қамтамасыз етеді;

11) сыртқы ортаның әсерінен және авариялық-құтқару жұмыстарын жүргізу кезінде (әуе кемесінің капотында мұздың қатып қалуы, әуе кемесінің үстіндегі күйе, әуе

кемесінің жүруіне тән іздері, ұшу-қону жолағы іздер және т.б.) жоғалып кетуі мүмкін белгілерді құжат ретінде (фотосуретке түсіру, бейнежазба немесе сызба жасау жолымен) белгілеуі ұйымдастырады;

12) авиациялық оқиға болған жердің жоспарын алдын ала жасайды;

13) ауа райын кезектен тыс бақылауды ұйымдастырады, ал егер авиациялық оқиға әуеайлақтан тыс жерде болса жақын орналасқан метеостанциялардан метеодеректер жинауды қамтамасыз етеді;

14) қажет болған жағдайда, авиациялық оқиға болған жерде радиологиялық, химиялық және бактериологиялық бақылауды жүргізуді үйлестіреді;

15) авиациялық оқиға болған әуе кемесінің отын құятын ыдысына (отын құйғыш) отын құюды тоқтату және ыдысты белгі қойып, жауып тастау туралы нұсқау береді;

16) құпия белгісі бар арнайы жабдықтың және әуе кемесінің бортындағы ұшу құжатының сақталуын қамтамасыз етеді;

17) радиотехникалық құралдардың, ұшу кітапшаларының, экипаж мүшелерінің ұшу кезіндегі істері және медициналық кітапшаларының, әуе кемелері формулярларының, қозғалтқыштар мен агрегаттардың, ақаулық ведомостарының және техникалық қызмет көрсету аспаптардың, әуе кемесін ұшуға дайындаған кезде немесе ұшу алдында кемшіліктерді жою үшін пайдаланылған бақылау аппаратурасының, ұшу алаңын сипаттайтын құжаттардың жұмыс уақытын, құйылған жанар-жағар материалдардың саны мен сапасын, оқиға болған ауданның, әуеайлақтың және ұшу бағытының метеожағдайын сипаттайтын метеорологиялық құжаттарды объективті бақылау және есепке алу жазбаларын алуды және белгілеуді ұйымдастырады;

18) оқиға болған кезге жақын, оқиға болар алдында авиациялық оқиға болған ауданда ұшуды орындаған әуе кемелерінің борттық нөмірлерін белгілейді және тергеп-тексеру барысында одан әрі пайдалану үшін осы әуе кемелерінің бақылауын өздігінен жазатын борттық құралдардағы ақпаратты сақтау үшін шаралар қабылдайды;

19) қажет болған жағдайда, құқық қорғау органдарының және тергеп-тексеру бойынша уәкілетті органның келісімі бойынша бұзылған әуе кемесінің орнын ауыстырады. Егер әуе кемесі темір жолға, тас жолға, су магистральына немесе әуеайлаққа құласа және көлік немесе ұшу қозғалысына кедергі келтірсе ғана Комиссия келгенге дейін орнын ауыстыруға рұқсат етіледі. Ауыстыру барысында әуе кемесін (оның сынықтарын) оқиға болған жердегі қалпында сақтау үшін шаралар қолданылады. Мұндай жағдайларда ауыстырғанға дейін әуе кемесінің немесе оның сынықтарының орналасуы мен жағдайы болжамды және деректі фотосуретке немесе бейнежазбаға жердегі қалпын түсіру, қажет болса аспаннан жан-жақты түсіру жолымен белгіленеді, әуе кемесінің немесе оның сынықтарының жалпы жағдайы және орналасу қалпы, жермен соқтығысу (жер үстіндегі кедергілермен) бұрышы көрсетілген оқиға болған

жерді тергеп-тексеру актісі жасалады, экипаж кабинасында аспаптардың көрсеткіштері, жағып-сөндіргіштердің, басқару тұтқаларының қалпы видеожазба көмегімен суретке түсіріледі немесе тіркеледі, кабинаны тергеп-тексеру актісі жасалады;

20) әуе қозғалысын басқару органы, әуе кемесі соңғы рет ұшып шыққан жердегі әуеайлақ қызметі әуе кемесінің ұшуын орындау және қамтамасыз ету бойынша авиациялық оқиға болар алдындағы ақпараттардың және тиесілі құжаттардың сақталуын қамтамасыз ету мақсатында, авиациялық оқиғаның фактілері туралы әуе кемесінің иесіне (пайдаланушыға) әуе кемесінің ұшу бағыты жөнінде ақпарат береді;

21) жергілікті атқарушы органдармен бірлесіп, зардап шеккендерге және олардың туысқандарына көмек көрсететін топ және Комиссия жұмысын қамтамасыз ететін топ құрады.

Авиациялық оқиға барысындағы лауазымды адамдардың бастапқы әрекеттері нәтижесінде алынған барлық материалдар Комиссияға тапсырылады.

38. Объективті бақылаудың қауындық жер үсті құралдарын және борттық өздігінен жазғыштарды ашу және оқу Комиссия төрағасының шешімі бойынша жүргізіледі.

39. Әуе кемесін пайдаланушылардың (иесінің), апатқа ұшыраған әуе кемесін әзірлеуші, жасаушы ұйымдардың, жөндеуді орындаған ұйымның, әуе қозғалысын басқаруды жүзеге асырған, техникалық және әуеайлақтық қызмет көрсекен ұйымдар басшылары авиациялық оқиға туралы ақпарат алғаннан кейін аталған әуе кемесін әзірлеуге, сынақтан өткізуге, жасауға, жөндеуге, пайдалануға және ұшуын қамтамасыз етуге қатысты құжаттаманың сақталуын қамтамасыз ету бойынша шаралар қабылдайды.

40. Комиссияның жұмысын қамтамасыз ету үшін базасында тергеп-тексеру жұмыстары жүргізілетін әуеайлақ (тікұшақ айлағы), азаматтық авиация әуежайы пайдаланушысының басшысы бұйрықпен жүктелетін материалдық-техникалық қамтамасыз ету тобын тағайындайды, оған:

1) комиссияны және тергеп-тексеру бойынша жұмысқа тартылған мамандарды материалдық-техникалық, тұрмыстық және медициналық қамтамасыз етуді ұйымдастыру;

2) жергілікті атқарушы органдармен және ұйымдармен комиссия жұмысын қамтамасыз ету мәселелері бойынша өзара іс – қимыл жасау;

3) жүк алушымен және жүк жіберушімен өзара іс – қимыл жасау;

4) тергеп-тексеру мақсатында оқиға болған жерден әуе кемесін және оның құрамды бөліктерін эвакуациялау, сондай-ақ комиссияның тапсырмасы бойынша тиісті ұйымдарға зерттеу үшін авариялық техниканы (құрамды бөліктерін) жөнелту;

5) комиссия жұмысын қамтамасыз ету және тергеп-тексеруге байланысты шығындарды өтеу мәселелері бойынша әуе кемесі тиесілі болатын әуе кемесін пайдаланушымен (иесімен) өзара іс – қимыл жасау;

6) әуе кемесін тарату және тергеп-тексерудің даладағы кезеңі аяқталғаннан кейін сақтау үшін техникалық жайларды ұсыну;

7) азаматтық оқиғаны тергеп-тексеру мүддесінде басқа да жұмыстарды орындау жүктеледі.

4-параграф. Авиациялық оқыс оқиға кезіндегі лауазымды адамдардың іс-әрекеті

41. Авиациялық оқыс оқиға кезінде бастапқы іс-әрекеттер авиациялық оқыс оқиғаға тартылған немесе авиациялық оқыс оқиға белгілерін алып жүретін кез келген заттардың (объектілердің) жай-күйін сақтау және құжаттау үшін жүргізілуге тиіс.

42. Авиациялық оқиғадан кейін бастапқы іс-қимылдарды ұйымдастыру және жүргізу азаматтық әуе кемесін пайдаланушының (иесінің), әуеайлақты (тікұшақ айлағын), азаматтық авиация әуежайын пайдаланушының, қону алаңының иесінің, аэронавигациялық қызмет көрсетуді берушінің лауазымды адамдарына жүктеледі.

43. Әуе кемесін пайдаланушы (иесі), әуеайлақты (тікұшақ айлағын), азаматтық авиация әуежайын пайдаланушы және аэронавигациялық қызмет көрсетуді беруші авиациялық оқиға кезінде авиация персоналы мен жұмыскерлерінің іс-қимыл тәртібін айқындайды.

44. Авиациялық оқиғаларды тергеу жөніндегі уәкілетті ұйым:

1) авиациялық оқыс оқиғаның мән-жайларына байланысты авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның қызметшісін заттай дәлелдемелердің сақталуын қамтамасыз ету қажет болған кезде авиациялық оқыс оқиға орнына жібереді;

2) жүргізілетін бастапқы іс-қимылдарды бақылайды және үйлестіруді жүзеге асырады;

3) авиациялық оқыс оқиғаның мән-жайларына байланысты бастапқы әрекеттерді жүргізу туралы ауызша және (немесе) жазбаша тапсырмалар береді.

45. Азаматтық әуе кемесін пайдаланушы (иесі) :

1) әуеайлақты (тікұшақ айлағын), азаматтық авиация әуежайын пайдаланушымен, жүргізілетін бастапқы іс-қимылдарды үйлестіру үшін қону алаңының иесімен өзара іс-қимыл жасайды;

2) борттық өздігінен жазғыштар жазбаларының сақталуын қамтамасыз етеді;

3) әуе кемесі пайдалануға қайтарылған кезде жоғалуы мүмкін (конструкцияның зақымдануы, басқару органдарының жағдайы, жанар-жағармай материалдарының ағуы) немесе сыртқы орта (әуе кемесінің бетіндегі мұздың, күйенің шөгінділері, жасанды жабындағы іздер) әсер еткен кезде жойылуы мүмкін белгілерді құжаттамалық тіркеуді (суретке түсіру, бейнежазба, сызбалар жасау арқылы) ұйымдастырады;

4) егер авиациялық инцидент әуеайлақтан (тікұшақ айлағынан) немесе қону алаңынан тыс жерде болған жағдайда, әуе кемесінің авиациялық инцидент орнындағы жағдайын, оның жер бойынша қозғалыс іздерін құжаттамалық тіркеуді (суретке түсіру, бейнежазба, сызбалар жасау арқылы) ұйымдастырады;

5) әуе кемесінен алынған бөлшектерді, тораптарды, агрегаттарды және әуе кемесінен алынған басқа да заттарды сақтайды;

6) ұшу экипажының мүшелерін медициналық ұйымға медициналық тексеру жүргізу қажет болған кезде мас күйіне (алкогольдік, есірткілік немесе уытты) жібереді;

7) авиациялық оқиғаның куәгерлерін анықтайды.

46. Егер авиациялық 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 пайдаланушы авиациялық оқиғаларды тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға мынадай құжаттар мен материалдарды ұсынумен жүзеге асырады:

1) әуе кемесін пайдалануға енгізу туралы техникалық акті;

2) борттық өздігінен жазғыштардан ұшу деректері (24 сағат ішінде);

3) экипаж мүшелерінің түсіндірме жазбалары (сұрау салу бойынша);

4) егер оны жүргізу әуе кемесін дайындаушының немесе әзірлеушінің құжаттамасында көзделген болса, бақылау-сынау ұшуын немесе бақылаулық ұшу (ұшып шығуға) орындау туралы есеп (сұрау салу бойынша).

Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым оқиғаға байланысты басқа да құжаттарды сұратуы мүмкін.

Техникалық ұшуды қоса алғанда, әуе кемесінің ұшып шығуын орындау туралы шешімді авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі сертификатталған ұйым берген әуе кемесін пайдалануға енгізу туралы техникалық актінің негізінде пайдаланушы дербес қабылдайды.

Әуе кемесін пайдалануға енгізу туралы техникалық актінің нысаны осы Қағидаларға 4-қосымшада айқындалған.

47. Әуеайлақты (тікұшақ айлағын), азаматтық авиация әуежайын пайдаланушы, қону алаңының иесі:

1) әуе кемесін пайдаланушымен (иесімен), әуеайлақта (тікұшақ айлағында), қону алаңында аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізушімен және әуеайлақта (тікұшақ айлағында), қону алаңында қызметін жүзеге асыратын ұйымдармен жүргізілетін бастапқы іс-қимылдарды үйлестіру үшін өзара әрекет жасайды;

2) әуеайлақты (тікұшақ айлағын), қону алаңын авиациялық оқиғадан кейін немесе сыртқы ортаның әсерінен (ұшу алаңының жабынындағы ластану сипаты мен ауданы, ұшу-қону жолағындағы ілінісу коэффициенті, мұз шөгінділері) пайдалану қайта басталған немесе жалғастырылған кезде жоғалуы мүмкін белгілерді құжат ретінде (суретке түсіру, бейнежазба, актілер жасау арқылы) белгілеуі ұйымдастырады;

3) авиациялық оқиға орнындағы әуе кемесінің жағдайын, ұшу алаңы бойынша, жер бойынша әуе кемесінің, көлік құралдарының және басқа да объектілердің қозғалыс

іздерін құжат ретінде (суретке түсіру, бейнежазба, сызбалар жасау арқылы) белгілеуі ұйымдастырады;

4) сөйлеу, бейне немесе өзге де ақпаратты тіркеушілердің жазбаларын сақтайды;

5) әуеайлақтың (тікұшақ айлағының), қону алаңының аумағында өз қызметін орындайтын жердегі қызметтер мен ұйымдардың басшыларынан олардың иелігіндегі сөйлеу ақпаратын, бейнежазбаларды және өзге де ақпаратты тіркеушілерді алады;

6) ұшу алаңынан алынған басқа да заттарды сақтайды;

7) әуе кемесіне кондициялық емес отын құю куәлігі болған кезде, авиациялық оқыс оқиғаға тартылған әуе кемесіне құю жүзеге асырылған сыйымдылықтарға (отын құюшыларға) құюды тоқтатады және мөр басады;

8) әуеайлақтың (тікұшақ айлағының), қону алаңының аумағында қызметін жүзеге асыратын бағынысты авиациялық персонал мен ұйымдардың персоналын медициналық ұйымға қажет болған кезде мас күйіне (алкогольдік, есірткілік немесе уытты) медициналық бақылау жүргізуге жібереді;

9) авиациялық оқиғаның куәгерлерін анықтайды.

48. Аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізуші:

1) әуеайлақтың (тікұшақ айлағының), азаматтық авиация әуежайының пайдаланушысымен, қону алаңының иесімен және азаматтық әуе кемесінің пайдаланушысымен (иесімен) жүргізілетін бастапқы әрекеттерді үйлестіру үшін өзара іс-қимыл жасайды;

2) әуе қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесінің және әуе қозғалысын басқаруды автоматтандыру жүйелерінің кешендерінің, сондай-ақ жаһандық навигациялық спутниктік жүйе құралдарының жабдықтарының құрамына кіретін дербес құжаттау аппаратурасымен немесе құжаттау аппаратурасымен құжатталған ақпаратты алып қоюды және сақтауды қамтамасыз етеді;

3) бақылау, радионавигация және қону құралдарының ақауларын жою, сондай-ақ авиациялық электр байланысын қамтамасыз ету кезінде жоғалуы немесе сыртқы орта әсер еткен кезде жойылуы мүмкін белгілерді құжат ретінде белгілеуді (суретке түсіру, бейнежазба, актілер жасау арқылы) ұйымдастырады;

4) метеорологиялық параметрлерді бақылауды жүзеге асыратын органдар арқылы оларды өңдеуді, әуе кемелерінің ұшуын қамтамасыз ету үшін метеорологиялық ақпарат беруді және (немесе) әуе кемелерінің ұшуын қамтамасыз ету үшін метеорологиялық ақпарат беретін органдарды, әуеайлақта (тікұшақ айлағында) метеорологиялық байқауды немесе егер авиациялық оқиға әуеайлақтан тыс жерде болған болса, метеорологиялық ақпарат жинауды ұйымдастырады;

5) бағынысты авиациялық персоналды медициналық ұйымға медициналық бақылау жүргізу қажет болған кезде мас күйіне (алкогольдік, есірткілік немесе уытты) жібереді.

49. Бастапқы әрекеттер барысында жиналатын құжаттар, заттар, тіркеушілердің жазбалары және басқа да ақпарат авиациялық оқиыс оқиғаға тартылған адамдардың бұрмалануынан және оларға қол жеткізуінен қорғалуы тиіс.

50. Сөйлеу ақпаратын, қорғалған параметрлік ақпаратты немесе бейнеақпаратты тіркеушілердің жазбаларын комиссия жұмысы басталғанға дейін ашуға, тыңдауға, қарауға тыйым салынады және Комиссия төрағасының шешімі бойынша ғана жүргізілуі мүмкін.

5-параграф. Тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның жұмыс тәртібі

51. Авиациялық оқиғаны немесе оқиыс оқиғаны тергеп – тексеру жүргізілетін жерге келгеннен кейін Комиссия төрағасы – тергеп-тексеру жүргізу бойынша уәкілетті тұлға (бұдан әрі – Комиссия төрағасы) ұйымдастыру отырысын өткізеді, онда комиссияны тағайындау туралы бұйрықты оқиды, авиациялық оқиға орнында бастапқы әрекет жасайтын лауазымды адамдарды тыңдайды, тергеп-тексерудің бастапқы кезеңіндегі жұмыстардың негізгі бағыттарын белгілейді және қажетті жедел нұсқаулар береді.

Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілдің өзімен бірге осы Қағидаларға 5-қосымшаға сәйкес нысан бойынша тергеп-тексеру жөніндегі уәкілдің куәлігі болады.

52. Комиссияға мынадай өкілеттіктер беріледі:

1) әуе кемесінің авиациялық оқиға болған жеріне және оның сынықтарына (фрагменттеріне) кедергісіз кіруге және оларды бақылауға;

2) авиациялық оқиғадан кейін әуе кемесін, оның құрамдас бөліктерін, осы мүліктің тиесілілігіне қарамастан, әуе кемесінің бортындағы мүлікті, сондай-ақ әуе кемелерінің ұшуларын қамтамасыз ету құралдар мен объектілерді

тергеп-тексеруге;

3) ғылым және техника салаларында тиісті білімді талап ететін міндеттерді шешу үшін олардың ұйымдастырушылық-құқықтық нысанына және меншік нысанына қарамастан ұйым қызметкерлерін тартуға;

4) авиациялық оқиғаның куәгерлерінен, авиациялық оқиғаға қатысы бар немесе оған қатысы бар адамдардан сұхбат алуға, құқық қорғау органдарынан қажетті ақпарат алуға;

5) авиациялық оқиға болған әуе кемесін әзірлеуге, сынақтан өткізуге, өндіруге, пайдалануға және жөндеуге, сондай-ақ авиациялық персонал қатарынан адамдарды дайындауға, әуе қозғалысын ұйымдастыруға, әуе кемелерінің ұшуларын орындауға және қамтамасыз етуге қатысты барлық мәселелерді зерттеуге;

6) борттық өздігінен жазғыштардың, объективті бақылаудың жердегі құралдарының және өзге де ақпарат тасығыштардың жазбаларын оқуды және мағынасын ашуды жүргізуге;

7) авиациялық оқиғаға байланысты мәселелер бойынша мемлекеттік органдардан, сондай-ақ жеке және заңды тұлғалардан құжаттар мен материалдарды сұратуға және алуға;

8) әуе кемесімен авиациялық оқиға болғаннан кейін әуе кемесі экипажы мүшелерінің, сондай-ақ авиациялық персонал қатарынан тиісті адамдардың психофизиологиялық жай-күйіне зерттеу жүргізуге құқығы бар;

9) өз міндеттерін орындаудан әуе кемесінің экипажын, әуе кемесін ұшуға дайындауды, ұшуды қамтамасыз етуді және әуе қозғалысына қызмет көрсетуді тікелей жүзеге асырған жерүсті қызметтерінің персоналын түсініктемелер (сауалнама) беру, қажетті құжаттар мен материалдарды ұсыну не әрекеттер (әрекетсіздік) жасау үшін Комиссия төрағасының бірінші талабы бойынша келуден жалтарған кезде оларды шеттету жөнінде шаралар қабылдау, себепсіз объективті, жан-жақты және уақтылы тергеуге кедергі келтіреді. Аталған адамдар Комиссия төрағасының келісімі бойынша азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның шешімімен өз міндеттерін орындауға жіберіледі.

Тергеп-тексеру процесін орындауға байланысты емес адамдар борттық өздігінен жазғыштардың жазбаларын оқуға және мағынасын ашуға қатыспайды, сондай-ақ борттық өздігінен жазғыштардың жазбаларының ақпараты авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге жатпайтын мақсаттарда пайдаланылмайды.

Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия мүшелері мен сарапшылардың өкілеттіктері осы Қағидалардың 6-қосымшасында көзделген.

53. Комиссия төрағасы тергеп-тексерудің барлық кезеңдерін ұйымдастырады, жүргізеді және бақылайды, барлық тергеп-тексеруге қатысушылардың әрекеттерін үйлестіреді.

Авиациялық оқиғаны тергеп-тексерудің негізгі ұйымдастырушылық және әдістемелік мәселелері бойынша шешімдерді комиссия қабылдайды, бұл ретте Комиссия төрағасы түпкілікті шешім қабылдайды. Қабылданған шешіммен келіспеген Комиссия мүшелері өздерінің ерекше пікірлерін ауызша немесе жазбаша түрде көрсете алады.

54. Комиссия төрағасының авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты мәселелер бойынша нұсқаулары авиациялық тергеп-тексеруге және Комиссия жұмысын қамтамасыз етуге байланысты барлық лауазымдық адамдар орындайды.

55. Кіші комиссиялар мен жұмыс топтарын құру туралы шешімдер қабылданатын Комиссия отырыстары хаттамалармен ресімделеді. Комиссияның басқа отырыстары Комиссия төрағасының шешімі бойынша немесе Комиссия мүшелері арасында авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру мәселелері бойынша келіспеушіліктер болған кезде хаттамалармен ресімделеді. Хаттамаларға комиссия төрағасы қол қояды. Талқыланатын мәселелер бойынша келіспеушіліктер болған кезде

хаттамада тараптардың ұстанымдары көрсетіледі. Мұндай жағдайда хаттамаға отырысқа қатысқан Комиссияның барлық мүшелері қол қояды.

Қажет болған жағдайда Комиссия отырысы видео, аудиозахбаларға жазылады, ол туралы хаттамаға тиісті захбалар енгізіледі.

56. Комиссия отырыстарына пайдаланушының (иесінің), әзірлеушінің, жасаушының, Мемлекетаралық авиациялық комитеттің (МАК), Қазақстан Республикасы Бас көлік прокуратурасының (бұдан әрі – ҚР МЖӘ), ҚР ІІМ және Қазақстан Республикасы Ұлттық қауіпсіздік комитетінің (бұдан әрі – ҚР ҰҚК) өкілдері қатыса алады.

Комиссия мүшелері Комиссия төрағасының келісімі бойынша тергеп-тексеруге қатысатын басқа да мамандарды Комиссия отырысына шақыра алады.

57. Комиссия төрағасының шешімі бойынша жұмыстың негізгі бағыттары бойынша мынадай кіші комиссиялар құрылуы мүмкін:

- ұшу кіші комиссиясы;
- инженерлік-техникалық кіші комиссия;
- әкімшілік кіші комиссия;
- комиссия штабы.

Кіші комиссияларда жұмыс топтары құрылуы мүмкін.

58. Комиссияда есептеу және талдау жұмыс тобы, сондай-ақ кіші комиссиялардың құрамына кірмейтін және тікелей Комиссия төрағасына бағынатын басқа да жұмыс топтары құрылуы мүмкін.

59. Кіші комиссиялар мен жұмыс топтарының жұмыс тәртібі, функциялары, жұмыс нәтижелері авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысы бекіткен тергеп-тексеру жөніндегі тиісті рәсімдермен айқындалады.

60. Тергеп-тексеруге тартылатын мамандар олардың мамандандырылуына қарай кіші комиссиялардың немесе жұмыс топтарының құрамына кіреді немесе жекелеген мәселелер бойынша сарапшылар ретінде пайдаланылады.

Кіші комиссиялардың құрамын, олардың жұмыс жоспарларын, сондай-ақ жұмыс топтарының құрамын Комиссия төрағасы бекітеді.

61. Комиссияның жұмысы комиссия төрағасы бекіткен жоспар бойынша жүзеге асырылады. Жоспарда Комиссия қызметінің негізгі бағыттары, жұмысты орындау кезегі, зерттеулер, сондай-ақ жұмысты аяқтау мерзімдері көрсетілген жұмыс жүргізуге жауаптылар қарастырылады.

62. Комиссияның жұмыс жоспары кіші комиссиялар мен жұмыс топтарының жоспарларында нақтыланған. Кіші комиссиялар мен жұмыс топтары комиссиясының жұмыс жоспарлары алынған нақты деректерге байланысты тексеру барысында түзетіледі және толықтырылады.

63. Комиссия жұмысының жоспары бекітілгенге дейін оқиға болған жерде, сырттай тергеп-тексеруді, жоғалып кетуі мүмкін іздерді белгілеуді (мұздардың, күйенің және тағы сол сияқтының болуы, әуе кемесі қозғалысының іздері), жаралыларды және қаза

болғандарды эвакуациялауды және борттық өздігінен жазатын құралдарды алуды есептемегенде, қандай да бір жұмыстарды жүргізуге тыйым салынады.

64. Комиссия мүшелері кіші комиссиялардың жасаған жұмыстарымен және олардың нәтижелерінде алынған нақты деректермен келіскен жағдайда, кіші комиссиялардың есептерін комиссия төрағасы бекітеді және тергеп-тексеру материалдары қоса тігіледі. Керісінше жағдайда кіші комиссияға (жұмыс тобына) пысықтауға қайтарылады.

65. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру кезінде ИМ өкілдері сот-медициналық сараптамалар мен бақылаудың, экипаж мүшелерінің, жолаушылардың және авиациялық оқиғаға тартылған басқа да тұлғалардың патологиялық-анатомиялық ашылулары мен патологиялық-анатомиялық зерттеулерінің толық нәтижелерін дереу (дайындығына қарай) комиссияға береді. Дәрігерлік құпияны құрайтын мәліметтерді комиссия "Халық денсаулығы және денсаулық сақтау жүйесі туралы" Қазақстан Республикасының Кодексіне сәйкес сұратады.

66. Егер авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру барысында заңсыз араласу актісі орын алғаны белгілі болса немесе күдік болса, Комиссия төрағасы бұл туралы ҚР ЖКТ, ҚР ИМ немесе ҚР ҰҚК дереу хабарлайды.

6-параграф. Басқа мемлекет жүргізетін авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге қатысу

67. Шет мемлекеттің аумағында Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруді оқиға болған мемлекеттің тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органы сол мемлекеттің заңнамасына сәйкес жүргізеді.

68. Шет мемлекеттен Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабарлама алғаннан кейін авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым хабарламаның алынғанын растайды.

69. ИКАО Конвенциясының 13-қосымшасына сәйкес авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым тергеп-тексеруге қатысу үшін өзінің уәкілетті өкілін тағайындай алады. Уәкілетті өкілге көмекші ретінде кеңесші (кеңесшілер) тағайындалуы мүмкін.

70. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге қатысу туралы шешім қабылдау бойынша авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым аумағында авиациялық оқиға болған мемлекеттің уәкілетті органының атына тегі, байланыс деректері және авиациялық оқиға болған жерге болжамды келу күні көрсетілген ресми хат жолдайды.

71. Уәкілетті өкіл және оның кеңесшілері келетін мемлекеттердегі Қазақстан Республикасының дипломатиялық өкілдіктері мен консулдық мекемелері

тергеп-тексеруге қатысатын мамандар тобына, оның ішінде көлікпен, байланыспен, жұмыс істеуге арналған үй-жайлармен қамтамасыз етуге жан-жақты жәрдем көрсетеді.

72. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесін пайдаланушы (иесі) шет мемлекеттің аумағында тергеп-тексеруге қатысатын уәкілетті өкілге және оның кеңесшісіне (кеңесшілеріне), оның ішінде көлікпен, байланыспен, жұмысқа, демалуға және тамақтануға арналған үй-жайлармен қамтамасыз етуге жан-жақты жәрдем көрсетеді.

73. Авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға болған Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесін пайдаланушы (иесі) уәкілетті өкілдің және оның кеңесшісінің (кеңесшілерінің) жұмысын қамтамасыз етуге қатысады және тергеп-тексеру мақсатында авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға орнындағы жұмыстарды үйлестіру және әуе кемесін немесе оның құрамдас бөліктерін авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға орнынан эвакуациялау жөніндегі уәкілетті өкілдің, сондай-ақ уәкілетті өкілдің тапсырмасы бойынша тиісті орындаушы ұйымдарға зерттеу үшін әуе кемесінің фрагменттерін (құрамдас бөліктерін) жөнелту жөніндегі ұйымның нұсқауларын орындайды.

74. Шет мемлекеттің аумағындағы авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру кезінде уәкілетті өкілдің және оның кеңесшісінің (кеңесшілерінің) өкілеттіктері ИКАО Конвенциясына 13-қосымшада айқындалады:

- 1) авиациялық оқиға болған жерге барады;
- 2) әуе кемесінің сынықтарын тексереді;
- 3) куәгерлерден жауаптары қамтылған ақпаратты алады және оларға сұрақ қою тақырыптарын ұсынады;
- 4) тергеп-тексеруге жататын барлық заттай дәлелдемелерге толық және жедел қол жеткізеді;
- 5) тергеп-тексеруге жататын барлық құжаттардың даналарын алады;
- 6) борттық өздігінен жазғыштардың жазбаларын оқуға қатысады;
- 7) тергеп-тексеру мақсатында агрегаттарды тергеп-тексеру және зерттеу, техникалық консультацияларды, сынақтарды жүргізу және модель үлгілерін жасау сияқты авиациялық оқиға болған жерден тыс жерлерде болатын тергеп-тексеру іс-шараларына қатысады;
- 8) тергеп-тексеру барысы, соның ішінде ақпаратты талдаумен, қорытындылар мен себептерді қалыптастырумен әсер ететін факторлармен және қауіпсіздік жөніндегі ұсынымдармен байланысты талқылаулар туралы кеңестерге қатысады;
- 9) тергеп-тексерудің әртүрлі аспектілеріне қатысты өтініштер жасайды.

75. Уәкілетті өкіл мен кеңесшілер тергеп-тексеруді жүргізетін мемлекетке оларда бар барлық тиісті ақпаратты береді және тергеп-тексеруді жүргізетін мемлекеттің келісімінсіз тергеп-тексерудің барысы мен нәтижелері туралы ақпаратты таратпайды.

76. Қазақстан Республикасы мен авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге қатысатын мемлекеттер арасында ақпарат алмасуды және авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру барысында туындайтын мәселелерді шешуді уәкілетті өкіл авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруді жүргізетін шет мемлекеттің тергеп-тексеру жөніндегі уәкілі арқылы жүзеге асырады.

77. Уәкілетті өкіл және оның кеңесшісі (кеңесшілері) авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруді жүргізетін мемлекет ұсынған авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есептің жобасын қарайды және түпкілікті есептің жобасына ілеспе хатты алған күннен бастап күнтізбелік 30 күн ішінде көрсетілген жобаға елеулі және негізделген ескертулер (түсініктемелер) мен ұсыныстар дайындайды және жібереді есеп беру. Қажет болған жағдайда уәкілетті өкілдің авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруді жүргізетін мемлекеттің тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органынан қосымша уақыттың қажеттілігі туралы хабарлама жіберу арқылы тиісті ілеспе хаттың күнінен бастап ескертулерді (түсініктемелерді) беру мерзімін күнтізбелік 60 күнге дейін ұзартуды сұрайды. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруді жүргізетін мемлекеттен мақұлдау алған жағдайда, тиісті ілеспе хаттың күнінен бастап 60 күннен артық мерзімді одан әрі ұзартуға болады.

78. Уәкілетті өкіл және кеңесші (кеңесшілер) түпкілікті есептің немесе оның кез келген бөліктерінің жобасын немесе авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру барысында алынған кез келген басқа құжаттарды, осындай есептер немесе құжаттар осы мемлекет жариялаған немесе берілген жағдайларды қоспағанда, осы тергеп-тексеруді жүргізген мемлекеттің ресми келісімінсіз таратпайды және жарияламайды.

79. Егер оқиға орнының мемлекеті авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға тергеп-тексеру жүргізуді Қазақстан Республикасына берсе, мұндай тергеп-тексеру ИКАО Конвенциясына 13-қосымшаның стандарттары мен ұсынылатын практикасы сақталған кезде осы Қағидалардың талаптарына сәйкес жүргізіледі.

80. Уағдаласушы мемлекет болып табылмайтын шет мемлекеттің аумағында болған Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесімен авиациялық оқиға болған жағдайда, ондай мемлекет өзара келісім бойынша тергеп-тексеру жүргізуді Қазақстан Республикасына толық немесе жартылай тапсыруы мүмкін. Қазақстан Республикасы өзінің тергеп-тексеруге қатысатыны жөнінде аталған мемлекетке растау құжатын жібереді. Тергеп-тексеру осы Қағидаларға сәйкес жүргізіледі. Бұл ретте оқиға болған мемлекет тергеп-тексеру жүргізуге көмек көрсету үшін барлық құралдарды пайдаланады.

81. Егер Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның орны қай мемлекеттің аумағында екенін нақты анықтау мүмкін болмаса, мұндай жағдайда Қазақстан Республикасы авиациялық

оқиғаны тергеп-тексеруді өзі жүргізеді немесе өзара уағдаластық бойынша тергеп-тексеру жүргізуді толық немесе жартылай басқа мемлекетке тапсыруы мүмкін.

82. Егер шет мемлекеттің аумағында авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға кезінде қаза тапқандардың немесе ауыр дене жарақатын алғандардың арасында Қазақстан Республикасының азаматтары болуына байланысты авиациялық оқиғаларды тергеу жөніндегі уәкілетті ұйым авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге қатысу үшін сарапшы тағайындайды, ол:

1) авиациялық оқиға болған жерге баруға;

2) тергеп-тексеру жүргізетін мемлекет жариялау үшін бекіткен тиісті нақты ақпаратқа және тергеп-тексеру барысы туралы ақпаратқа қол жеткізуге;

3) түпкілікті есептің данасын алуға өкілетті.

7-параграф. Қазақстан Республикасының аумағындағы авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге басқа мемлекеттердің қатысуы

83. Қазақстан Республикасының аумағында шет мемлекеттің азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға кезінде әрбір тіркелген мемлекеттің, әуе кемесін пайдаланушы, әзірлеуші, жасаушының тергеп-тексеруге қатысу үшін өзінің уәкілетті өкілдері мен кеңесшілерін тағайындайды.

Басқа мүдделі мемлекеттер тергеп-тексеруге қатысу үшін сарапшыларды тағайындай алады. Шет мемлекеттердің уәкілетті өкілдері, олардың кеңесшілері мен сарапшылары, әдетте, комиссия құрамына кірмейді.

84. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруді пайдаланушы мемлекетке немесе әуе кемесі тіркелген мемлекетке берген кезде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым тергеп-тексеруге қатысу үшін өзінің уәкілетті өкілін тағайындайды.

85. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым қажет болған жағдайда АОТӨҰ-ға немесе кез келген мемлекетке тергеп-тексеруге қатысу үшін мамандарды жіберуді, сондай-ақ борттық өздігінен жазғыштарды таратып жазуға жәрдемдесуді қоса алғанда, тергеп-тексеруге көмек көрсету және жәрдемдесу өтінішімен жүгінеді.

86. Егер тіркеу мемлекеттерінен, пайдаланушыдан, әзірлеушіден немесе жасаушыдан әуе кемесінің, ондағы барлық заттардың және кез келген басқа заттай дәлелдемелердің осы өтінішпен жүгінген мемлекеттің уәкілетті өкілі тексергенге дейін қол тигізбеуі туралы өтініш келіп түссе, онда авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым осындай өтінішті орындау үшін барлық қажетті шараларды қабылдайды. бұл іс жүзінде мүмкін және авиациялық оқиғаны тиісті түрде тергеп-тексеруге сәйкес келеді, бұл әуе кемесі адамдарды, жануарларды, поштаны және құндылықтарды құтқару үшін, өрттің салдарынан немесе басқа себептермен жойылудан сақтау үшін немесе әуе навигациясының, көліктің басқа түрлеріне немесе

адамдарға кез келген қауіп-қатерді немесе кедергілерді жою үшін қажет болғанша жылжытылуы мүмкін және егер бұл қайтарудың негізсіз кешігуін тудырмаса егер бұл іс жүзінде мүмкін болса, бұл кеме пайдалануға беріледі.

87. Қосымша мәліметтер, жабдықтар алу немесе сарапшыларды тарту қажет болған кезде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым кез келген мемлекетке тергеп-тексеруді қамтамасыз ету үшін осындай мәліметтерді, жабдықтарды немесе сарапшыларды жіберу туралы тиісті сұрау жібереді.

Сұрау бойынша мәліметтерді, жабдықты немесе сарапшыларды жіберетін мемлекет авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге қатысу үшін өзінің уәкілетті өкілін тағайындай алады. Егер мемлекет тіркеуші, пайдаланушы, әзірлеуші, жасаушы тіркелген мемлекет болып табылмаса, ондай мемлекеттің уәкілетті өкілінің немесе сарапшыларының тергеп-тексеруге қатысу дәрежесі олар тергеп-тексеруге тартылған мәселелермен ғана шектеледі. Әрбір жеке оқиға бойынша өкілдердің қатысу дәрежесін Комиссия төрағасы белгілейді.

88. Кеңесшілер ИКАО Конвенциясына 13-қосымшаның стандарттары мен ұсынылатын тәжірибесіне сәйкес уәкілетті өкілдің басшылығымен тергеуге қатысуға құқылы.

89. Азаматтары авиациялық оқиға кезінде қаза тапқан немесе ауыр дене жарақатын алған мемлекет ИКАО-ның 13-қосымшасына сәйкес уәкілетті сарапшыны тағайындайды, ол:

- 1) авиациялық оқиға болған жерге баруға;
- 2) тергеп-тексеру жүргізіп отырған мемлекеттің жариялауы үшін бекітілген нақты ақпаратқа және тергеп-тексеру барысы туралы ақпаратқа қол жеткізуге;
- 3) түпкілікті есептің данасын алуға уәкілетті.

Сарапшының аталған өкілеттіктері азаматтары авиациялық оқиға кезінде қаза тапқан немесе ауыр дене жарақатын алған мемлекетке құрбандарды тануға және осы мемлекеттен тірі қалған жолаушылармен кездесулерді ұйымдастыруға көмек көрсетуге кедергі келтірмейді.

8-параграф. Авиациялық оқиға мен оқыс оқиғаны тергеп-тексеру кезінде зерттеулер жүргізу

90. Арнайы зерттеулер жүргізу қажеттілігін Комиссия белгілейді.

Авиациялық оқиға немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты зерттеулерді Комиссия белгілейтін зерттеулерді орындаушы ұйым жүргізеді және қажет болған жағдайда бірлесіп орындаушы мүдделі ұйымдардың қатысуымен жүргізеді..

Ғылыми-зерттеу ұйымдары, авиациялық техниканы әзірлеуші, жасаушы және пайдаланушы, жөндеу ұйымдары және басқа да мүдделі ұйымдар зерттеулерді орындаушы ұйым, сондай-ақ бірлесіп орындаушы ұйым болуы мүмкін.

91. Авиациялық техниканың объектілерін зерттеу (олардың жұмыс істеу қалпын тергеп-тексеру), Комиссияның жұмыс орнында эксперимент жасау жұмыстары алдын

ала жасалған жоспар (бағдарлама) бойынша жүргізіледі, бұл жоспарларға (бағдарламаларға) тергеп-тексеруге қатысатын тараптардың өкілдері қол қояды, Комиссия төрағасы бекітеді және тергеп-тексеру материалдарына қоса тіркеледі.

92. Егер тергеп-тексеруге мүдделі әуе кемелері және оның агрегаттары басқа мемлекетте жасалған болса және сол мемлекетте зерттеулер жүргізу қажеттілігі туындаған жағдайда, мұндай зерттеулерді жүргізу туралы шешімді әуе кемесін мемлекеттердің уәкілетті өкілдерімен: пайдаланушы, тіркеуші, жасаушы, әзірлеушімен келісе отырып, Комиссия қабылдайды..

93. Басқа мемлекеттердің аумағында орналасқан орындаушы ұйымдардағы авиациялық техниканың объектілерін зерттеуді Комиссия төрағасының немесе мүшелерінің қатысуымен орындалады.

Зерттеуді ұйымдастыру тиісті мемлекеттің тергеп-тексеру саласындағы уәкілетті органының келісімі бойынша жүзеге асырылады.

94. Комиссияның техникалық тапсырмасы зерттеу жүргізуге негіз болып табылады, мұнда зерттеу жүргізудің мақсаты толық көрсетіледі, қажет болған жағдайда бірлесіп орындаушы ұйымдардың қатысуымен зерттеу жүргізілуі мүмкін.

Техникалық тапсырмаға авиациялық оқиғаның мән-жайлары қысқаша баяндалған анықтама, әуе кемесі және зерттеу объектісі, оларды жөндеу және оларға техникалық қызмет көрсету туралы деректер қоса беріледі..

95. Зерттеуге жататын объектілер зерттеу туралы шешім қабылданған сәттен бастап 20 күннен кешіктірілмей орындаушы ұйымның мекенжайына жіберіледі..

Орындаушы ұйым зерттеу жүргізу үшін объектіні алғаннан кейін зерттеу басталатын күнді белгілейді және зерттеуге қатысуға шақырып, ол туралы бірлесіп орындаушы ұйымдарға хабарлама жібереді.

96. Зерттеуді бастау мерзімі бірлесіп орындаушы ұйымдар өкілдерінің келу мүмкіндігін ескеріп белгілеуге және объектіні алған сәттен бастап 10 жұмыс күнінен аспауға тиіс.

Бірлесіп орындаушы ұйым өкілдері көрсетілген мерзімде келмеген жағдайда орындаушы ұйым зерттеуді дербес жүргізеді..

Зерттеулер бірлесіп орындаушы ұйымдардың өкілдерімен келісіліп, Комиссия төрағасының немесе мүшесінің бақылауымен Комиссияға мәлімет үшін ұсынылатын жоспарлар (бағдарламалар) және әдістемелер бойынша жүргізіледі.

97. Зерттеуге қатысатын бірлесіп орындаушы ұйымдардың мамандары:

1) зерттеу жүргізу тәртібі, әдістемесі және көлемі бойынша өздерінің ұсыныстарын білдіреді;

2) зерттеу жүргізуге қатысады және оларға қатысты барлық материалдармен танысады;

3) зерттеу барысын және олардың нәтижелерін талдауға қатысады;

4) есепке қол қояды немесе қорытындының ажырамас бөлігі болып табылатын өзінің дәлелді пікірін оған қоса береді.

98. Орындаушы ұйым қажет болған жағдайда, қажетті материалдарды, құжаттарды немесе консультацияларды алу үшін зерттеуге ғылыми-зерттеу ұйымдарының, өнеркәсіптің, жөндеу және пайдалану ұйымдарының мамандарын қосымша тартады.

99. Егер орындаушы ұйымның зерттеу бағдарламасының жекелеген тармақтары бойынша жұмыстарды орындау үшін техникалық мүмкіндіктер болмаса, аталған жұмыстарды оның өтінімі бойынша зерттеуді орындаушы ұйым өкілдерінің қатысуымен олардың базасында басқа ұйымдар жүргізе алады.

Зерттеу жүргізу көлемін, орны мен мерзімін келісу бұл жағдайда зерттеуді орындаушы ұйымға жүктеледі.

100. Қазақстан Республикасының аумағында орын алған Қазақстан Республикасының әуе кемелерімен немесе шетелдік әуе кемелерімен болған авиациялық оқиғаларды немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру кезінде авиациялық техника объектілерін және борттық өздігінен жазғыштардың мағынасын ашуды аталған жұмыстарды жүргізуге рұқсаты бар тиісті азаматтық авиация ұйымдары жүргізеді. Қазақстан Республикасында борттық өздігінен жазғыштарды мағынасын ашу үшін техникалық мүмкіндіктер болмаған жағдайда, бұл жұмыс авиациялық оқиғаларды тергеу жөніндегі уәкілетті ұйымның сұрау салуы бойынша АОТӨҰ-да жүргізілуі мүмкін..

101. Борттық өздігінен жазғыштардың мағынасын ашу төрағаның немесе Комиссия мүшелерінің міндетті түрде қатысуымен аталған әуе кемесі әуе кемесін тіркеу мемлекетінде немесе пайдаланушы мемлекетінде жүргізілуі мүмкін.

Мағынасын ашу бойынша жұмыстар тиісті мемлекеттің тергеп-тексеру саласындағы уәкілетті органымен келісіліп, жүзеге асырылады.

102. Зерттеу нәтижелері бойынша осы Қағидаларға 7-қосымшаға сәйкес нысан бойынша есеп жасалады.

Зерттеу нәтижелері бойынша есеп жасалады, оған зерттеуге қатысушылар қол қояды, оны орындаушы ұйымның басшысы бекітеді және Комиссияға жіберіледі. Есеп зерттеу материалдарының ажырамас бөлігі болып табылады. Зерттеу нәтижелері бойынша түпкілікті есеп зерттеу нәтижелері аяқталғаннан кейін, алынған нәтижелер ескеріліп, жасалады. Түпкілікті есепке зерттеу нәтижелері бойынша есеп алынғанға дейін қол қойылмайды және жарияланбайды.

103. Комиссияның техникалық тапсырмасына енетін, зерттеулердің барлық материалдарын, жүргізу бағдарламасын, арнайы әзірленген әдістемелерді және барлық жұмыс материалдарын (сынаулар, өлшемдер, зертханалық талдаулардың хаттамалары және т.б.) қамтылған барлық зерттеу материалдары зерттеуді орындаушы-ұйымда сақталатын есепке қоса беріледі.

Ұйым зерттеуді сапалы және объективті жүргізеді.

104. Зерттеуден өткен авиациялық техника объектілері, борттық өздігінен жазғыштар және авиациялық техниканың өзге де тасығыштары түпкілікті есеп бекітілгеннен кейін 3 ай ішінде зерттеудің орындаушы ұйымының базасында сақталады.

Көрсетілген мерзім өткеннен кейін әуе кемесінің пайдаланушысына (иесіне) авиациялық оқиғаға немесе инцидентке байланысты авиациялық техниканың тиісті объектілерін жою туралы сұраныс жіберіледі.

105. Әуе кемесін пайдаланушы (иесі) жою мәселесін авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйыммен және сотқа дейінгі тергеп-тексеруді жүргізетін құқық қорғау органдарымен келіседі және қабылданған шешім туралы зерттеуді орындаушы ұйымға хабарлайды.

106. Зерттеуден өткен авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға байланысты авиациялық техника объектілері әуе кемесін пайдаланушының (иесінің) келісімінсіз жойылмайды.

Борттық өздігінен жазғыштардың және өзге де ақпарат тасығыштардың ұшу деректері зерттеуді орындаушы ұйымның базасында тұрақты сақталады.

107. Комиссия төрағасы істен шыққан агрегатты (бөлшектерді) ауыстыруға және егер тергеп-тексеру барысында авиациялық оқыс оқиғаның орын алу себебі істен шыққан агрегатты (бөлшектерді) ауыстырғанда қалпына келуі мүмкін авиациялық техниканың істен шығуынан болып табылады деп анықталса, әуе кемесін әзірлеушінің және/немесе жасаушының, жөндеу ұйымының және әуе кемесі иесінің өкілдері келгенге дейін белгіленген тәртіпте іске қосуға рұқсат бере алады. Істен шыққан агрегат (бөлшектер) тергеп-тексеруге қатысатын мүдделі ұйымдардың өкілдері келгенге дейін қозғалмаған күйінде сақталады.

9-параграф. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша ұсынымдар мен іс-шараларды әзірлеу

108. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі Комиссия тергеп-тексеру барысында алынған ақпаратты талдау негізінде болашақта олардың алдын алу мақсатында ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде ұсынымдар әзірлейді.

109. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдар нақты авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға тікелей әсер еткен ғана емес, авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру кезінде анықталған және ұшу қауіпсіздігіне қатер төндіретін барлық қауіп факторларының ықпалын төмендетуге негізделген әзірленеді және жіберіледі.

110. Авиациялық оқиғаларды немесе оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру нәтижелерінен туындайтын ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдардан

басқа, ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдар әртүрлі көздерден, соның ішінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі зерттеулерден туындайды.

111. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдар авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету, жөндеу және пайдалану жүйесін жетілдіруге, ұшу және жерүсті авиация персоналының кәсіптік даярлық деңгейін арттыруға, әуе қозғалысына қызмет көрсетуді және ұшуларды жерүсті қамтамасыз етуді дамыту мен жетілдіруге бағытталған шараларды, сондай-ақ авиациялық қызметтің өзге де аспектілерін қамтуы мүмкін.

112. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі әрбір ұсынымды адресат қарайды, қабылданады немесе негізді түрде қабылданбайды.

113. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде ұсыныс алатын мемлекеттік органдар мен ұйымдар тергеп-тексеру нәтижелері бойынша алдын ала немесе түпкілікті есептерді алған күннен бастап күнтізбелік 30 күннен аспайтын мерзім ішінде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымды ұшу қауіпсіздігін арттыру жөнінде қабылданған немесе қаралатын іс-шаралар туралы немесе қандай да бір іс-шараларды қабылдамау себептері туралы хабардар етеді.

114. Азаматтық авиация ұйымдары, мемлекеттік органдар және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша ұсынымдар алған өзге де ұйымдар өз құзыреті шегінде алдын алу шараларын қабылдауды көздейтін іс-шаралар жоспарларын әзірлейді және бекітеді.

115. Іс-шаралар жоспарлары немесе басқа да өкімдік құжаттар ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттыруға бағытталған алдын алу шараларын қабылдауды қарастырады. Іс-шаралар жоспарына ұсынымдарда көрсетілмеген тергеп-тексеру кезінде анықталған кемшіліктерді жоюға бағытталған қосымша шаралар енгізілуі мүмкін.

116. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдарды іске асыру жөніндегі ведомствоаралық іс-шаралар 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.

117. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның ұсынымдарын іске асыру жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу мерзімі ішкі ведомстволық жоспарларға – 10 жұмыс күнін, ведомствоаралық жоспарлар үшін – 20 жұмыс күнін құрайды.

Мерзім ұшу қауіпсіздігі бойынша ұсынымдар алынған күннен бастап есептеледі.

118. Бекітілген іс-шаралар жоспары 3 жұмыс күні ішінде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға жіберіледі.

119. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдардың іске асырылуын бақылауды азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым жүзеге асырады.

120. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдарды қадағалау үшін бақылау рәсімдерін енгізеді.

121. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің кез келген кезеңінде Комиссия немесе авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға, мемлекеттік органдар мен азаматтық авиация ұйымдарына ұшу қауіпсіздігінің деңгейін арттыруға бағытталған қажетті алдын алу шараларын қабылдауды ұсынады.

122. Жеке жағдайларда комиссияның ұсынымдары бойынша жедел іс-шаралар тергеп-тексеру аяқталғанға және түпкілікті есеп бекітілгенге дейін әзірленеді және енгізіледі, олардың іске асырылуын бақылау азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға жүктеледі.

123. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым қажет болған жағдайда авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия әзірлеген қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдарды басқа мемлекеттердің авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті органдарына ресми ілеспе хатпен жібереді.

Егер қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі ұсыныстар ИКАО-ның қолданыстағы құжаттарының ережелеріне қатысты болса, мұндай ұсынымдар ИКАО-ға ұсынылған түзетулерді баяндай отырып, ілеспе хатпен жіберіледі.

124. Авиациялық оқиғаларды тергеу жөніндегі уәкілетті ұйым ілеспе хатпен ИКАО-ға авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия әзірлеген ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдарды жібереді.

125. Қазақстан Республикасы тергеп-тексеру жүргізген мемлекеттен ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөнінде ұсынымдар алған кезде азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым оларды алған кезден бастап күнтізбелік 90 күн ішінде осы мемлекетке қабылданған немесе қаралатын алдын алу шаралары туралы немесе қандай да бір шараларды қабылдамау себептері туралы хабарлайды.

126. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдардың, оларды қарау нәтижелерінің және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралардың есебін жүргізеді.

10-параграф. Авиациялық оқиға туралы алдын ала есепті ұсыну

127. Қазақстан Республикасының аумағында болған, ең жоғарғы массасы 2250 кг-нан асатын азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиға кезінде, егер тергеп-тексеру 30 күнтізбелік күн ішінде аяқталмаса, алдын ала есеп жасалады.

Алдын ала есепті авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым дереу жібереді:

- 1) тіркеу мемлекетіне;
- 2) пайдаланушы мемлекетіне;

- 3) әзірлеушінің мемлекетіне;
- 4) жасаушының мемлекетіне;
- 5) тергеу мәселелері бойынша ақпарат берген кез келген мемлекетке, негізгі жабдыққа немесе сарапшыларға;
- 6) ИКАО.

Алдын ала есеп жарияланбайды және мүдделі мемлекеттерге берілмейді, егер оны беру мерзімі аяқталған кезде тергеп-тексеру аяқталса және түпкілікті есепті дайындауға және жіберуге мүмкіндік болса.

Алдын ала есептің мақсатына, форматына және мазмұнына қатысты нұсқаулық материал Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі нұсқаулықтың (Doc 9756) "Есептерді ұсыну" IV бөлігінде қамтылған.

128. Қазақстан Республикасының аумағында болған, ең жоғары массасы 2250 кг-нан кем азаматтық әуе кемесімен болған авиациялық оқиға кезінде ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдарды іске асыру қажет болған кезде алдын ала есеп жасалуы мүмкін.

Ұшуға жарамдылық мәселелерін немесе комиссияның пікірінше, төменде көрсетілген мемлекеттер үшін қызығушылық тудыратын мәселелерді қозғаған кезде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым алдын ала есеп жібереді:

- 1) тіркеу мемлекетіне;
- 2) пайдаланушы мемлекетке;
- 3) әзірлеуші мемлекетке;
- 4) жасаушы мемлекетке;
- 5) тергеп-тексеру мәселелері бойынша ақпаратты, негізгі жабдықты немесе сарапшыларды ұсынған кез келген мемлекетке беріледі.

129. Алдын ала есеп тиісті мемлекеттерге және Халықаралық азаматтық авиация ұйымына ИКАО-ның жұмыс тілдерінің бірінде ұсынылады.

130. Болашақта авиациялық оқиғалардың немесе оқыс оқиғалардың алдын алу мүддесінде алдын ала есеп авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның ресми сайтында жарияланады.

131. Комиссия алдын ала есепте нақты ақпаратты, авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру барысы туралы мәліметтерді және қажет болған жағдайда ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдарды қамтиды. Алдын ала есепке енгізілетін нақты ақпарат пен мәліметтердің көлемі және алдын ала есепті жариялау мерзімдері туралы шешімді Комиссия төрағасы қабылдайды.

132. Егер тергеп-тексеру барысында авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалардың алдын алу бойынша жедел шаралар қабылдау үшін пайдалы болуы мүмкін ақпарат алынса, мұндай ақпаратты авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым басқа мемлекеттерге береді.

11-параграф. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есепті дайындау және шығару

133. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссия жұмысының қорытынды құжаты комиссия қол қойған тергеп-тексеру нәтижелері жөніндегі түпкілікті есеп болып табылады, ол кіші комиссиялар мен жұмыс топтарының материалдарын (бар болса), зерттеу нәтижелерін, сондай-ақ комиссия иелігіндегі басқа да ақпаратты ескере отырып жасалады.

Авиациялық оқиға мен оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есептің нысаны осы Қағидаларға 8-қосымшада айқындалған.

134. Қосымша материалдар авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны талдауға қатысы бар жағдайда түпкілікті есепке енгізіледі. Мұндай талдауға қатысы жоқ жазбалардың бөліктері жария етілмейді.

135. Түпкілікті есептің жобасын комиссия дайындайды және Комиссия отырысында қарайды.

Мазмұнымен келіскен кезде түпкілікті есепке комиссияның барлық мүшелері қол қояды.

Мазмұны бойынша келіспеушіліктер туындаған кезде түпкілікті есеп комиссия төрағасы ұсынатын редакцияда дайындалады.

Түпкілікті есептің мазмұнымен немесе қорытындыларымен келіспеген Комиссия мүшесі мүмкіндігінше қысқа мерзімде, бірақ комиссия отырысы өткізілген күннен бастап 3 жұмыс күнінен кешіктірмей комиссияға өзінің ойын жазбаша түрде ұсынады.

Ерекше пікірде келіспеушіліктің нақты себептері және олардың негіздемесі, сондай-ақ ұсынылған тұжырымдар көрсетіледі. Ерекше пікір комиссия отырысында қаралады және ол бойынша комиссия төрағасының дәлелді қорытындысы дайындалады.

Қорытынды есепке төраға және Комиссияның барлық мүшелері қол қояды.

136. Егер қарау нәтижесінде ерекше пікір ескерілмесе, оны ұсынған комиссия мүшесі "Ерекше пікірмен" деген белгімен түпкілікті есепке қол қояды.

Ерекше пікір ол бойынша дәлелді қорытындымен бірге түпкілікті есепке қоса беріледі және оның ажырамас бөлігі болып табылады.

Осындай тәртіп кіші комиссиялар мен жұмыс топтарының есептерін жасау және қол қою кезінде сақталады.

137. Комиссияның барлық мүшелері қол қойған, елеулі және негізделген ескертулер енгізу ұсынысымен түпкілікті есептің жобасын комиссияның төрағасы ресми ілеспе хатпен неғұрлым ыңғайлы және жылдам байланыс құралы арқылы жібереді:

- 1) тіркеу мемлекетіне;
- 2) пайдаланушы мемлекетке;
- 3) әзірлеуші мемлекетке;

4) жасаушы мемлекетке;

5) тергеп-тексеруге қатысқан кез келген мемлекетке беріледі.

138. Түпкілікті есептің жобасын пайдаланушы мемлекетіне жіберген кезде комиссия төрағасы осы мемлекеттің уәкілетті өкілі арқылы түпкілікті есептің жобасының данасын пайдаланушының түпкілікті есептің жобасы бойынша ескертулер беру мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында пайдаланушыға жібереді.

139. Түпкілікті есептің жобасын әзірлеуші мемлекетке немесе жасаушы мемлекетке жіберген кезде комиссия төрағасы осы мемлекеттердің уәкілетті өкілдері арқылы түпкілікті есептің жобасының данасын олардың түпкілікті есептің жобасы бойынша ескертулер беру мүмкіндігін қамтамасыз ету мақсатында әуе кемесінің үлгісін құрастыруға және түпкілікті құрастыруға жауапты ұйымдарға жібереді.

140. Мемлекеттердің түпкілікті есеп жобасын қарау мерзімі ілеспе хат жіберілген күннен бастап күнтізбелік 30 күнді құрайды. Ескертулерді (түсініктемелерді) беру мерзімін, егер мемлекеттер осындай өтінішпен жүгінген болса, Комиссия төрағасы күнтізбелік 60 күнге дейін ұзарта алады. Егер комиссияның төрағасы мұндай ұзартуды негізді және қажет деп танитын болса, мемлекеттерден келіп түскен сұрау негізінде Комиссия төрағасының шешімі бойынша мерзімді күнтізбелік 60 күннен артық одан әрі ұзартуға болады.

Мемлекеттердің ескертулерін Комиссия қарайды, ол не алынған ескертулерді енгізу үшін түпкілікті есептің жобасына өзгерістер енгізеді не ескертулерді ұсынған мемлекеттің қалауы бойынша түпкілікті есепке ескертулерді қоса береді.

141. Комиссияның түпкілікті есепке қол қойған күні тергеп-тексеру аяқталған күн болып есептеледі.

142. Комиссия қол қойған қорытынды есепке мынадай материалдар қоса беріледі:

1) Комиссия тағайындау туралы бұйрықтың көшірмесі;

2) авиациялық оқиға немесе оқыс оқиға туралы хабарлама;

3) алдын ала есеп (бар болса);

4) борттық өздігінен жазғыштардың, өзге де ақпарат тасығыштардың және тергеп-тексеру кезінде пайдаланылған объективті бақылаудың басқа да құралдарының жазбаларын талдау нәтижелері;

5) жүргізілген зерттеулердің нәтижелері және сараптамалық қорытындылар;

6) ұшуды ұйымдастыруға, орындауға, қамтамасыз етуге немесе оған қызмет көрсетуге қатысқан лауазымды тұлғалардан, сондай-ақ авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның куәгерлерінен алынған мәліметтер (түсіндірмелер);

7) комиссия отырыстарының хаттамалары;

8) кіші комиссиялар мен жұмыс топтарының есептері (бар болса);

9) комиссияның кез келген мүшесінің бастамасы бойынша материалдар (құжаттар);

10) Комиссия төрағасының шешімі бойынша басқа да материалдар.

143. Қосымшалары бар түпкілікті есеп авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру ісіне бір данада ресімделеді және авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым қағаз және цифрлық жеткізгіште тұрақты сақтауға жатады.

144. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым комиссия түпкілікті есепке қол қойған сәттен бастап 10 жұмыс күні ішінде оның цифрлық көшірмесін жібереді:

- 1) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға;
- 2) әуе кемесін пайдаланушыға (иесіне);
- 3) тіркеу мемлекетіне;
- 4) пайдаланушы мемлекетке;
- 5) әзірлеуші мемлекетке;
- 6) жасаушы мемлекетке;
- 7) тергеп-тексеруге қатысқан кез келген мемлекетке;
- 8) тиісті ақпаратты, негізгі жабдықты және сарапшыларды ұсынған кез келген мемлекетке;
- 9) азаматтары қаза тапқан немесе ауыр дене жарақатын алған кез келген мемлекетке ;
- 10) МАК;
- 11) ИКАО (авиациялық оқиға немесе ең жоғары салмағы 5700 кг асатын әуе кемесімен ауыр авиациялық оқыс оқиға болған жағдайда).

145. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есепті авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым тергеп-тексеру аяқталғаннан кейін қысқа мерзімде жариялайды.

Авиациялық оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есеп оған қол қойылған күннен бастап 10 жұмыс күнінен кешіктірілмей жарияланады.

Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есеп авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның ресми сайтында жарияланады.

146. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым авиациялық оқиға болған күннен бастап 12 ай ішінде түпкілікті есепті жариялау мүмкін болмаған кезде ресми сайтта ұшу қауіпсіздігіне қатысты туындаған кез келген мәселелер туралы ақпаратты қоса алғанда, тергеп-тексеру барысы баяндалған жыл сайынғы аралық хабарламаны жариялайды.

Авиациялық оқыс оқиғаны тергеп-тексеру кезінде аралық хабарлама жарияланбайды.

12-параграф. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруді қайта бастау

147. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны аяқталған тергеп-тексеру авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның мән-жайларына қатысты жаңа маңызды фактілер анықталған (немесе ұсынылған) жағдайда қайта басталады. Тергеп-тексеруді қайта бастау туралы шешімді комиссияны құрған азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органның лауазымды адамымен келісім бойынша авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның басшысы қабылдайды.

148. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруді қайта бастау туралы өтініш авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға жазбаша түрде беріледі.

Өтініште бұрын қаралмаған жаңа фактілер және осы фактілердің комиссия жұмысының барысында анықталмауының себептері, сондай-ақ Комиссияның қорытындыларының қате екенін куәландыратын дәлелдемелер көрсетіледі.

Өтінішке жаңа фактілерді негіздейтін құжаттар мен есептер немесе зерттеу нәтижелері қоса беріледі.

149. Егер хабар-ошарсыз кетті деп есептелген әуе кемесі анықталса, тергеп-тексеру қайта басталады.

13-параграф. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеруге қатысты жазбаларды қорғау

150. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру барысы туралы ақпарат тергеп-тексеру аяқталғанға дейін басқа тұлғаларға жария етілмейді.

Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге жатпайтын мақсаттарда пайдалануға жатпайды, мынадай ақпарат:

- 1) борттық өздігінен жазғыштардың жазбалары және визуалды жағдайдағы борттық тіркеушілердің жазбалары, сондай-ақ мұндай жазбалардың кез келген толық жазылуы;
- 2) тергеу барысында алынған адамдардың барлық өтініштері;
- 3) әуе кемесін дайындауға, орындауға, ұшуды қамтамасыз етуге және пайдалануға қатысы бар адамдар арасындағы барлық хат-хабарлар;
- 4) авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға қатысушы тұлғаларға қатысты комиссия алған медициналық немесе құпия мәліметтер;
- 5) аэронавигациялық қызмет көрсетуді жеткізушілердің жазбаларын жазу және мағынасын ашу;
- 6) сөйлеу, бейне және өзге де ақпаратты тіркеудің жерүсті құралдарының жазбаларын жазу және мағынасын ашу;
- 7) тексеру барысында Комиссия алған түсіндірме жазбалар, сауалнама хаттамалары, адамдардың өтініштері;
- 8) ақпаратты талдау кезінде Комиссия мүшелері, комиссия жұмысына тартылатын адамдар, сондай-ақ шетелдік тергеп-тексеруге қатысушылар (уәкілетті өкілдер мен кеңесшілер), борттық өздігінен жазғыштардың жазбаларын қоса алғанда, білдірген пікірлер;

9) авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есептің жобасы.

Осы тармақта көрсетілген ақпарат авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны талдауға қатысы болған жағдайда ғана түпкілікті есепке енгізіледі немесе оған қоса беріледі. Мұндай талдауға қатысы жоқ жазбалардың бөліктері жарияланбайды.

151. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексерудің барлық қатысушылары авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға тартылған адамдардың тегін жария етпейді.

152. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексерудің барлық қатысушылары тергеп-тексеру барысы туралы және алынған деректер туралы ақпаратты таратпайды және Комиссия төрағасының немесе комиссияны тағайындаған азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган басшысының рұқсаты болған жағдайларды қоспағанда, ешқандай түсініктеме бермейді. Ешқандай жағдайда бұл ақпаратты тергеп-тексеру процесіне зиян келтірмеу үшін рұқсат етілмеген адамдармен берілмейді немесе талқыланбайды. Тергеп-тексеруге қатысушылар авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның мән-жайларына қатысты ақпаратты өз ұйымдары үшін ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі іс-шараларды немесе ұшу қауіпсіздігін арттыруға бағытталған іс-қимылдарды әзірлеу мақсатында пайдалана алады.

153. Комиссияның ақпаратпен жұмысы төлнұскалармен (көшірмелермен) жүзеге асырылуы мүмкін. Осы жазбаларды авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге жатпайтын мақсаттарда пайдалану туралы шешім қабылдаған кезде мұндай жазбаларды беру туралы сұрау салулар авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі комиссияға немесе уәкілетті ұйымға емес, олардың бастапқы көздеріне (иелеріне) жіберіледі.

154. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша алдын ала немесе түпкілікті есеп, сондай-ақ олардың кез келген бөліктері:

- 1) нормативтік немесе нормативтік емес құқықтық актілер болып табылмайды;
- 2) бақылау (қадағалау) іс-шарасының нәтижесі болып табылмайды;
- 3) кінәні немесе жауапкершілікті белгілеу ретінде түсіндірілмейді;
- 4) қылмыстық, азаматтық, әкімшілік, тәртіптік немесе өзге де талқылауда дәлел ретінде пайдаланылмайды.

14-параграф. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды жіктеу және есепке алу

155. Авиациялық оқиғалар туындаған салдардың ауырлығына қарай мыналарға бөлінеді:

- 1) адам шығынымен болған авиациялық оқиғалар (апаттар);
- 2) адам шығынынсыз авиациялық оқиғалар (авариялар);
- 3) елеулі оқыс оқиға;
- 4) оқыс оқиға.

156. Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерімен тергеп-тексеруге жататын авиациялық оқиғаларды авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым есепке алады.

Авиациялық оқиғаларды есепке алуды әуе кемелерін пайдаланушылар (иелері) және азаматтық авиация ұйымдары да өз құзыреті шегінде жүзеге асырады.

157. Авиациялық оқиғаны жіктеу жөніндегі түпкілікті шешімді оның мән-жайларына, зардаптардың сипаты мен ауырлығына, сондай-ақ тергеп-тексеруге жататын, бірақ олармен шектелмейтін тізбеге жатқызылған оқиғаларды қоса алғанда, оқиғаның бастапқы жіктелуіне қарамастан, авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым ғана қабылдайды.

158. Екі немесе бірнеше әуе кемелерінің соқтығысуы (жақындасуы) туындаған салдарға сәйкес әрбір әуе кемесі үшін жіктеледі және есепке алынады, ал бір оқиға ретінде тексеріледі. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру нәтижелері бойынша жалпы түпкілікті есеп ресімделеді.

159. Авиациялық оқиғаларды есепке алу мыналарды қамтиды:

1) болған авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалардың саны, олардың жіктелуі және себептері (бар болса);

2) ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ұсынымдар.

15-параграф. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы деректерді ұсыну

160. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы ақпарат жинауға жәрдемдесу мақсатында авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесін құрады.

161. Азаматтық авиацияны пайдаланушылар мен ұйымдар авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымға және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға есепті кезеңнен кейінгі айдың 10-күніне тоқсан сайын ұшу қауіпсіздігі бойынша талдау материалдарын, сондай-ақ келесі жылдың 10 қаңтарына өткен жылғы талдауды ұсынады.

162. Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті орган, авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым, азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым, азаматтық авиацияны пайдаланушылар мен ұйымдар болашақта авиациялық оқиғалардың алдын алу мақсатында ерікті қатынастарды пайдаланады.

163. Авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесі жазаны қолдануға бағдарланбаған және авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің мақсаты болашақта авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалардың алдын алу болып табылатындығына байланысты хабарламалардың құпиялылығын және ақпарат көздерін қорғауды көздейді.

Авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесі жаза қолдануға бағытталмаған және хабарламаның құпия болуын және ақпарат көздерін қорғауды көздейді, себебі авиациялық 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.

164. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның барлық тұлғаларына ұшу қауіпсіздігіне теріс әсер етуі мүмкін оқиғалар туралы ақпаратты ерікті түрде ұсынуға жәрдемдесу және көтермелеу ұсынылады.

165. Авиациялық оқиғалар туралы ұсынылған деректерді қабылдау, оларды талдау және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге теріс әсер ететін қауіпті факторларды жою жөніндегі ұсыныстарды әзірлеу үшін авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымда және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымда, сондай-ақ азаматтық авиация кәсіпорындары мен ұйымдарында міндетті және ерікті ұсыну жүйесінің жұмыс істеуіне жауапты лауазымды тұлғалар тағайындалады, жинауды, бағалауды, өңдеуді қоса алғанда, авиациялық оқиғалар туралы деректер, авиациялық оқиғалар туралы толық ақпаратты талдау және сақтау.

166. Кәсіпорындар мен ұйымдардағы авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесінің талаптарын орындау тәртібі олардың ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі нұсқаулықтарында регламенттеледі.

167. Авиациялық оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесі арқылы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы ақпарат қабылданады.

168. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы деректерді Қазақстан Республикасының кез келген жеке немесе заңды тұлғалары бере алады.

169. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы хабарлама жазбаша немесе ауызша нысанда мынадай тәсілдермен беріледі:

- 1) пошта байланысы арқылы;
- 2) электрондық пошта мекенжайына;
- 3) арнайы пошта жәшігі арқылы;
- 4) телефон немесе факсимильді байланыс арқылы;
- 5) авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның өкілдеріне жеке өзі жүгінген кезде.

170. Жіберуші туралы мәліметтерді көрсетпей келіп түскен хабарламалар (анонимді хабарламалар) назарға алынады және тіркеледі.

171. Ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы хабарлама келіп түскен кезде авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым хабарламаны есепке алуды және бастапқы өңдеуді жүзеге асырады.

Бастапқы өңдеу нәтижелері бойынша ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі нақты немесе ықтимал кемшіліктер туралы мәліметтер кейіннен қарау және Қазақстан Республикасының заңнамасында белгіленген құзырет шегінде тиісті шараларды қабылдау үшін ҚР МЖӘ, ҚР ІІМ не ҚР ҰҚК мекенжайына жіберіледі.

172. Алынған хабарламаларды авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның және азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның қызметшілері қарайды және анықталған қауіпті факторды жою жөнінде шаралар әзірленеді.

173. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым алған авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалар туралы деректерді міндетті және ерікті түрде ұсыну жүйесінің жұмыс нәтижелері туралы ақпарат авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның ресми сайтында орналастырылады, ұшу қауіпсіздігінің жай-күйіне жылдық және жартыжылдық талдауларға енгізіледі және Қазақстан Республикасының барлық жеке және заңды тұлғаларына қолжетімді.

3-тарау. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру функцияларын жүзеге асыратын авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның қызметшілеріне қойылатын біліктілік талаптары

1-параграф. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысы

174. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысы Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес қызметке тағайындалады және қызметтен босатылады.

175. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысы лауазымына азаматтық авиация саласында жоғары және (немесе) жоғары оқу орнынан кейінгі білімі бар адам тағайындалады.

176. Жұмыс тәжірибесі мынадай талаптардың біріне сәйкес келуі керек:

1) азаматтық авиация саласында ұшу қауіпсіздігін, авиациялық қауіпсіздікті, әуе кемелері мен авиациялық қозғалтқыштарды техникалық пайдалану мен жөндеуді қамтамасыз ету, ұшуды ұйымдастыру және жүргізу, басшылық лауазымдарда кемінде 3 жыл жұмыс өтілі болған кезде қозғалысқа қызмет көрсету жөніндегі лауазымдарда кемінде 8 жыл жұмыс өтілі;

2) авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру органдарында не азаматтық авиация саласындағы реттеу, іске асыру және бақылау функцияларын жүзеге асыратын ведомстволарда, оның ішінде Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласының тұрақты дамуын, ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын квазимемлекеттік сектор субъектілерінде басшы лауазымдарда жұмыс өтілі 3 жылдан кем емес болған кезде кемінде 6 жыл жұмыс өтілі.

177. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысы авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру саласында кәсіби даярлыққа ие болуға, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы заңнамасын, сондай-ақ ИКАО-ның халықаралық стандарттары мен ұсынылатын практикасын білуге, тергеп-тексеру жөніндегі комиссиялардың жұмысын ұйымдастыру мен үйлестірудің практикалық тәжірибесіне ие болуға тиіс.

178. Бірінші басшы Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген жағдайларда таралуы шектеулі мәліметтерге рұқсат беру жөніндегі талаптарға сәйкес келуге тиіс.

2-параграф. Авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру мәселелеріне жетекшілік ететін авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның бірінші басшысының орынбасары

179. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым бірінші басшысының орынбасары Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес қызметке тағайындалады және қызметтен босатылады.

180. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым бірінші басшысының орынбасары лауазымына азаматтық авиация саласында жоғары және (немесе) жоғары оқу орнынан кейінгі білімі бар адам тағайындалады.

181. Жұмыс тәжірибесі мынадай талаптардың біріне сәйкес келуі керек:

1) азаматтық авиация саласында ұшу қауіпсіздігін, авиациялық қауіпсіздікті, әуе кемелері мен авиациялық қозғалтқыштарды техникалық пайдалану мен жөндеуді қамтамасыз ету, ұшуды ұйымдастыру және жүргізу, әуежай қызметін ұйымдастыру басшылық лауазымдарда кемінде 2 жыл жұмыс өтілі болған кезде қозғалысқа қызмет көрсету жөніндегі лауазымдарда кемінде 6 жыл жұмыс өтілі;

2) авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру органдарында не азаматтық авиация саласындағы реттеу, іске асыру және бақылау функцияларын жүзеге асыратын ведомстволарда, оның ішінде Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласының тұрақты дамуын, ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын квазимемлекеттік сектор субъектілерінде басшы лауазымдарда жұмыс өтілі 2 жылдан кем емес болған кезде кемінде 4 жыл жұмыс өтілі.

182. Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйым бірінші басшысының орынбасары авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру саласында кәсіптік даярлыққа ие болуға, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы заңнамасын, сондай-ақ ИКАО-ның халықаралық стандарттары мен ұсынылатын практикасын білуге тиіс.

183. Бірінші басшының орынбасары Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген жағдайларда таралуы шектеулі мәліметтерге рұқсат беру жөніндегі талаптарға сәйкес келуге тиіс.

3-параграф. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкіл

184. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкіл Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес қызметке тағайындалады және қызметтен босатылады.

185. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкіл лауазымына әуе кемелерін ұшу арқылы пайдалану, әуе қозғалысына қызмет көрсету және ұшуларды аэронавигациялық қамтамасыз ету, ұшу аппараттары мен қозғалтқыштарын техникалық пайдалану, авиациялық техника және технологиялар, авиациялық және радиоэлектрондық жабдықтарды техникалық пайдалану, әуежай қызметін ұйымдастыру мамандығы бойынша азаматтық авиация саласында немесе құқықтану мамандығы бойынша жоғары және (немесе) жоғары оқу орнынан кейінгі білімі бар адам тағайындалады.

186. Жұмыс тәжірибесі мынадай талаптардың біріне сәйкес келуі керек:

1) әуе кемелері мен авиациялық қозғалтқыштарды техникалық пайдалану және жөндеу, ұшуларды ұйымдастыру және өндіру, әуе қозғалысына қызмет көрсету, авиациялық медицина, авиациялық қауіпсіздік саласында кемінде 3 жыл жұмыс өтілі болған кезде, азаматтық авиация саласындағы жұмыс өтілі 5 жылдан кем емес, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге адам факторының психоэмоционалдық жай-күйіне талдау жүргізу және әсерін бағалау;

2) авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру органдарында не азаматтық авиация саласындағы реттеу, іске асыру және бақылау функцияларын жүзеге асыратын ведомстволарда, орталық не облыстық деңгейдегі құқық қорғау немесе арнаулы мемлекеттік органдарда 5 жылдан кем емес жұмыс өтілі болуға тиіс.

187. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкіл авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру саласында кәсіптік даярлыққа ие болуға, Қазақстан Республикасының азаматтық авиация және авиациялық медицина саласындағы заңнамасын, сондай-ақ ИКАО-ның халықаралық стандарттары мен ұсынылатын практикасын білуге тиіс.

188. Тергеп-тексеру жөніндегі уәкіл Қазақстан Республикасының заңнамасында көзделген жағдайларда таралуы шектеулі мәліметтерге рұқсат беру жөніндегі талаптарға сәйкес келуге тиіс.

Хабар беру міндетті болып табылатын авиациялық оқиғалар санаты

1) планердің күшсіз элементтерінің герметикалығын бұза отырып немесе бөлшектердің бөлінуімен бұзылуына немесе зақымдалуына жол берілмейді. Аэродинамикалық басқару беттерін, пилондарды, қозғалтқыштарды ілу тораптарын бүлінуі немесе зақымдануы;

2) әуе кемесінің кеңістіктік жай-күйін көзбен шолып айқындау мүмкін кстігіне әкеп соғатын экипаж кабинасының шынылануының зақымдануы немесе мөлдірлігінің бүлінуі;

3) ұшуда ашу үшін көзделмеген капоттарды, иллюминаторларды (терезелерді), жолаушылар және (немесе) жүк есіктерін (люктерді), траптарды ұшуда жыртып алу немесе ашу;

4) әуе винтінің қалақшасын бұзу (жұлыну);

5) көтергіш немесе рульдік бұранда, қисаю автоматы, көтергіш втулкасы немесе рульдік бұранда элементтерін бұзу (тікұшақтар үшін);

6) ұшу кезінде қозғалтқышты өшіру (өзін-өзі өшіру) ;

7) қозғалтқыштың, қосалқы күш қондырғысының локализацияланған немесе локализацияланбаған бұзылуы;

8) ұшуда қозғалтқышты іске қоспау;

9) беріліс қорабының бұзылуы немесе ажыратылуы, желдеткіш қондырғысының бұзылуы, редуктордың бұзылуы;

10) ұшуды пайдалану жөніндегі басшылықта көзделмеген ұшуда тартым реверсін қосу (әуе винттерін тіректен алу) ;

11) ұшуды пайдалану жөніндегі басшылықта көзделген шаралармен жойылмайтын отынды өндірімеу;

12) отынның шығынын, мөлшерін және (немесе) ұшуда отынның ағуын өлшеу жүйесінің отынның шығынын немесе қалдығын анықтауға мүмкіндік бермейтін істен шығуы;

13) авариялық (резервтік) жүйеден бір немесе одан да көп шасси тіректерін шығармау, жиналған шассимен қону;

14) шассидің амортизациялық тіректерінің, тіректердің, арбалардың, жүгірме шассидің элементтерін бұзу;

15) қону (ұшу) кезінде негізгі тежеу жүйесінің істен шығуы;

16) негізгі шасси тіректерінің барлық доңғалақ шиналарының бұзылуы. Шассидің алдыңғы тірегінің екі дөңгелегіндегі шиналардың бұзылуы. Қозғалтқыштың зақымдалуына әкелетін доңғалақ шинасының бұзылуы;

- 17) кептелу, рульдік беттердің талап етілетін бұрышқа ауытқуының мүмкін еместігі ;
- 18) рульдік беттердің бір немесе одан да көп секцияларын флюгирлеу немесе өздігінен ауытқу;
- 19) басқару сымдарын бұзу немесе ажырату;
- 20) басқару органдарынан рульдік беттерге берудің берілу қатынасының өзгермеуі, өздігінен немесе қате өзгеруі;
- 21) биіктік рулінің немесе бағыт рулінің ауытқу бұрыштарының толық диапазонын шектемеу немесе қалпына келтірмеу. Әуе кемесінің басқару әсеріне қалыпты реакциясының бұзылуы;
- 22) тоқтатылған рульдермен ұшу;
- 23) күштердің рұқсат етілмеген ұлғаюы (азаюы), басқару органдарында қайта орнын толтыру;
- 24) гидро күшейту мүмкіндігінің болмауы (рульдік беттерді безбустерлі басқаруға көшу);
- 25) қанат механизациясын өздігінен шығару немесе жинау (қанатшалар, жабын, көтеру күшін сөндіргіштер (спойлерлерді), интерцепторлар, қалқаншалар);
- 26) тұрақтандырғыштың өздігінен ауытқуы, флюгирленуі;
- 27) аспаптар бойынша ұшу қағидаларына жіберілген әуе кемесіндегі авиажижиектер бойынша кеңістіктік жағдайды айқындаудың мүмкінністьігі;
- 28) аспаптар бойынша ұшу қағидаларына жіберілген әуе кемесінде ұшудың салыстырмалы биіктігін, аспаптық немесе шынайы ұшу жылдамдығын айқындаудың мүмкінністьігі;
- 29) аспаптар бойынша ұшу қағидаларына жіберілген әуе кемесінде борттық пилотаждық-навигациялық жабдықты пайдалана отырып, ұшудың ағымдағы орнын немесе бағытын айқындаудың мүмкінністьігі;
- 30) ұшу кезінде радиобайланыстың жоғалуы;
- 31) кеңістіктік немесе навигациялық бағдарлаудың жоғалуы;
- 32) екі немесе одан да көп гидрожүйелердегі қысымның төмендеуі (ұшақтар үшін). Бір немесе одан да көп гидравликалық жүйелердегі қысымның төмендеуі (тікұшақтар үшін);
- 33) әуе кемесін токтан ажырату. Тұрақты немесе айнымалы токтың апаттық қуатына ауысу;
- 34) ұшу немесе қону кезінде ауа райының пайдалану минимумын бұзу;
- 35) қозғалтқыштың немесе жүйелердің кем дегенде біреуінің істен шығуына әкеп соққан әуе кемесінің ұшудағы атмосфералық электр разрядымен зақымдануы;
- 36) әуе кемесінің бұршақпен зақымдануы;
- 37) мұзданған әуе кемесінің ұшып шығуы, ұшуға шығарылуы;

38) әуе кемесінің герметикаланбауы, түтіннің пайда болуы, магистральдардан ыстық ауаның ағуы, гермокабинадағы ауа температурасының өзгеруі, гермокабинаға ауаның берілуінің төмендеуі, қысымның төмендеуі немесе авариялық оттегі жабдығын шұғыл төмендету немесе пайдалану қажеттілігіне әкеп соққан гермокабиналарды қайта үрлеу;

39) әуе кемесіндегі өрт және (немесе) өрт. Қозғалтқыштың, қосалқы электр станциясының өрті;

40) жол берілмейтін тербелістердің пайда болуы; "флаттер", "жер резонансы", "шимми" типті автокерулердің пайда болуы;

41) ең төменгі жабдықтар тізбесіне кірмейтін істен шығулар болған кезде әуе кемесінің ұшып шығуы (Minimum Equipment List – MEL);

42) аяқталмаған техникалық қызмет көрсетумен әуе кемесін ұшуға шығару;

43) әуе кемесіне осы әуе кемесіне арналған кондиционерленбеген немесе арналмаған жанар-жағармай материалдарын құю;

44) ұшуды пайдалану жөніндегі басшылық белгілеген орталықтандырудың шекті мәндерінің бұзылуына әкеп соққан жүктердің ұшуда орын ауыстыруы;

45) әуе қозғалысына қызмет көрсету органының келісімінсіз берілген ұшу биіктігі мен бағытын өзгерту;

46) аспаптар бойынша ұшу қағидалары бойынша ұшу кезінде қауіпсіз ұшу биіктігін бұзу, жермен соқтығысу немесе кедергілер қаупі;

47) ұшуды пайдалану жөніндегі Басшылықтың талаптарына сәйкес келмейтін конфигурациясы бар әуе кемесінің ұшуы, ұшуы немесе қонуы (істен шығу жағдайларын қоспағанда);

48) ұшуды пайдалану жөніндегі басшылық белгілеген қайта тиеу, шабуыл бұрышы бойынша пайдалану шектеулерінен шығу;

49) аспаптық жылдамдық, Мах саны, көтергіш винттің айналымы, тікұшақтың айналуының бұрыштық жылдамдығы бойынша кезекті ұшу алдында әуе кемесін әзірлеуші белгілеген жұмыстар кешенін жүргізбей әуе кемесін одан әрі пайдалануға жол бермейтін шамаға және (немесе) істен шығу жағдайында болған пайдалану шектеулерінен шығу;

50) ұшу кезінде басқаруды жоғалту, күрделі (ерекше) кеңістіктік жағдайға түсу. Ұшақты тоқтату. Тікұшақтың құйынды сақина режиміне енуі;

51) ұшуды пайдалану жөніндегі басшылық талап ететін ұшу сипаттамаларына ұшу кезінде ұшып көтерілу кезінде немесе биіктікке көтерілудің бастапқы учаскесінде қол жеткізбеу;

52) әуе кемелерінің белгіленгеннен аз аралықтарға жақындауы, әуе кемелерінің қауіпті жақындауы;

53) ұшу-қону жолағында, такси жолдарында, перрондарда, қону алаңдарында жердегі кедергілермен, адамдармен немесе көлік құралдарымен соқтығысу немесе соқтығысу қаупі;

54) рульдеу немесе сүйреу кезінде ұшу-қону жолағынан, такси жолынан немесе перроннан түсу;

55) әуе кемесінің жер бойынша бақыланбайтын қозғалысы;

56) ұшып көтерілу немесе қону кезінде фюзеляжбен, қанатпен, қозғалтқыш капотымен, бұранда қалақшасымен, құйрық өкшесімен жерге тигізу;

57) қонуға қайта кіруді орындауға мүмкіндік бермейтін жағдайлар;

58) алдын ала орнатылмаған немесе жұмыс істемейтін ұшу-қону жолағынан қону немесе ұшу. Такси жолына ұшу немесе қону (келісілген ұшу немесе қонуды қоспағанда). Жабық немесе бос емес ұшу-қону жолағынан, такси жолынан немесе тағайындалмаған ұшу-қону жолағынан үзілген ұшу (үзілген қону);

59) ұшу-қону жолағының (қону алаңының) шекарасынан тыс қону, ұшып көтерілу немесе қону кезінде оның шегінен тыс домалату;

60) шассидің алдыңғы немесе құйрық тірегіне алдын ала қону. Авиациялық оқиға ретінде жіктелмейтін әуе кемесінің зақымдануымен қону;

61) ұшу экипажы мүшесінің ұшу кезінде жұмыс қабілеттілігін жоғалтуы (өз функцияларын орындай алмауы);

62) мас күйінде (алкогольдік, есірткілік немесе өзге де уытты) болған ұшу экипажының мүшесін әуе кемесін басқару;

63) ұшу кезінде экипаж мүшелеріне немесе жолаушыларға уытты, радиациялық және басқа да зақымдаушы факторлардың әсер етуі, оларға стационарлық жағдайларда медициналық көмек көрсету қажеттілігіне әкеп соқтырған;

64) сыртқы аспада тасымалданатын жүкті немесе әуе кемесінің сыртқы жағынан тасымалданатын басқа жүкті өздігінен, байқаусызда немесе авариялық шара ретінде қасақана төгу. Сыртқы аспалы кабельдік жүйенің үзілуі;

65) радиобайланыстың, бағдарлаудың жоғалуына әкеп соққан немесе белгіленген пайдалану минимумынан төмен қонуға себеп болған әуе кемесінің ұшуын қамтамасыз ету кезінде жер үсті жабдығының істен шығуы;

66) экипажды және (немесе) жолаушыларды әуе кемесінен авариялық эвакуациялауды жүргізуге байланысты оқиғалар;

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

Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның тергеп-тексеруіне жататын азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқыс оқиғалардың тізбесі

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. Әуе кемелерінің жердегі соқтығысуы авиациялық оқиғалар ретінде жіктелмейді.

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, РЖ* немесе соған арналмаған ҰҚЖ тоқтатылған ұшып көтерілулер.

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

6. Жабық немесе бос емес ҰҚЖ, РЖ* 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. Ұшуда әуе кемесінің басқаруын жоғалту немесе күрделі (ерекше) кеңістіктік жағдайға түсу жағдайлары. Оның ішінде:

1) ұшақты тоқтату;

2) тікұшақтың құйынды сақина режиміне түсуі.

13. Авиациялық оқиғалар ретінде жіктелмейтін қозғалтқыштардың локализацияланбаған істен шығуын қоса алғанда, әуе кемесі конструкциясының бұзылуы немесе қозғалтқыштың бұзылуы жағдайлары. Олар:

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

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

3) 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;

4) 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;

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

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

7) трансмиссияның (тікұшақтарға арналған) бүлінуі немесе ажыратылуы;

8) сыртқы аспаның үзілуі немесе жүкті өздігінен түсуі;

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

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

15. 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.

16. Отынның мөлшері немесе отынның таралуы, мысалы, отынның жеткіліксіз мөлшері, отынның толық өндірілуі, отынның жеткіліксіз жеткізілуі немесе борттағы отынды толық пайдалануына қатысты жағдай.

17. 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).

Тергеуге жататын оқыс оқиғаларға мыналар жатады:

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

- 1) рульдік беттердің қажетті бұрышқа ауытқуының мүмкін еместігі;
- 2) рульдеу беттерінің бір немесе одан артық секцияларының флюгирлеуі немесе өздігінен ауытқуы;
- 3) басқару өткізгішінің бұзылуы немесе ажыратылуы;
- 4) басқару органдарынан рульдеу беттеріне берілетін байланыстың өзгермеуі, өздігінен немесе қате өзгеруі;
- 5) шектеуді енгізбеу немесе биіктік рулінің немесе бағыттау рулінің ауытқу бұрыштарындағы толық диапазонның қалпына келтірілмеуі. Басқарушылық ықпалға ӘК қалыпты әсерлесуінің бұзылуы;
- 6) стабилизаторының ауытқуының, өздігінен ауытқуының, флюгирлеуінің мүмкін болмауы;
- 7) ауытқу бұрыштары диапазондарының немесе қанат пен стабилизатор ауысу механизациясы жылдамдығының рұқсат етілмеген өзгеруі;
- 8) алдыңғы қанатшалардың, жалғасқанатшалардың, интерцепторлардың, көтеру күшін бәсеңдеткіштердің (спойлердің) секциялары арасындағы рұқсат етілмеген сәйкес келмеуі;
- 9) әуе кемесін басқаруда қиыншылықтар туындатқан кеңістік бағдарын жоғалтуы (эшелондау ережесін бұзылуына және т.б. әкелген);
- 10) бір және одан да көп құрылғы арқылы ұшудың салыстырмалы биіктігін, ұшудың аспаптық немесе ақиқаттық жылдамдығының анықталмауы;
- 11) 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. Соның ішінде:

- 1) үш және одан көп авиагоризонты бар ӘК екі және одан көп авиагоризонттың істен шығуы;
- 2) екі және одан да көп гидрожүйесі бар ӘК екі және одан да көп авиажүйенің істен шығуы.
- 3) екі немесе одан да көп гидравликалық жүйелерде (ұшақтар үшін) немесе бір немесе одан да көп (тікұшақтар үшін) қысымның төмендеуі.

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

21. Әуеайлақтан тыс әуе кемесін, оның ішінде жеңіл және аса жеңіл ұшақтарды, сондай-ақ тікұшақтарды ауа райы ең төменгі деңгейден төмен болған кезде тікұшақ қонуды қоспағанда, ауадан алынған алаңға мәжбүрлі қону.

22. Әуе кемесін ҰҚЖ шекарасынан тыс жерге қондыру немесе әуе кемесін ҰҚЖ шегінен тыс жүгіруде және жүгіруде домалату.

23. Жерге қанатпен, бұрандалы қалақпен және ӘК конструкциясының басқа элементтерімен тию.

24. Тоқтатылған рульдермен ұшу.

25. Ұшу, қону немесе ұшу кезінде метеоминимумдарды бұзу;

26. әуе кемесінің немесе қозғалтқыштың, қозғалтқыштардың бірдей істен шығуын қоса алғанда, зақымдануы нәтижесінде конструкция беріктілігінің бұзылмауы, техникалық және ұшу сипаттамаларының нашарламауы. Оның ішінде:

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

2) шассидің амортизациялық тіректері, тіреуіштері, арбашықтары элементтерінің қирауы;

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

27. ӘК жүйелерінің істен шығуы. Олар:

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

2) ұшу кезінде жанармайдың төгілуі;

3) негізгі жүйеден бір не одан да көп шасси тіректерінің шығарылмауы.

28. Ұшу кезінде қозғалтқышты өшіру (өзін-өзі өшіру).

29. 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.

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

Әуе кемелерін пайдаланушылар (иелері) және азаматтық авиация ұйымдары тергеп-тексеруге жататын азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқыс оқиғалардың тізбесі

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. Оның ішінде:

1) шасси тіректерінің бірінде жарты және одан да көп авиашиның бұзылуы;

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

3) кішігірім жөндеуді қажет ететін ӘК конструкциясы элементтерінің зақымдануына немесе қозғалтқыштардың оқшауланған істен шығуына әкелген ӘК бұршақтан зақымдалуы;

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

7. ӘК жүйелерінің істен шығуы. Оның ішінде:

1) қозғалтқыштың, ККҚ немесе олардың агрегаттарының оқшауланған істен шығуы ;

2) бір және одан да көп навигациялық жүйелердің істен шығуы немесе қосылмауы;

3) қозғалтқыштың отынмен қоректенуінің бұзылуы;

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

5) шассидің алдыңғы тіреуі доңғалақтарын басқару жүйесінің істен шығуы;

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

7) қауіпті ауа райында ұшу жағдайларында радиолокатордың істен шығуы;

8) ҰПБ көзделген жойылмайтын шаралармен жеке бақтардан отынның өндірілмеуі, оның біркелкі өндірілмеуі немесе бақтарға таратылуы;

9) тартқыш реверсінің қосылмауы, өшірілмеуі, өздігінен қосылуы немесе өшірілуі;

10) күштердің рұқсат етілмеген ұлғаюы (азаюы), басқару органдарында қайта орнын толтыру;

11) басқару сымдары арасындағы байланысты бұзу (әк және қос сымды тікұшақтар үшін);

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

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

14) қауіпті режимдер сигнал беруінің жалған іске қосылуы;

15) өрт сөндіру жүйесінің жалған іске қосылуы немесе өрт, түтін немесе жоғары температура туралы дабыл беру. ӘК ұшқыштар кабинасында түтіннің, жану иісінің, сұйықтық буларының, каустикалық заттар иістерінің пайда болуы;

16) жерге қауіпті жақындау жүйесінің іске қосылмауы.

8. Әуе кемесінің ұшуын қамтамасыз ету жүйелерінің, жабдықтары мен құралдарының жұмысындағы ақаулар, ақаулар және өзге де ауытқулар. Оның ішінде:

3) шасси тіреуінің қалпы сигнал беруінің іске қосылмауы немесе жалған іске қосылуы;

4) негізгі тежеу жүйесінің істен шығуы. Дөңгелектердің өз еркімен тежелуі немесе тежелмеуі;

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

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

7) бір немесе одан да көп шасси тіректерін жинамау. Шасси сөресін өздігінен босату немесе тазалау. Шасси қақпақтарын жабу немесе өздігінен ашу;

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

9) 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;

10) 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;

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

12) 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;

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

14) тану жүйесінің немесе қауіпті жақындасу сигнализация жүйесінің іске қосылмауы.

9. Ұшуды орындау және әуе кеңістігін пайдалануды реттейтін басшылық құжаттардың талаптарын бұзу. Сол сияқты:

1) әк органдарының өтінімдерінсіз және рұқсатынсыз жүзеге асырылатын ӘК ұшуы ;

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

3) диспетчердің келісімінсіз берілген ұшу биіктігін өзгерту;

4) ӘК ұшып кеткеннен кейін ӘҚК органдарының келісімінсіз ұшу жоспары мен бағытын өзгерту;

5) белгіленген тік немесе бүйірлік эшелондау аралықты бұзу;

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

7) ІЖМ трассалары (маршруттары) бойынша ұшу, қону немесе ұшу кезінде ауа райының ең төмен деңгейін бұзу;

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

9) 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;

10) жоспарланбаған (белгіленбеген) әуеайлаққа (қону алаңына) отыру;

11) дайын болмаған ҰҚЖ ӘК қабылдау және шығару;

12) мұзданған ӘК ұшуға шығару;

13) техникалық қызмет көрсету аяқталмаған ӘК-ні ұшуға шығару;

14) жарамды деп саналмайтын ӘК ұшуы;

15) кондицияланбаған ЖЖМ ӘК-ге құю;

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

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

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

19) 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);

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

9. Авиация персоналының қате әрекеттері. Оның ішінде:

1) тұрақтандырғыштың қате ауытқуы;

2) экипаждың шассидің алдыңғы тірегінің доңғалақтарының басқару жүйесін іске қоспауы;

3) шассиді қате шығару немесе жинау;

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

5) 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;

6) тартқыш реверсінің қате қосулуы немесе өшірілуі;

7) рульдеу немесе сүйрету кезінде ӘК-ні ҰҚЖ-дан (ұшып көтерілу мен қонудан басқа), БӨ-нен, перроннан тыс домалату;

8) 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.

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

Әуе кемесін пайдалануға енгізу туралы техникалық акт

_____ қаласы

Уақыты және күні _____

1. Жалпы ақпарат		
1.1	Әуе компаниясы	
1.2	Әуе кемесінің түрі (бұдан әрі – ӘК деп аталады)	
1.3	Мемлекеттік және тіркеу тану белгілері	
1.4	Авиациялық оқиғаның күні мен уақыты (UTC)	
1.5	Ұшу және бағыт	

2. Жағдайлар (авиациялық оқиғаның қысқаша сипаттамасы)				
2.1				
3. Орындалған жұмыстар (техникалық қызмет көрсету, жөндеу)				
3.1				
3.2				
3.3				
4. Қорытынды. Комиссия техникалық тексеру жүргізді				
4.1	Авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу ұйымының атауы және нөмірі			
4.2	Төрағаның лауазымы, тегі, аты, әкесінің аты (бар болса)			
4.3	Комиссия мүшелерінің лауазымы, тегі, аты және әкесінің аты (бар болса). Комиссия мүшелері берілген әуе кемесінің түріне уәкілетті (сертификатталған) персонал болуы тиіс			
4.4	Көрсетілген жұмыстардың, егер басқаша көрсетілмесе, Қазақстан Республикасының 339-IV Заңының 48-бабына сәйкес орындалғанын және әуе кемесінің осы жұмыстарға қатысты пайдалануға бекітілгенін растайды			
5. ӘК-нің ұшуға жарамдылығы туралы декларациясы				
5.1	Жоғарыда аталған әуе кемесі тексеріліп, Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшуға жарамдылық стандарттарына сәйкес ұшуларды орындауға жарамды деп танылды			
5.2	Төрағаның лауазымы, тегі, аты, әкесінің аты (бар болса)		Қолы және күні	
5.3	Комиссия мүшелерінің лауазымы, тегі, аты және әкесінің аты (бар болса). Ескертпе: Комиссия мүшелері берілген әуе кемесінің түріне уәкілетті (сертификатталған) персонал болуы тиіс		Қолы және күні	

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

Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілдің куәлігі

Алдыңғы жағы (өлшемі 85 x 55 мм)

--	--	--

"Көліктік оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру орталығы" АҚ	Мемлекеттік рәміз		Тергеп-тексеру жөніндегі уәкілдің куәлігі
Куәлік иесінің суреті	Тегі:		Аты:
	Жынысы:	Азаматтығы:	Туған күні:
	Жұмыс орны:		Лауазымы:
	куәлік №		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

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

Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның және сарапшылардың өкілеттіктері

1. Авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның төрағасы лауазымды тұлға болып табылады, оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты барлық тұлғалар оның өкімдері мен нұсқауларын міндетті түрде орындауы тиіс.

2. Комиссия төрағасы:

1) оқиғаның немесе оқыс оқиғаның орын алған жеріне келген кезде:

жергілікті атқарушы органдарына (әкімге) хабарлайды;

оқиға немесе оқыс оқиға туралы комиссия мүшелерін таныстыру үшін комиссияның ұйымдастырушылық отырысын жүргізеді, авиациялық оқиға орнында алғашқы әрекеттерін жүзеге асыратын тұлғаларды тыңдайды, кіші комиссияларды, жұмыс топтарын құрады және төрағаларын тағайындайды, комиссия жұмысына қосымша

мамандарды тарту қажеттілігін анықтайды, жұмыс тәртібін және алдағы тәуліктің негізгі міндеттерін белгілейді;

авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның орнын қарайды, қажеттілігі болған жағдайда оны қорғау бойынша қосымша шаралар қабылдайды және дәлелді материалдарды сақтайды;

ІІМ органдарымен осы ұшуға қатысы бар объективті бақылайтын борт құралдарының ақпарат тасығыштарын, сурет тіркегіштерді, жердегі магнитофондарды, ұшу, техникалық және метеорологиялық құжаттаманы алып қояды және жауапты сақтауға беруді қамтамасыз етеді;

авиациялық оқиға орын алған жағдайда, тексерудің барлық қатысушыларын қауіпсіздік және еңбекті қорғау техникасымен, комиссия отырысы хаттамасының жазуымен таныстырады;

комиссия мен кіші комиссиялардың жұмыс жоспарын бекітеді;

2) Комиссия жұмысының барысында:

комиссия жұмысының негізгі бағыттарын айқындайды және оның жұмысын үйлестіреді;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге қатысатын барлық тұлғалардың бірлескен әрекеттерінің келісімі мен үйлесімін қамтамасыз етеді;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің ұйымдастырушылық, әдістемелік және практикалық мәселелерін шешу мақсатында жүйелі түрде Комиссия отырысын жүргізеді;

кіші комиссияның жұмысын үйлестіреді және бақылайды, алынған нәтижелерді жинақтайды және талдайды;

авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның себептерін анықтау үшін қажетті зерттеулер мен сынақтарды жүргізу туралы уақытылы шешім қабылдайды, авиациялық техника объектілерін, басқа материалдарды зерттеу жүргізу үшін тиісті ұйымдарға жіберу туралы тапсырмалар береді;

комиссияның түпкілікті есебін белгіленген мерзімде жасауды қамтамасыз етеді;

авиациялық оқиғаларды тексеру жөніндегі уәкілетті ұйымның басшысына жұмыстардың барысы тікелей өзі хабарлап отырады;

тергеп-тексеру аяқталғаннан кейін авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның жағдайлары мен себебін талқылайды, тергеп-тексеру материалдарының рәсімделуін, көбейтілуін және таратылуын бақылайды.

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің барлық ұйымдастырушылық, әдістемелік және практикалық мәселелер бойынша қорытынды шешім қабылдайды;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты мәселелер бойынша Комиссияның барлық мүшелеріне және тергеп-тексеруге тартылған мамандар

мен сарапшыларға, авиациялық ұйымдардың лауазымды тұлғаларына орындалуы тиіс өкімдер мен нұсқаулар береді;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру барысында қажетті деп белгіленген ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жедел іс-шараларды жүргізу туралы ұсыныстар береді;

авиациялық оқиғаның немесе оқыс оқиғаның себептерін анықтау үшін қажетті сынақтар мен зерттеулер жүргізуді белгілейді;

азаматтық авиацияның тиісті министрліктерінің, ведомстволары мен ұйымдарының басшылары арқылы Комиссияның жұмысына қажетті мамандар мен техникалық құралдарды тартады;

әрекеттері Комиссияның жұмысына кері әсер ететін тұлғаларды қызметтік міндеттерін орындаудан шеттетуге ұсынады;

Комиссияның шешіміне сәйкес, арнайы зерттеу жүргізу үшін әуе кемесінің материалдарын, жекелеген бөлшектерін, агрегаттарын және элементтерін, сондай-ақ олардың құжаттарын жолдайды;

ұйымдық-құқықтық нысанына қарамастан жергілікті атқарушы органдарының, авиакомпаниялар мен ұйымдардан авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға тергеп-тексеру жүргізуге байланысы бар, қажетті материалдар мен құжаттарды талап етеді;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны көргендерден, авиациялық оқиғаға немесе оқыс оқиғаға қатысы болуы мүмкін тұлғалардан сұрайды, қажетті ақпаратты алады;

апатқа ұшыраған әуе кемесін әзірлеудің, сынақтан өткізудің, жасаудың, пайдаланудың және жөндеудің, авиациялық персоналдың ішінен тұлғаларды дайындаудың, әуе қозғалысын ұйымдастырудың, әуе кемелерін орындау мен қамтамасыз етудің барлық мәселелерін зерттейді;

заттық дәлелдерді бүлдіруге немесе жоғалтуға, құжаттаманы әдейі бұрмалауға әкеп соққан әрекеттерге жол берген немесе комиссия төрағасының өкімдерін жүйелі түрде орындамайтын (комиссия мүшелерінен басқа) тұлғаларды авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруден шеттетеді, бұл туралы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органдарға және атқарушы биліктің тиісті органының басшысына тез арада хабарлайды;

авиакомпаниялардың, кәсіпорындардың және ұйымдардың лауазымды тұлғаларына комиссия жұмысының барысында анықталған кемшіліктерді жою туралы нұсқау береді ;

комиссия төрағасының орынбасарын тағайындайды және оның жұмыс тәртібін анықтайды.

Комиссияның төрағасы авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексерудің объективтілігін, сапасы мен мерзімдерін, құжаттардың дұрыс

рәсімделуін, авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру мәселелері бойынша қабылданған шешімдердің және берілген ұсыныстардың негізділігін қамтамасыз етеді.

3. Комиссия төрағасының орынбасары оған Комиссия төрағасы тапсырған жұмыстардың жүргізілуін қамтамасыз етеді, ал Комиссия төрағасы болмаған кезде төрағаның функцияларын орындайды.

4. Комиссия штабының бастығы:

кіші комиссиялардың, жұмыс топтарының өзара іс-қимылын ұйымдастырады, комиссияның материалдық-техникалық қамтамасыз етілуіне бақылауды жүзеге асырады;

комиссия отырыстарын ұйымдастырады және хаттама жүргізеді, ал Комиссия төрағасы хаттамаға қол қояр алдында – онымен комиссия мүшелерін таныстырады;

құжаттар мен материалдарды дұрыс рәсімдеуге қатысты кіші комиссиялардың төрағаларына нұсқау береді;

құжаттарды дайындауда Комиссия, кіші комиссия мүшелеріне және сарапшыларға көмек көрсетеді;

кіші комиссиялар сапалы тергеп-тексеру материалдарын уақытылы ұсынуын бақылайды;

тарату үшін авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру материалдарын жинақтайды және рәсімдейді;

түпкілікті есептің жобасын дайындайды;

кіші комиссиялар мен жұмыс топтарына дұрыс рәсімделмеген материалдарды толықтырып жасауға қайтарады.

комиссия штабы бастығы авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру материалдарын таратуды жүзеге асырады.

5. Кіші комиссияның төрағасы:

авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру бойынша кіші комиссиялар мен жұмыс топтары жұмысының негізгі бағыттарын анықтауға;

кіші комиссия мен жұмыс топтарының құрамы бойынша ұсыныстар дайындауға, кіші комиссияның жұмыс жоспарын жасауға, оны Комиссия төрағасына бекітуге ұсынуға және жұмыс топтарының жұмыс жоспарларын бекітуге;

комиссияның, кіші комиссияның және жұмыс топтарының жұмыс жоспарларына сәйкес, жұмыс топтарының қызметін ұйымдастыруға және үйлестіруін қамтамасыз етуге;

үнемі кіші комиссияның отырыстарын өткізуге;

авиациялық оқиғаны тергеп-тексерудің толықтығы мен объективтілігін, кіші комиссияның есептерін ұсынуды, жұмыс тобының есептерін және басқа құжаттарды тергеп-тексеру жөніндегі комиссияның штабына белгіленген мерзімде ұсынуды қамтамасыз етуге;

авиациялық техниканың объектілері мен басқа да элементтердің зерттеуге бағытталғаны туралы Комиссияға ұсыныс енгізуге;

авиациялық оқиға орнында жұмыс істейтін мамандардың қауіпсіздік техникасы бойынша нұсқау жүргізуге міндетті.

кіші комиссияның және оның жұмыс топтарының құрамына кіретін барлық мамандарға, сарапшыларға кіші комиссияның құзыретіне қатысты тергеп-тексеру мәселелері бойынша нұсқаулар береді;

комиссия төрағасы арқылы лауазымды тұлғалар мен ұйымдардан қажетті материалдарды сұратады;

басқа кіші комиссиялар төрағаларының келісімі бойынша осы кіші комиссиялардың мамандарын сараптама жүргізуге және кіші комиссиялардың, жұмыс топтарының мәжілістеріне қатысу үшін тартады;

авиациялық оқиғаны тергеп-тексерудің барлық материалдарымен танысады.

6. Комиссия Мүшелері:

кіші комиссиялардың немесе жұмыс топтарының бірінің жұмысына қатысады;

комиссия, кіші комиссия (жұмыс топтары) басшылығының өкімдері мен нұсқауларын орындайды;

өзінің барлық іс-қимылдарын кіші комиссияның төрағасымен (жұмыс тобының басшысымен) келісе отырып, авиациялық оқиғаға толық және жан-жақты тергеп-тексеру жүргізеді;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру жөніндегі құжаттарды жасауға қатысады, кіші комиссияның (жұмыс тобының) есептеріне қол қояды.

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеруге қатысы бар барлық материалдармен танысады;

Комиссия жұмысын жақсартуға бағытталған ұсыныстар енгізеді;

тергеп-тексеруге мамандар мен сарапшылардың қатысуы, қажетті материалдардың талап етуі, зерттеудің мақсаттарын көрсете отырып, әуе кемесінің қосалқы бөлшектерін зерттеу туралы, сондай-ақ авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруге байланысты өзге де мәселелер бойынша ұсыныс енгізеді;

комиссия (кіші комиссия) отырысының хаттамаларында өз пікірін білдіруге, қорытындылар мен шешімдердің нақтылап келтірілуін талап етеді;

авиациялық оқиғаны тергеп-тексеру актісінің мазмұнымен келіспеген жағдайда ерекше пікірін жазбаша түрде қоса береді;

қосымша материалдар мен құжаттарды қорытынды есепке қосуды талап етеді.

7. Кіші комиссияның (жұмыс тобының) мүшелері:

комиссия, кіші комиссия (жұмыс тобы басшысы) төрағасының авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеруге байланысты нұсқауларын орындайды;

қажетті зерттеулер жүргізеді, зерттеуге (сынақ жасауға) жіберу үшін заттай дәлелдерді алады, сынақтардың (зерттеулердің) бағдарламаларын жасайды және оларды өткізуге қатысады;

тергеп-тексеру бойынша құжаттарды жасауға қатысады, кіші комиссияның есебіне қол қояды.

кіші комиссияның төрағасы арқылы тергеп-тексеруге байланысты материалдармен танысады;

кіші комиссияның төрағасы (жұмыс тобының басшысы) арқылы жұмысқа қажетті қосымша материалдардың ұсынылуын талап етеді;

жұмыс жоспары және оларды өткізу тәртібі, арнайы зерттеулер мен сынақтар жүргізу, мамандарды тарту қажеттілігі бойынша өз ұсыныстарын береді;

кіші комиссияның (жұмыс тобының) шешімімен келіспеген жағдайда кіші комиссия отырысының хаттамасында немесе кіші комиссияның (жұмыс тобының) есебіне ерекше пікірінде өз ерекше пікірін білдіреді;

кіші комиссияның (жұмыс тобының) есебіне қосымша құжаттардың қосылуын талап етеді.

8. Сарапшы:

өз құзыретіне жататын мәселелер бойынша заттай дәлелдемелерді, материалдар мен құжаттарды толық және объективті зерттеу жүргізеді;

комиссия (кіші комиссия) қойған мәселелер бойынша жазбаша сараптамалық қорытынды береді;

авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру мәселелері бойынша комиссия төрағасының (кіші комиссия төрағасының, жұмыс тобы басшысының) өкімдерін орындайды.

комиссия төрағасы (кіші комиссия төрағасы, жұмыс тобының басшысы) арқылы қорытындыны дайындау үшін қажетті заттай дәлелдемелермен, материалдармен және құжаттармен танысады;

олардың мақсатын көрсете отырып, зерттеулер жүргізу туралы ұсыныстар енгізеді.

Азаматтық және эксперименттік
авиацияда деректерді ұсыну
және авиациялық оқиғалар мен
оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру
қағидаларына
7-қосымша
Нысан
Орындаушы кәсіпорынның
басшысы

(тегі, аты, әкесінің аты
(болған жағдайда))

(қолы)

"__" ____ 20__ жыл

Зерттеу нәтижелері бойынша есеп

зерттеледі

(зерттелетін объектінің толық атауы көрсетіледі)

1. Зерттеу объектісі

(жақшада зерттеу объектісі туралы мәліметтің келтірілуіне негіз болатын құжаттың атауы, құжаттың шығыс нөмірі және күні келтіріледі)

— Бөлімде мына мәліметтер келтіріледі:

зерттеу объектісінің атауы, қайда келіп түсті, ұшақ (тікұшақ) үлгісі;

зауыт нөмірі, дайындаған зауыт және авиатехниканы дайындау күні;

пайдалану ұзақтығы (жалпы жұмыс істеуі, соңғы жөндеуден кейін жұмыс істеуі, регламенттеу жұмыстарын орындағаннан кейін жұмыс істеуі).

Мақсатқа лайықты болған жағдайда зерттеу басталған кездегі объектінің суреті ұсынылады.

2. Істен шығу, бұзушылық анықталған жағдайлар

(жақшада істен шығу жағдайлары туралы мәліметтердің келтірілуіне негіз болатын құжаттың атауы, құжаттың шығыс нөмірі және күні келтіріледі)

— Бөлімде істен шығу жағдайлары мен салдары туралы негізгі мәліметтер келтіріледі: істен шығу күні;

істен шығу сипаты, орны және орын алған немесе анықталған жағдайлар

(бұзушылықтар);

істен шығу салдары;

объекті зерттеуге жіберілгенге дейін тергеп-тексеру барысында қандай алдын алу жұмыстары жүргізілді және нәтижелері.

Бұған дейін орын алған осындай істен шығулар саны туралы деректер келтіріледі

немесе мұндай жағдайдың болмағаны немесе олар туралы мәліметтердің келіп түспегені көрсетіледі.

3. Зерттеу мақсаты

(жақшада зерттеу мақсаты қойылған құжаттың атауы, шығыс нөмірі және күні келтіріледі)

—

—

Бөлімде келіп түскен құжаттамада баяндалған зерттеу мақсаты көрсетіледі. Егер келіп

түскен құжаттамада зерттеу мақсаты белгіленбеген болса, оны бас бөлім бастығы анықтайды.

4. Зерттеу нәтижелері

Аталған бөлімде жүйелі түрде толығымен объектіні зерттеу жүргізу барысында орындалатын негізгі жұмыстардың нәтижелері баяндалады.

Мысалы:

бұзбайтын әдістермен бақылауды есепке алғанда, объектінің сыртқы жағдайын толығымен және оның бөліктерін талдау;

агрегаттарды, құралдарды немесе объекті бөлшектерін зерттеу;

геометриялық өлшемдердің өзгеруі;

материалдардың физика-механикалық қасиеттерін бақылау талдау және зерттеу;

беріктігіне арналған есеп, статистикалық деректерді талдау және т.б.

5. Зерттеу материалдарын талдау (қорытынды)

Аталған зерттеу бойынша материалдар көлемі жеткілікті болған кезде орындалады.

6. Қорытынды

Зерттеу бойынша қорытынды зерттеудің мақсатындағы мәселелерге сай болуы тиіс.

Қорытынды нақты, бір мәнді және қосымша түсіндіруді талап етпейтін бөлек тармақтар нысанында жасалды.

7. Ұсыныстар

Ұшу қауіпсіздігін сөзсіз қамтамасыз ету мақсатында бөлімде істен шығулардың алдын алу және конструкцияларды жөндеу бойынша өнеркәсіптік кәсіпорындар мен ұйымдарға қойылатын талаптар мен ұсыныстар баяндалады.

Пайдаланушы және жөндеу жүргізетін азаматтық авиация кәсіпорындарына берілетін ұсыныстар нақты және олардың іске асырылу мүмкіндігі ескерілуі тиіс. Конструкторлық бюроларға, өнеркәсіптік кәсіпорындарға (ұйымдарға) берілетін ұсыныстар техникалық талаптар түрінде жазылуы тиіс.

Ұсыныстар тікелей қорытынды мен тұжырымда келтірілген жұмыстардың негізгі нәтижелеріне негізделуі тиіс.

8. Есепті тарату

Қорытынды жіберілетін ұйымдар мен кәсіпорындар тізбектеледі. Тізбені себептерді, жағдайларды және соңғы істен шығуды есепке ала отырып, орындаушы-ұйым анықтайды.

Қолдар _____

Ескертпе:

1. Зерттеу объектісіне мыналар жатады: құрылым бөлшегі, торабы, элементі, ақпаратты немесе істен шығудың бастапқы себебін қамтитын онымен функционалды түрде байланысқан элементпен бірге агрегат немесе бұйым.

Құрылымның әрбір бөлшегінің, элементінің, агрегаттың немесе бұйымның атауы, қосалқы бөлшегі мен анықталған орны көрсетілген биркасы болуы қажет.

2. Зерттеуге жіберілген объектілерді бөлшектеп, жууға және консервациялауға болмайды. Оларда контровка мен пломба сақталуы тиіс. Бұзу кезінде туындаған барлық бұзылулар туралы техникалық тапсырмаға қоса берілетін анықтамада көрсетілуі тиіс.

3. Егер қабаттасқан немесе объектімен функционалды түрде байланысқан элементтерді зерттеуге жіберуге болмайтын болса, онда техникалық тапсырмаға өзара жағдайлар туралы толық түсінік қалыптастыруға және істен шығудың туындау және өрбу ерекшелігіне талдау жасауға мүмкіндік беретін суреттер, өлшемдер, сызбалар мен сипаттамалар қоса беріледі.

4. Сынықтарды, өзгерістерді және басқа да бұзылуларды анықталған күйінде сақтау үшін барлық шараларды қолдану қажет. Сондай-ақ объекті қуысында немесе сүзгілерде анықталған тозған бөлшектер, жоңқа немесе басқа да заттарды сақтау қажет.

5. Техникалық тапсырмаға қоса берілетін анықтамада істен шығу немесе ақаудың анықталуы, ерекшеліктер, әуе кемесі және объекті туралы деректер, олардың жөнделуі және техникалық қызмет көрсетілуі, жұмыс істеуі және арнайы жұмыстары, істен шығуының немесе ақауының болжалды себебі, оның ішінде өнеркәсіп және жөндеу зауыттары өкілдерінің пікірі баяндалады.

6. Зерттеуге жіберуге дайындалған объектілер тасымалдау барысында зақымданбауы, қоршаған ортаның әсеріне түспеуі және басқалай өзгермеуі үшін ыдысқа жинақталуы тиіс.

Ыдыста және көлік құжаттамасында объектілер жіберілетін мекен жай жабыстырылып және үлкен әріптермен "ЗЕРТТЕУГЕ" деген сөз жазылуы тиіс.

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

Азаматтық және эксперименттік авиациядағы авиациялық оқиғаны және оқыс оқиғаны тергеп-тексеру нәтижелері бойынша түпкілікті есеп

Авиациялық оқиғаның түрі: _____

Әуе кемесінің түрі: _____

Мемлекеттік және тіркеу тану белгілері: _____

Меншік иесі: _____

Пайдаланушы: _____

Рейс нөмірі: _____

Ұшу бағыты: _____

Оқиға орны: _____

Оқиға күні мен уақыты: _____

ЖАЛПЫ МӘЛІМЕТ

Бөлім авиациялық оқиға жағдайларын қысқаша баяндаудан басталады. Авиациялық оқиғаны тергеп-тексеруді жүргізетін өкілетті органның атауы, тергеп-тексеру бойынша комиссия құрамы, тергеп-тексеруге қатысатын уәкілетті өкіл (өкілдер).

Авиациялық оқиға туралы хабарлама жіберілген мекен-жайлар көрсетіледі.

Тергеп-тексеруді _____ № _____

(комиссияны тағайындаған лауазымды тұлға) (күні)

Бұйрығымен тағайындалған мына құрамдағы комиссия:

Төраға _____

(лауазымы, тегі, аты, әкесінің аты (болған жағдайда))

Төраға орынбасары _____

_____ (лауазымы, тегі, аты, әкесінің аты (болған жағдайда))

Комиссия мүшелері _____

(лауазымы, тегі, аты, әкесінің аты (болған жағдайда)) жүргізді.

Тергеп-тексеру жүргізу мерзімі:

басталуы _____

(күні)

аяқталуы _____

(есепті бекіту күні)

Тергеп- тексеруге _____

— (министрліктерді, мемлекеттік комитеттерді, ведомстволарды,
мекемелерді, кәсіпорындарды, ұйымдарды тізбектеу)

өкілдері қатысты алдын ала тергеп-тексеруді _____

(құқық қорғау органының атауы)

жүргізді.

1. НАҚТЫ АҚПАРАТ

1.1. Ұшу тарихы

Төмендегі ақпаратты қамтитын қысқаша сипаттама келтіріледі:

оқиға болған күн, әуе кемесінің үлгісі, мемлекеттік тіркеу белгісі, әуе кемесінің және экипаждың (авиакомпанияның) қосымша құралдары;

орындалатын тапсырма, рейс нөмірі, ұшу бағыты, борттағы адам саны, олардың азаматтығы, коммерциялық тиеу сипаты, оның сандық және сапалық сипаттамасы; ұшып шыққан соңғы әуежай, ұшып шыққан уақыт (жергілікті немесе UTC бойынша), қонуы тиіс пункт; оқиға орын алған ұшу кезеңі, уақыты (жергілікті немесе UTC бойынша, күн, түн), метеожағдайлар (қарапайым, қиын); ұшуға дайындалу, ұшудың және авиациялық оқиға жағдайының сипаттамасы; тез анықталатын географиялық пунктке қатысты оқиға орны (ені, ұзындығы), оның теңіз деңгейіндегі биіктігі, жердің қысқаша сипаттамасы.

1.2. Дене жарақаты

Төмендегі бланк толтырылады (сандармен).

Дене жарақаты	Экипаж	Жолаушылар	Басқа тұлғалар
Қаза болғандар			
Елеулі			
Елеусіз/ жоқ			

Әрбір себеп бойынша саны көрсетіле отырып, борттағы адамдардың қаза болу себептері туралы деректер келтіріледі.

1.3. Әуе кемесінің зақымдануы

Авиациялық оқиға кезінде әуе кемесіне келтірілген зақымның қысқаша сипаттамасы келтіріледі (қираған, маңызды зақымданған, маңызды емес зақымданған, зақымданбаған).

1.4. Басқа да бұзылулар

Әуе кемесінен басқа объектілерге келтірілген залалдардың қысқаша сипаттамасы келтіріледі..

1.5. Жеке құрам туралы мәлімет

Экипаж туралы деректер.

Экипаждың әрбір мүшесі туралы төмендегідей мәліметтер келтіріледі:

лауазымы;

тегі, аты, әкесінің аты (болған жағдайда);

туған күні;

жалпы және арнайы білімі (оқу орындарының атаулары және оларды тәмамдаған жылдар);

метеоминимум (әуе кемелерінің командирлері үшін);

жалпы ұшу, аталған үлгідегі, аталған лауазымда ұшу, аталған жұмыс түрі бойынша ұшу (авиациялық жұмыстар үшін);

бұған дейін орын алған авиациялық оқиға және оқыс оқиғалар (егер бұған дейін орын алған болса қашан және қандай себеппен болғанын көрсету);

куәліктің нөмірі, берілген күні және әрекет ету мерзімі;

міндетті тексерістерден өтуі;

жұмыс уақыты туралы ақпарат (ұшқан және жалпы жұмыс уақыты); экипаждың кәсіби дайындығының қысқаша бағасы.

Жерде қызмет ету және әуе қозғалысына қызмет көрсету қызметтерінің персоналы туралы деректер (авиациялық оқиға осы қызметтердің дұрыс әрекет етпеуіне байланысты орын алған жағдайларда ғана келтіріледі):

лауазымы;

тегі, аты, әкесінің аты (болған жағдайда);

туған күні;

жалпы және арнайы білімі (оқу орындарының атауы және оларды тәмәмдаған жылдары);

аталған лауазымдағы жұмыс уақыты, арнайы дайындық, біліктілігі.

Әуе қозғалысына қызмет көрсету қызметінің персоналы туралы, бұдан басқа төмендегілер көрсетіледі: өткен шақта әуе қозғалысына қызмет көрсету бойынша бұзушылықтардың болуы, кезекшілікке кірісер алдында медициналық бақылаудан және нұсқамадан өтуі, теориялық білімі мен практикалық дағдысын соңғы тергеп-тексеру.

1.6. Әуе кемесі туралы мәліметтер

үлгісі, мемлекеттік тіркеу айқындауыш белгілері;

зауыт нөмірі, дайындаған зауыт және шығарылған күні;

ұшуға дайындығы туралы қысқаша мәлімет (пайдалануға және тіркеуге дайындығы туралы куәліктің болуы және оның әрекет ету мерзімі);

ресурс: бірінші жөндеуге дейін берілген кепілдеме, жөндеу аралығында;

пайдаланылғаннан бастап ұшу, неше рет қонғаны;

жүргізілген жөндеу саны, жөндеу зауыты соңғы жөндеу жүргізілген күн, соңғы жөндеуден кейінгі ұшу және қону саны;

соңғы мерзімдік және жедел қызмет көрсету түрлері;

жанар-жағар май материалдарының мөлшері және үлгісі, олардың кондициялығы;

әуе кемесінің салмағы және орталықтандырылуы, олардың рұқсат етілген шектерде болуы туралы мәліметтер;

экипаждың авиатехниканы соңғы ұшуға дайындығы және оның жұмысы бойынша ескертулерінің болуы (немесе болмауы), авиациялық оқиғаға қандай да бір қатысы болатын болса ұшуға дейінгі және ұшу уақытындағы кез-келген бұзушылықтардың болуы;

Егер оқиға қозғалтқыштың жұмыс істеуіне байланысты болатын болса, осы қозғалтқыштар бойынша мыналар қарастырылады:

зауыт нөмірі, дайындаған зауыт және шығарылған күні;

ресурс: бірінші жөндеуге дейін берілген кепілдеме, жөндеу аралығында;

пайдаланылғаннан бастап жұмыс істеуі, соңғы жөндеуден кейін жұмыс істеуі, жүргізілген жөндеулер саны, жөндеу жүргізетін зауыт, соңғы жөндеу жүргізілген күн;

әуе кемесінің техникалық пайдаланылуының белгіленген талаптарға сәйкес келуінің қысқаша бағасы, техникалық сипаттамалары туралы мәлімет.

1.7. Метеорологиялық ақпарат

Авиациялық оқиға орын алған орында болатын болжамды және нақты ауа райы келтіріледі: авиациялық оқиға кезіндегі табиғи жарық жағдайлары, көлденең және тік жағы, жауын-шашынның болуы, желдің бағыты және жылдамдығы, ауа температурасы, шөп өсетін жер, ауа ылғалдығы, атмосфералық қысым, қауіпті метеокұбылыстардың болуы, ҰҚЖ арналған ілініс коэффициенті. Қажет болған жағдайда, сондай-ақ, негізгі және қосалқы әуеайлақтарға арналған ұшу бағыты бойынша болжамды және нақты ауа райы көрсетіледі, синоптикалық жағдай талдауы ұсынылады.

Ұшудың метеоқамтамасыз етілуін қысқаша бағалау, экипажда метеоақпараттың болуы.

1.8. Навигациялық құралдары

Табель бойынша жабдықталуы, жарамдылығы, пайдаланылуы. Бас тартатын немесе Ұшудың радиотехникалық қамтамасыз ету құралдарын дұрыс пайдаланбау жағдайлары да орын алады.

1.9. Байланыс

Авиациялық байланыс құралдары туралы ақпарат, олардың жұмысқа қабілеттілігінің бағасы.

1.10. Әуеайлақ туралы деректер (егер авиациялық оқиға оның шегінде орын алатын болса)

Жағдайы, жабын түрі, көлбеу беті, ҰҚЖ, тежеудің бос аймақтарының, кедергілерден бос жолақтарының, бос аймақтарының ұзындығы және ені (егер оқиға оның шегінен шығуымен байланысты болса), кедергілердің әуеайлақ ауданында орналасуы, жарық сигнал жабдықтары және т.б. (егер оқиға әуеайлақ аймағында алдын ала төмендеуімен немесе кедергімен соқтығысуымен байланысты болса).

1.11. Борттық өздігінен жазғыш құралдар

Әуе кемесіне орнатылған өздігінен жазғыш құралдардың үлгілері, анықталғаннан кейінгі жағдай және олар арқылы алынған деректер.

1.12. Әуе кемесі элементтері мен соққы туралы мәліметтер.

Оқиға орны және құрылым элементтері шашылуының сипаттамасы туралы жалпы мәліметтер.

Бұл бөлімге оқиға орнының сызбасы және оның сипаттамасы қосылуы мүмкін.

1.13. Медициналық және патологиялық мәліметтер

Жүргізілген зерттеулер мен анықталған тиісті деректер нәтижелерінің қысқаша сипаттамасы.

1.14. Өрт

Экипаж, жолаушылар мен басқа тұлғалардың орналасқан орындары және олар алған дене жарақаты туралы қысқаша сипаттама.

Тергеп-тексерудің техникалық аспектілері үшін маңызы бар келесі медициналық ақпарат келтіріледі:

әуе кемесінің бортындағы тұлғаларға әсер ететін күштер мен ауыстырып тиеулер;
кедергіге тап болған сәттегі әуе кемесінің жағдайы;

дене жарақатының креслолар құрылымдарының ерекшеліктеріне, әуе кемесі құрылымы элементтерінің бұзылуына, түтінді тыныстаумен, қайта герметизациялаумен байланысты болуы.

1.15. Өмір сүру факторлары

Авиациялық оқиға болған орын анықталған, апаттан құтқару командасының және оның құрамының келу, борттағы тұлғаларды әуе кемесінен эвакуациялау уақыты туралы деректер келтіріледі. Өрттің пайда болу себептері мен сипаты, оны жою уақыты, апаттан құтқару жұмыстарының және өрт сөндіру жүйелерінің тиімділігі көрсетіледі.

1.16. Сынау және зерттеу

Сынау және зерттеу нәтижелерінің қысқаша сипаттамасы келтіріледі.

1.17. Оқиғаға қатысы бар ұйымдар мен әкімшілік қызмет туралы ақпарат

Әуе кемесін пайдалануға қатысы бар ұйымдар мен олардың әкімшілік қызметі туралы тиісті ақпарат келтіріледі.

Ұйымдарға, мысалы әуе кемесін пайдаланушы және оның иесі, әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары, әуеайлақтарды пайдалану қызметтері, метеоқызметтер және т.б., сондай-ақ регламенттейтін өкілетті органдар жатады.

Ақпарат экономикалық мәртебе, құрылымдар, функциялар, ресурстар, әкімшілік қызметтер және ұйымдардың нормативтік құжаттары туралы мәліметтерді қамтуы мүмкін.

1.18. Қосымша ақпарат

Оқиға себептері туралы қорытынды негіздемесі үшін қажетті және есептің бұған дейінгі бөлімдерінде айтылмаған барлық нақты ақпарат келтіріледі. Қажет болған жағдайда тергеп-тексерудің басқа да материалдарына нақты сілтемелер жасалады.

1.19. Тергеп-тексерудің пайдалы немесе тиімді әдістері

Пайдалы немесе тиімді тергеу әдістері. Тергеп-тексеру барысында тергеп-тексерудің жаңа әдістерін қолданған жағдайда, осы әдістерді қолдану үшін қысқаша негіздеме беріңіз және олардың негізгі тармақтарын осында көрсетіңіз, сонымен қатар нәтижелерді тиісті пп-да көрсетіңіз. 1.1–1.18.

2. ТАЛДАУ

Аталған бөлім комиссия қорытынды есебінің негізгі бөлімі болып табылады және толығымен оқиға себептері туралы қорытындылар мен комиссия ұсыныстарына негізделуі тиіс.

Бөлім мыналарды қамтуы тиіс:

олардың арасындағы себептік тергеп-тексерулік байланыстарды аша отырып, ерекше жағдайдың туындауы және өрбуі барысында орын алған оқиғаның хронологиялық сипаты;

мұндай ауытқушылықтардың ұшулар нәтижесіне әсер ету дәрежесін анықтап және жою бойынша профилактикалық іс-шараларды әзірлеу қажеттілігін негіздей отырып, тергеп-тексеру барысында лауазымды тұлғалардың әрекеттерінен, авиатехниканың жұмысынан, жобалау, дайындау және пайдалану нормаларынан анықталған барлық ауытқушылықтардың мен ұшулар дайындығы және оларды қамтамасыз ету, басшылық құжаттары және т.б. кемшіліктерінің талдауы;

ерекше жағдайдың туындауына және өрбуіне, ұшу нәтижесіне әсер еткен ауытқушылықтардың туындау себептерінің талдауы және негіздемесі.

Талдауда сондай-ақ ұшу нәтижесіне немесе авиациялық оқиға салдарына жағымды әсер еткен факторлар келтірілуі тиіс.

Талдауды түсініп, оған негізделу үшін қажетті барлық нақты ақпарат тікелей мәтінге немесе Түпкілікті есепке қосымша ретінде беріледі. Қажет болған жағдайда тергеп-тексерудің басқа материалдарына нақты сілтемелер жасалады.

3. ҚОРЫТЫНДЫ

Ерікті түрде толтырылатын нысанда авиациядағы оқиға себебінің (себептері) тұжырымдамалары келтіріледі. Тұжырымдамада ерекше жағдайлардың туындауына және өрбуіне әкеліп соққан барлық ауытқушылықтар қарастырылуы тиіс.

Себептер тұжырымдамаларынан кейін себептердің жинақталған топтары мен ұшу нәтижесіне әсер еткен факторлар келтіріледі.

Оқиға себептерінің тұжырымдамасынан кейін жинақталған себептер тобы мен "Қауіпсіздік" МАСУ пайдалану бойынша басшылыққа сәйкес ұшулар нәтижесіне әсер еткен бөлек себептер, олардың туындауының хронологиялық тәртібі бойынша беріледі.

4. ҚАУІПСІЗДІКТІ ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ БОЙЫНША ҰСЫНЫСТАР

Бөлімде тергеп-тексеру барысында анықталған кемшіліктерді жоюға бағытталған ұсыныстар (орындаушылар мен орындау мерзімдері көрсетілмейді) келтіріледі. Бөлім екі бөліктен тұрады:

Ерекше оқиғалардың орын алуына, өрбуіне және ұшулар нәтижесіне әсер еткен кемшіліктерді жоюға бағытталған ұсыныстар.

Ерекше оқиғалардың орын алуына, өрбуіне және ұшулар нәтижесіне әсер етпейтін, алайда толығымен ұшулар қауіпсіздігіне әсер ететін кемшіліктерді жоюға бағытталған ұсыныстар.

Комиссия төрағасы _____ (қолы, күні)
(тегі, аты-жөні)

Комиссия мүшелері _____ (қолы, күні)
(тегі, аты-жөні)

Есептің жеке бөліктерін ресімдеу қажет болмаған жағдайда, бөліктерде тек толтырылмау себебі ғана көрсетіледі.

Тергеп-тексерудің түпкілікті есебіне авиациялық оқиғаны немесе оқыс оқиғаны тергеп-тексеру материалдары қоса беріледі.

Материалдар авиациядағы оқиға немесе оқыс оқиға туралы іске төмендегідей тәртіппен орналастырылады:

Авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру туралы түпкілікті есеп.

Тергеп-тексеру материалдары:

тергеп-тексеру бойынша комиссия тағайындау туралы бұйрық;

комиссия отырысарының хаттамалары;

кіші комиссияның және олардың жұмыс топтарының қосымшалары бар есептері (болған жағдайда);

кіші комиссияның құрамына енбейтін жұмыс топтарының қосымшалары бар есептері (болған жағдайда);

тергеп-тексеру комиссиясының тиісті тапсырмаларының қосымшалары бар арнайы зерттеулердің және сараптамалық қорытындылар нәтижелері (болған жағдайда).