

РЕДАКЦИЯ ТІЗІМІ / ЛИСТ РЕДАКЦИЙ / REVISION SHEET

Басылым № / № изд. / Rev. No. /	Күні / Дата / Date	Редакция / Редакция / Revision
0	19.07.2024	Бастапқы шығарылым / Первоначальный выпуск / First edition
1.0	05.02.2026	<p>«Авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі ұйымдарға қойылатын сертификаттық талаптарды бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндеттін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандығы № 196 бұйрығына өзгерістер енгізілуіне (Қазақстан Республикасы Көлік министрінің м.а. 2025 жылғы 28 наурыздағы № 409 бұйрығы) байланысты мерзімді шолу /</p> <p>Периодический пересмотр в связи с внесением изменений в приказ исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года №196 «Об утверждении сертификационных требований к организациям по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники» (Приказ и.о. Министра транспорта Республики Казахстан от 28 ноября 2025 года № 409) /</p> <p>Periodic review in connection with amendments to the order of the Acting Minister of Investment and Development of the Republic of Kazakhstan dated February 24, 2015 No. 196 «On approval of certification requirements for organizations engaged in the maintenance and repair of aircraft equipment» (Order of the Acting Minister of Transport of the Republic of Kazakhstan dated November 28, 2025 No. 409)</p>

МЕТОДИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И РЕМОНТУ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Настоящее методическое руководство считается частью процедуры ААК-AIR-P.0519 и разработано в соответствии с пунктом 28 Постановления Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136 «Об утверждении Программы по безопасности полётов в сфере гражданской авиации» и применяется в отношении организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Положения настоящего методического руководства носят разъяснительный и дополняющий характер, применяются совместно с действующими сертификационными требованиями, Правилами сертификации и выдачи сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации и не отменяют, не изменяют и не заменяют требования нормативных правовых актов Республики Казахстан.

Сокращения

Закон - Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»

СТ-196 - сертификационные требования к организациям по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 196.
П-197 - Правила сертификации и выдачи Сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года №197.

ЭЦП – электронная цифровая подпись.

Параграф 0. Общие положения

Сертификация организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники осуществляется в следующем порядке:

- 1) этап, предшествующий подаче заявки;
- 2) подача заявителем заявки
- 3) оценка документации и принятие решения;
- 4) проведение сертификационного обследования;
- 5) принятие решения и выдача (отказ в выдаче) сертификата.

0.1. Этап, предшествующий подаче заявки

Этап, предшествующий первоначальной подаче заявки, предусматривает предварительное обращение заявителя в уполномоченную организацию о намерении получения сертификата, где ему предоставляется исчерпывающая информация относительно разрешенных областях деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации, процедуры, которые будут применяться при рассмотрении заявки и сведений, представляемых заявителем.

Заявитель вместе с предварительным обращением представляет развернутый финансово-экономический план деятельности, касающийся выделению финансовых ресурсов на профессиональную подготовку авиационного персонала, планируемые области деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации. Финансово-экономический план деятельности утверждается собственником (участниками, акционерами) юридического лица, претендующего на получение сертификата. Наличие достаточных финансовых ресурсов для осуществления деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники гражданской авиации подтверждается соответствующей выпиской с банковского счета заявителя за последние три месяца.

0.2. Подача заявителем заявки

Официальная заявка на сертификацию организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники подается заявителем в форме, установленной П-197, с приложением полного комплекта требуемой документации, посредством веб-портала «электронного правительства».

0.3. Оценка документации и принятие решения

Этап оценки документации включает проверку всех документов и руководств, представленных заявителем, на полноту и соответствие требованиям П-197 и СТ-196. В ходе оценки определяется, в какой степени в документации отражены процессы, процедуры и ответственность, необходимые для осуществления деятельности по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

0.4. Проведение сертификационного обследования

Сертификационное обследование проводится авиационными инспекторами уполномоченной организации в пределах заявленной области деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. В ходе обследования осуществляется проверка соответствия организации СТ-196.

0.5. Принятие решения и выдача (отказ в выдаче) сертификата

По результатам сертификационного обследования, при отсутствии необходимости дополнительной проверки, уполномоченная организация оформляет и направляет заявителю через портал электронного правительства сертификат либо мотивированный отказ в оказании государственной услуги в форме электронного документа, подписанного ЭЦП. В случае выявления оснований для отказа заявитель предварительно уведомляется и имеет возможность выразить свою позицию в ходе заслушивания, проводимого в порядке и сроки, установленные Административным процедурно-процессуальным кодексом Республики Казахстан.

Параграф 1. Требования к деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной

техники

4. Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники необходимо соответствовать следующим требованиям:

1) осуществлять техническое обслуживание и ремонт авиационной техники в соответствии с областью деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники на местах производственной деятельности, указанных в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

2) осуществлять техническое обслуживание и ремонт авиационной техники по согласованию с уполномоченной организацией за пределами мест производственной деятельности в рамках области деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники при условии временной непригодности воздушного судна к безопасной эксплуатации либо необходимости проведения планового разового оперативного технического обслуживания, с соблюдением условий, изложенных в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

3) при передаче выполнения отдельных видов работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники сторонним (субподрядным) организациям на основании договора, обеспечить передачу таких работ в рамках своей области деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в соответствии с Параграфом 15 настоящих Сертификационных требований;

4) иметь действующую эксплуатационную документацию по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в соответствии с Параграфом 5 настоящих Сертификационных требований;

5) обеспечить выдачу свидетельства о техническом обслуживании по выполнению технического обслуживания в соответствии с Параграфом 13 настоящих Сертификационных требований;

6) располагать необходимыми техническими данными, оборудованием, инструментами и материалами для выполнения утвержденных видов работ в соответствии с Параграфом 4 настоящих Сертификационных требований;

7) иметь склады для хранения частей, оборудования, инструментов и материалов. Условия хранения обеспечивают защищенность и исключают порчу и повреждение хранимых предметов в соответствии с Параграфом 2 настоящих Сертификационных требований;

8) иметь запас компонентов, запасных частей и расходных материалов, для выполнения работ в соответствии с Параграфом 4 настоящих Сертификационных требований;

9) обеспечивать необходимый персонал для планирования, выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, контроля, проверки и оформления свидетельств о техническом обслуживании в соответствии с Параграфом 3 настоящих Сертификационных требований;

10) иметь систему поддержания (повышения) квалификации персонала, его подготовки и переподготовки в соответствии с Типовыми программами профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов, утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 сентября 2013 года № 764 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 8785);

11) обеспечить хранение подробных регистрируемых данных о техническом обслуживании в соответствии с Параграфом 7 настоящих Сертификационных требований которые свидетельствуют о выполнении всех требований при подписании свидетельства о техническом обслуживании;

12) иметь систему качества в соответствии с Параграфом 14 настоящих Сертификационных требований, гарантирующую надлежащее выполнение всех работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

13) иметь руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в соответствии с Параграфом 9 настоящих Сертификационных требований;

14) иметь систему своевременного доведения до персонала требований и положений законодательства Республики Казахстан, регулирующих деятельность в гражданской авиации, а также изменений в них для их своевременного изучения и исполнения;

15) иметь систему управления безопасностью полетов в соответствии с Типовой инструкцией по управлению безопасностью полетов при техническом обслуживании воздушных судов, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6855).

Требования подпунктов 1) и 2) настоящего пункта применяются при первоначальной сертификации организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Параграф 2. Требования к производственным помещениям

5. Для выполнения запланированных работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет производственные помещения на праве собственности и/или аренды на основании заключенного договора.

В целях соблюдения требований СТ-196 к производственным и офисным помещениям организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие и использование помещений, соответствующих характеру и объему выполняемых работ по ТО и РАТ, а также условиям, обеспечивающим поддержание летной годности авиационной техники.

В случае если ангар не находится в собственности организации, допускается использование арендованных помещений при наличии документального подтверждения права пользования. При этом организации рекомендуется подтверждать

Осы құжат "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ-ның меншігі болып табылады. /

достаточность ангарных площадей для выполнения планируемого периодического технического обслуживания, в том числе путём планирования заходов воздушных судов в ангар с учётом предполагаемых работ.

6. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в производственном помещении обеспечивает следующие рабочие условия для выполняемых задач:*

1) наличие производственного оснащения, соответствующего планируемым видам работ, специализированные мастерские (цехи, участки) для выполнения всех планируемых работ, обеспечивающих защиту от неблагоприятных погодных условий. Наличие разделенных между собой, цехов и ангаров, обеспечивающих защиту от загрязнения и воздействия окружающей среды при выполнении технического обслуживания и ремонта авиационной техники;

2) наличие рабочих (офисных) помещений для обеспечения управления всеми планируемыми работами, а также размещения сертифицирующего персонала с тем, чтобы он мог успешно выполнять свои обязанности;

3) соответствие производственных условий, включая ангары, цеха (лаборатории, участки) для работы с оборудованием и офисные помещения, тем работам, которые указаны в области действия Сертификата организации техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

4) соблюдается температура в диапазоне от 16 до 22 градусов по Цельсию, за исключением случаев, когда иные требования указаны в эксплуатационной документации авиационной техники;

5) оснащаются источниками энергии и коммуникациями (электроэнергией, теплом, водой, вентиляцией и сжатым воздухом при необходимости);

6) обеспечиваются безопасность труда в рабочих зонах (наличие систем контроля и защиты от пожара, взрыва, токсичных воздействий и другое);

7) пыль и подобные загрязнения воздуха сводятся к минимуму, избегая уровня загрязнения рабочей зоны, при котором на поверхности авиационной техники/компонентов появляется видимый налет пыли. При появлении пыли или иных загрязнений в виде видимого налета на поверхностях чувствительные к загрязнениям системы герметично закрываются до восстановления приемлемых условий работы.

8) освещение обеспечивается в соответствии с Приказом, для проведения всех видов проверок, осмотров и других работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

9) шум не оказывает негативного влияния на выполнение работ персоналом. При невозможности регулирования источника шума персонал обеспечивается необходимыми средствами индивидуальной защиты, исключающими воздействие избыточного шума на выполнение работ;

10) конкретная работа по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, требующая создания особых условий производственной среды, отличающихся от вышеописанных, предусматривает создание таких условий, которые указываются в документации разработчика гражданского воздушного судна;

11) наличие складских помещений, оборудованных средствами безопасности, для размещения компонентов, оборудования, инструмента и материалов. Условия хранения обеспечиваются раздельного хранения кондиционных и не кондиционных компонентов и материалов и всех компонентов, материалов, оборудования и инструмента. Условия хранения отвечают указаниям разработчиков авиационной техники, а доступ в эти помещения ограничивается и разрешается только уполномоченному персоналу.

Условия выполнения оперативного технического обслуживания и ремонта авиационной техники соответствует требованиям нормативных правовых актов Республики Казахстан в области охраны труда и техники безопасности, при ухудшении условий работы до неприемлемого уровня в части температуры, влажности, тумана, льда, снега, ветра, освещенности, пыли или иных загрязнений воздуха, то конкретная работа или вид технического обслуживания и ремонта авиационной техники откладывается на период до восстановления приемлемых условий работы.

Производственные помещения обеспечивают защиту авиационной техники и её компонентов от неблагоприятных факторов внешней среды, включая воздействие осадков, ветра, пыли и иных факторов, способных повлиять на качество выполняемых работ. Конструктивные и эксплуатационные характеристики помещений обеспечивают минимизацию загрязнения рабочей зоны и авиационной техники.

Для выполнения оперативного технического обслуживания наличие постоянного ангара не является обязательным, при условии, что организация обеспечивает возможность выполнения работ в условиях, исключающих негативное влияние окружающей среды. В случаях ухудшения условий выполнения работ либо необходимости выполнения длительных обслуживаний организация обеспечивает использование помещений, соответствующих требованиям СТ-196.

Выполнение отдельных задач периодического технического обслуживания на объектах, отличных от ангаров периодического технического обслуживания, допускается при условии обеспечения эквивалентного уровня защиты от внешних воздействий и соответствующих условий труда, в порядке, установленном СТ-196 и внутренними процедурами организации. При этом наличие ангаров периодического технического обслуживания остаётся обязательным элементом подтверждения способности организации выполнять периодическое техническое обслуживание в заявленной области деятельности.

В целях соблюдения требований допускается размещение функций управления, планирования, контроля и оформления документации в одном офисном помещении, при условии, что его площадь и организация рабочего пространства обеспечивают персоналу возможность надлежащего выполнения возложенных функций без ухудшения условий труда и качества выполняемых работ.

В составе офисных помещений организация обеспечивает наличие выделенной зоны для инженерно-технического персонала, предназначенной для изучения эксплуатационной и технологической документации, а также для оформления записей и иной документации по техническому обслуживанию. Указанная зона обеспечивает условия, позволяющие

корректно работать с документацией и вести записи в установленном порядке.

Организация учитывает, что компоновка офисных помещений и рабочих зон должна соответствовать характеру выполняемых работ и не создавать ограничений для выполнения обязанностей персоналом в рамках утвержденной области деятельности.

В целях соблюдения требований к условиям хранения авиационных компонентов организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает, чтобы складские помещения для кондиционных компонентов были чистыми, вентилируемыми и поддерживались в сухом состоянии при стабильном температурном режиме, исключающем образование конденсата и негативное воздействие на состояние компонентов.

В целях соблюдения требований организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает поддержание температуры в производственных и рабочих помещениях в диапазоне от 16 до 22 градусов Цельсия, за исключением случаев, когда иные температурные условия прямо установлены эксплуатационной документацией авиационной техники либо требованиями, связанными с выполнением конкретных видов работ.

Организация обеспечивает оснащение производственных и рабочих помещений необходимыми источниками энергии и инженерными коммуникациями, включая электроэнергию, теплоснабжение, водоснабжение, вентиляцию и, при необходимости, сжатый воздух, в объёме и качестве, обеспечивающих выполнение утвержденных видов работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в соответствии с установленными процедурами.

Наличие и исправность источников энергии и коммуникаций обеспечивают возможность выполнения работ без перерывов, снижения качества технического обслуживания и возникновения факторов, способных негативно повлиять на состояние авиационной техники или безопасность выполняемых работ.

Оборудование складских помещений, включая стеллажи и иные средства хранения, обеспечивает достаточную прочность и поддержку авиационных компонентов с учетом их массы и габаритов. Конструкция и размещение средств хранения исключают деформацию компонентов в процессе хранения, в том числе при длительном размещении крупногабаритных изделий.

Авиационные компоненты, по возможности, хранятся в защитной упаковке, обеспечивающей защиту от механических повреждений, загрязнения и коррозии. Упаковка и условия хранения соответствуют установленным организацией процедурам и обеспечивают сохранность компонентов до их установки на авиационную технику или передачи для дальнейшего использования.

Парағат 3. Требования к персоналу

7. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет первого руководителя, который несет ответственность за финансирование и своевременное выполнение всех работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в соответствии с требованиями заказчика и настоящими сертификационными требованиями. Полномочия и обязанности руководителя включают, в частности:

1) обеспечение наличия всех необходимых ресурсов для выполнения технического обслуживания и ремонта авиационной техники в соответствии с настоящими сертификационными требованиями и поддержания сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

2) установление и продвижение политики безопасности полетов и качества.

В целях соблюдения требований организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники назначает первого руководителя, который действует от имени организации и несёт окончательную ответственность за функционирование организации, включая соответствие деятельности установленным сертификационным требованиям.

Первым руководителем является лицо, занимающее высшую управленческую позицию в структуре организации, обладающее достаточными полномочиями для принятия решений по вопросам управления, ресурсного обеспечения и деятельности организации в целом. Назначение ответственного руководителя осуществляется с учётом масштаба и организационной структуры организации.

Полномочия и обязанности первого руководителя включают, в том числе:

- принятие решений по кадровым вопросам, влияющим на выполнение работ по ТО и РАТ;
- принятие ключевых финансовых решений, необходимых для обеспечения деятельности организации;
- общую ответственность за осуществление деятельности организации;
- ответственность за деятельность организации в рамках выданного сертификата;
- окончательную ответственность за вопросы безопасности полётов в организации.

Первый руководитель несёт ответственность за соблюдение условий и положений сертификата организации по ТО и РАТ, а также за своевременное принятие корректирующих мер по выявленным несоответствиям. Возложение указанной ответственности на первого руководителя обеспечивает, что решения по устранению недостатков принимаются на уровне, обладающем необходимыми полномочиями и ресурсами, и не ограничиваются функциями отдельных подразделений или служб организации.

8. Первый руководитель организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники назначает лицо или группу лиц, представляющих руководящий персонал, для выполнения функций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и несет ответственность за обеспечение работы организации в соответствии с утвержденным руководством по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, при этом имеется процедуры замещения каждого из конкретных лиц на случай их продолжительного отсутствия.

Данное лицо(-а) соответствует следующим минимальным квалификационным требованиям:

1) наличие технического и профессионального образования или высшего образования в сфере авиации;

2) 5 (пять) лет трудового стажа в техническом обслуживании и ремонта авиационной техники в качестве сертифицирующего персонала категории В1 или В2, из которых не менее 2 (двух) лет на руководящих должностях в техническом обслуживании воздушных судов;

3) прохождение курсов по профессиональной подготовке по направлению профессиональной деятельности.

4) наличие знаний в области технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники формирует структуру управления, обеспечивающую выполнение работ по ТО и РАТ в соответствии с утверждённым руководством по процедурам организации, внутренними процедурами и СТ-196. Структура управления охватывает все функции, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом авиационной техники, и обеспечивает их повседневное функционирование в пределах утверждённой области деятельности.

Первый руководитель назначает должностное лицо или группу лиц, на которых возлагается ответственность за выполнение функций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, а также за обеспечение соответствия деятельности организации установленным требованиям. Распределение функций и ответственности осуществляется с учётом масштаба деятельности и сложности организационной структуры. При этом функции по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники не совмещаются с функциями системы качества (мониторинга соответствия). Каждая функция закрепляется за конкретным ответственным лицом.

В зависимости от заявленной области деятельности и объёма выполняемых работ структура управления, как правило, предусматривает назначение руководителей, ответственных за:

- периодическое техническое обслуживание;
- оперативное техническое обслуживание;
- работы с авиационными компонентами (цех).

Указанные руководители подчиняются ответственному руководителю организации, за исключением случаев, когда в организациях с ограниченным объёмом деятельности допускается совмещение функций в порядке, установленном и внутренними процедурами организации.

Назначенные лица в рамках повседневной деятельности обеспечивают, чтобы персонал организации выполнял работы по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в соответствии с руководством по процедурам организации, утверждёнными процедурами и установленными требованиями. Указанные лица обладают необходимыми знаниями требований СТ-196 и соответствующими процедурами, а также полномочиями, достаточными для организации и контроля выполнения указанных требований.

Ответственность за обеспечение соответствия включает проактивное управление соблюдением требований, выявление признаков возможных отклонений и несоответствий, их документирование и инициирование корректирующих мер в установленном порядке. Назначенные лица обеспечивают своевременное принятие мер по предупреждению и устранению несоответствий, а также информирование руководства организации в пределах установленной структуры управления.

Организация вправе использовать собственные наименования должностей руководящего персонала, при условии, что распределение функций, полномочий и ответственности чётко определено в руководстве по процедурам организации и доведено до персонала. Назначенные лица обладают достаточными ресурсами и полномочиями для выполнения возложенных на них функций в рамках утверждённой области деятельности.

*9. Первый руководитель организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники назначает лицо, который в отношении системы качества (мониторинга соответствия), включая систему обратной связи, чтобы обеспечить надлежащее информирование первого руководителя по вопросам качества и соответствия требованиям.

Данное лицо соответствует следующим минимальным квалификационным требованиям:

- 1) наличие технического и профессионального образования или высшего образования в сфере авиации;
- 2) 3 (три) года трудового стажа в области управления системой качества (мониторинга соответствия);
- 3) прохождение специальных курсов по профессиональной подготовке по направлению профессиональной деятельности;

4) наличие знаний в области управления системой качества (мониторинга соответствия) в соответствии с сертификатом организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Первый руководитель назначает должностное лицо (далее – ответственное лицо по мониторингу соответствия), на которое возлагается ответственность за контроль соответствия деятельности организации требованиям СТ-196, внутренним процедурам и иным применимым нормативным правовым актам. В случае назначения нескольких лиц ответственным руководителем определяется лицо, выполняющее функции единого координирующего центра по вопросам мониторинга соответствия.

Функции ответственного лица по мониторингу соответствия включают:

- мониторинг выполнения требований СТ-196 и внутренних процедур организации;
- контроль соответствия работ, переданных сторонним (субподрядным) организациям, условиям договоров и установленным требованиям;
- разработку, реализацию и актуализацию плана внутренних проверок;
- инициирование корректирующих мер по выявленным несоответствиям и контроль их выполнения.

Ответственное лицо по мониторингу соответствия не совмещает функции по выполнению работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и обладает необходимыми знаниями, опытом и доступом ко всем подразделениям организации, а также, при необходимости, к субподрядным организациям.

*10. Первый руководитель организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники назначает



руководителя инспекции по безопасности полетов (руководителя по безопасности полетов), ответственного за внедрение и эффективное функционирование системы управления безопасностью полетов. В зависимости от масштабов деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, сложности предоставляемых ею услуг или при распространении системы управления безопасностью полетов организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники на несколько видов деятельности, первый руководитель назначает группу лиц, ответственную за внедрение и функционирование системы управления безопасностью полетов организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, при этом одно из них назначается руководителем инспекции по безопасности полетов (руководителем по безопасности полетов) в целях сохранения прямой и однозначной иерархии подотчетности первому руководителю.

Данное лицо соответствует следующим минимальным квалификационным требованиям:

- 1) наличие технического и профессионального образования или высшего образования в сфере авиации;
- 2) наличие трудового стажа в отрасли гражданской авиации не менее 5 (пяти) лет;
- 3) наличие трудового стажа в системе управления безопасностью полетов в отрасли гражданской авиации не менее 3 (трех) лет;
- 4) прохождение специальных курсов по профессиональной подготовке по направлению профессиональной деятельности, включая стандарты Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и законодательства Республики Казахстан в сфере гражданской авиации в части управления безопасностью полетов, основных методов проведения расследований по безопасности полетов и человеческого фактора в авиации.
- 5) наличие знаний в области обеспечения безопасности полетов в соответствии с сертификатом организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Организация назначает должностное лицо (далее – ответственное лицо по безопасности), на которое возлагаются функции по разработке, внедрению, администрированию и поддержанию процессов управления безопасностью полётов. В случае назначения нескольких лиц ответственным руководителем определяется лицо, выполняющее функции единого координирующего центра по вопросам безопасности.

Функции ответственного лица по безопасности включают:

- выявление опасностей, оценку и управление рисками;
- контроль реализации мероприятий по снижению рисков;
- подготовку и представление руководству организации периодической информации о состоянии безопасности полётов;
- обеспечение ведения и актуализации документации по управлению безопасностью полётов;
- организацию подготовки персонала по вопросам безопасности полётов;
- консультирование персонала и руководства по вопросам безопасности;
- инициирование и сопровождение внутренних расследований событий, связанных с безопасностью.

В зависимости от масштаба деятельности и сложности организационной структуры ответственное лицо по безопасности может быть обеспечено дополнительными ресурсами и персоналом.

* Организация обеспечивает, чтобы функции управления безопасностью полётов и мониторинга соответствия были распределены таким образом, чтобы исключить конфликт интересов. Функция мониторинга соответствия является независимой от функций по выполнению работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В случае если одно и то же лицо назначается для выполнения функций по управлению безопасностью полётов и мониторингу соответствия, первым руководителем обеспечивается достаточность ресурсов и условий для надлежащего выполнения обеих функций с учётом масштаба и сложности деятельности организации.

В исключительных случаях, при наличии соответствующих полномочий, компетенции и ресурсов, ответственному руководителю допускается выполнение функций по управлению безопасностью полётов и (или) мониторингу соответствия, при условии обеспечения независимости принятия решений и отсутствия конфликта интересов.

Назначенные лица несут персональную ответственность перед первым руководителем за выполнение возложенных на них функций. Независимо от организационной структуры, за каждой функцией, связанной с деятельностью по ТО и РАТ, закрепляется одно ответственное лицо, обладающее признанными полномочиями и ответственностью, что исключает размытие ответственности и обеспечивает прямую подотчётность первому руководителю.

11. Лицо или группа лиц, назначенные в соответствии с пунктами 8, 9 и 10 настоящих Сертификационных требований, находятся в подчинении у первого руководителя и имеют прямой доступ к нему для надлежащего информирования по вопросам соблюдения требований и безопасности полетов.

В целях реализации положения, согласно которому лица или группа лиц, назначенные в соответствии с пунктами 8, 9 и 10 СТ-196, находятся в подчинении у первого руководителя и имеют прямой доступ к нему, организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает организационную структуру, позволяющую указанным лицам непосредственно и без посредников информировать первого руководителя по вопросам соблюдения сертификационных требований и безопасности полётов.

Прямой доступ к первому руководителю означает возможность своевременного доведения информации о выявленных несоответствиях, рисках, тенденциях и необходимости принятия корректирующих мер, включая вопросы ресурсного обеспечения и организационных решений. Наличие промежуточных уровней управления не исключается, при условии что они не ограничивают и не исказывают передачу информации первому руководителю.

Организация обеспечивает, чтобы назначенные лица обладали полномочиями и условиями, необходимыми для выполнения своих функций, а их подчинённость первому руководителю и прямой доступ к нему были чётко определены

Осы құжат "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ-ның меншігі болып табылады. /

в руководстве по процедурам организации и доведены до персонала. Такое распределение подчинённости направлено на исключение размытования ответственности и обеспечивает принятие решений по вопросам соответствия и безопасности полётов на уровне, обладающем необходимыми полномочиями и ресурсами.

12. Специалист по неразрушающему контролю имеет соответствующую квалификацию и сертификацию на уровня 1, 2 или 3 в зависимости от выполняемой функции неразрушающего контроля. Специалист по неразрушающему контролю уровня 3 для установления и утверждения методов и процедур не отклоняется от методов и процедур, изложенных в эксплуатационных данных, если только эти данные не разрешают отклонения.

В целях соблюдения требований СТ-196 неразрушающий контроль при поддержании лётной годности авиационной техники включает виды контроля, предусмотренные разработчиком или изготовителем авиационной техники, двигателя или воздушного винта и указанные в применимой эксплуатационной документации. Неразрушающий контроль выполняется для определения пригодности изделий к дальнейшей безопасной эксплуатации и осуществляется в установленном объёме и порядке.

Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает, чтобы неразрушающий контроль выполнялся персоналом, имеющим соответствующую квалификацию и сертификацию по уровням 1, 2 или 3, в зависимости от выполняемой функции неразрушающего контроля. Распределение функций между уровнями квалификации, а также допустимый объём работ для каждого уровня определяются внутренними процедурами организации и отражаются в руководстве по процедурам организации.

Специалист по неразрушающему контролю уровня 3, на которого возлагаются функции по установлению, разработке и утверждению методов и процедур неразрушающего контроля, осуществляет указанные функции строго в рамках методов и процедур, изложенных в эксплуатационных данных. Отклонение от установленных методов и процедур допускается только в случаях, когда эксплуатационная документация прямо предусматривает возможность таких отклонений.

Организация определяет перечень применяемых методов неразрушающего контроля, включая капиллярный, магнитопорошковый, вихревоковый, ультразвуковой и радиографический контроль, а также иные методы, предусмотренные эксплуатационной документацией. Применение новых или специальных методов допускается при условии документального подтверждения компетентности персонала, выполняющего такие работы, и установления соответствующих процедур.

Организация разрабатывает и внедряет процедуры квалификации, допуска и контроля деятельности специалистов по неразрушающему контролю, которые включаются в руководство по процедурам организации и применяются на постоянной основе. Указанные процедуры обеспечивают, чтобы персонал выполнял только те виды неразрушающего контроля, по которым он имеет подтверждённую квалификацию и допуск.

Осмотры, не относящиеся к неразрушающему контролю, но выполняемые без разрушения изделия (включая бороскопические осмотры и аналогичные методы), рассматриваются как отдельные виды инспекций. В отношении таких работ организация устанавливает процедуры, обеспечивающие надлежащую подготовку персонала и оценку его компетентности.

Все применяемые методы, процедуры, требования к квалификации персонала и порядок выполнения неразрушающего контроля документируются в руководстве по процедурам организации и используются при выполнении работ по ТО и РАТ в рамках утверждённой области деятельности.

13. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет расчет загрузки, подтверждающий наличие собственного штата работников для планирования, выполнения, управления производством и контроля качества работ в соответствии с областью ее утверждения. Кроме того, осуществляется перерасчет загрузки принятых к исполнению работ на случай, когда фактический штат работников меньше планируемого для конкретной рабочей смены или периода работы.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие достаточного количества квалифицированного персонала, необходимого для выполнения всех заявленных видов работ по ТО и РАТ в рамках утверждённой области деятельности. Под достаточностью персонала понимается наличие работников, находящихся в трудовых или договорных отношениях с организацией, обладающих необходимой квалификацией и компетенцией для выполнения соответствующих функций.

Организация разрабатывает и поддерживает план загрузки (план человеко-часов), отражающий потребность в персонале с учётом характера, объёма и сложности выполняемых работ. При формировании плана учитываются все виды деятельности, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом авиационной техники, включая планирование, подготовку рабочей документации, выполнение работ, инспекции, оформление и проверку записей, а также иные вспомогательные процессы. План загрузки также учитывает планируемое отсутствие персонала (обучение, отпуск, иные предусмотренные периоды отсутствия).

При выполнении периодического технического обслуживания план загрузки персонала соотносится с планом заходов воздушных судов в ангар. При выполнении работ по техническому обслуживанию авиационных компонентов план загрузки соотносится с планируемым объёмом работ по обслуживанию компонентов. В случаях, когда характер договорных обязательств не позволяет точно прогнозировать объём работ, план загрузки формируется исходя из минимального объёма работ, обеспечивающего устойчивое функционирование организации.

Организация обеспечивает стабильность кадрового состава, при которой основная часть работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники выполняется персоналом, находящимся в штате организации. В отдельных случаях, связанных с временной производственной необходимостью, допускается привлечение персонала на договорной основе при условии документального определения объёма, функций и ответственности такого персонала, а

также принятия мер по недопущению снижения уровня организационной устойчивости.

План загрузки персонала подлежит регулярному пересмотру и актуализации, но не реже одного раза в квартал, а также при изменении объёма работ, области деятельности или условий выполнения технического обслуживания. Существенные отклонения фактической загрузки персонала от запланированных показателей подлежат анализу и доведению до руководства организации в установленном порядке.

В рамках системы управления и системы мониторинга соответствия организация устанавливает процедуры оценки и снижения рисков, связанных:

- с недостаточностью фактической численности персонала по сравнению с плановыми показателями;
- с времененным увеличением доли персонала, привлекаемого на договорной основе.

Указанные процедуры направлены на обеспечение непрерывности выполнения работ по ТО и РАТ и соблюдение требований СТ-196 независимо от изменений производственной нагрузки.

14. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает и контролирует уровень компетентности персонала, участвующего в выполнении технического обслуживания, систему управления безопасности полетов или контроль качества. В дополнение к необходимым экспертным знаниям, связанными с должностными обязанностями, компетентность персонала включает понимание применения принципов обеспечения безопасности полетов, включая аспекты, связанные с человеческими факторами.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает, чтобы персонал, привлекаемый к выполнению работ по ТО и РАТ, обладал необходимой компетентностью, подтверждённой результатами оценки, а также проходил первоначальную и периодическую подготовку, включая подготовку по вопросам безопасности полётов и человеческого фактора.

Оценка компетентности персонала

Организация устанавливает и применяет процедуру оценки компетентности персонала, обеспечивающую подтверждение способности работников выполнять возложенные на них функции в рамках утверждённой области деятельности. Оценка компетентности проводится до начала самостоятельного выполнения работ и подлежит постоянному контролю в процессе деятельности.

Оценке компетентности подлежит персонал, непосредственно или опосредованно участвующий в деятельности по ТО и РАТ, включая руководящий персонал, специалистов по планированию, механиков, персонал специализированных видов работ, сертифицирующий персонал, поддерживающий персонал, а также персонал, привлекаемый на договорной основе. Оценка компетентности осуществляется на основании:

- оценки практического выполнения работ и (или) проверки знаний;
- анализа документов о подготовке, квалификации и опыте работы;
- анализа записей о прохождении обучения и выполнении работ.

Результаты оценки компетентности используются для определения:

- перечня работ, которые персоналу разрешается выполнять, контролировать или подтверждать;
- уровня необходимого надзора;
- необходимости дополнительной подготовки или повышения квалификации.

Процедура оценки компетентности, порядок документирования её результатов и хранения записей устанавливаются в руководстве по процедурам организации.

Первоначальная и периодическая подготовка персонала

Организация обеспечивает первоначальную подготовку персонала до начала самостоятельного выполнения работ, а также периодическую подготовку в течение всего периода деятельности персонала в организации. Подготовка проводится в объёме, соответствующем выполняемым функциям и уровню ответственности.

Первоначальная подготовка охватывает требования законодательства, внутренние процедуры организации, применимую эксплуатационную документацию и особенности выполняемых функций. Периодическая подготовка направлена на поддержание и актуализацию знаний и навыков персонала с учётом изменений в деятельности организации, области деятельности и условий выполнения работ.

Факт прохождения подготовки, её содержание и результаты подлежат документированию и учёту в установленном порядке.

Подготовка по безопасности полётов и человеческому фактору

Организация обеспечивает подготовку персонала по вопросам безопасности полётов, включая принципы управления безопасностью и человеческого фактора, в объёме, соответствующем выполняемым функциям. Необходимость прохождения первоначальной подготовки по безопасности определяется для всего персонала, вовлечённого в деятельность по ТО и РАТ.

Персонал, непосредственно участвующий в выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, проходит как первоначальную, так и периодическую подготовку по безопасности полётов. Содержание и глубина подготовки адаптируются с учётом характера выполняемых функций, масштаба деятельности организации и уровня ответственности персонала.

Периодическая подготовка по безопасности полётов проводится с целью поддержания актуальности знаний, а также для получения и анализа обратной связи по вопросам безопасности и человеческого фактора. Результаты такой подготовки используются для корректировки программ обучения и принятия мер по повышению уровня безопасности и качества выполняемых работ.

Процедуры оценки компетентности, подготовки персонала и подготовки по безопасности полётов являются

взаимосвязанными элементами системы управления и системы качества организации. Указанные процедуры документируются в руководстве по процедурам организации и применяются на постоянной основе для обеспечения устойчивого соответствия требованиям СТ-196.

15. Для выполнения оперативного технического обслуживания воздушных судов организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие сертифицирующего персонала по техническому обслуживанию воздушного судна с категорией "B1", "B2", "B3" с соответствующим рейтингом по типу воздушного судна.

В целях соблюдения требований СТ-196 при выполнении оперативного технического обслуживания воздушных судов организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие сертифицирующего персонала соответствующих категорий с действующим рейтингом по типу воздушного судна, в объеме, достаточном для выполнения заявленных видов работ.

Оперативное техническое обслуживание включает незначительные плановые проверки и простые работы по устранению дефектов, не требующие проведения поиска неисправностей, сложных диагностических операций или вмешательства в элементы конструкции, влияющие на летную годность. Перечень допустимых работ определяется программой технического обслуживания, внутренними процедурами организации и условиями эксплуатации воздушного судна.

Организация вправе ограничивать состав категорий сертифицирующего персонала, привлекаемого к оперативному техническому обслуживанию, при условии что:

- объем и характер выполняемых работ не выходят за пределы компетенции имеющегося сертифицирующего персонала;
- такие ограничения чётко определены и документированы в руководстве по процедурам организации;
- установлен порядок реагирования на дефекты, требующие привлечения сертифицирующего персонала иной категории или выполнения работ в иных условиях.

Организация обеспечивает, чтобы сертифицирующий персонал оформлял свидетельства о техническом обслуживании только по тем видам работ, которые соответствуют его категории, квалификации, рейтингу по типу воздушного судна и установленным внутренним процедурам.

16. Для выполнения периодического технического обслуживания организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие сертифицирующего персонала по техническому обслуживанию воздушных судов с категорией "C" и соответствующим рейтингом по типу воздушного судна. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие достаточного количества поддерживающего персонала по техническому обслуживанию воздушных судов с категориями "B1" и "B2" и соответствующими рейтингами по типу воздушных судов. Привилегии специалистов по техническому обслуживанию воздушного судна определяются [приложением 10](#) к Правилам выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала, утвержденным приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 сентября 2013 года № 750 (зарегистрирован в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 8782).

В соответствии с требованиями к деятельности организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, квалификационные требования (свидетельство персонала по техническому обслуживанию, рейтинги по типу воздушного судна, подтверждённый недавний опыт и периодическая подготовка) являются одинаковыми как для сертифицирующего персонала, так и для поддерживающего персонала.

Основное различие заключается в том, что поддерживающий персонал не обладает привилегиями по выдаче свидетельства о техническом обслуживании при выполнении функций поддерживающего персонала, поскольку при выполнении периодического (базового) технического обслуживания свидетельство о техническом обслуживании оформляется сертифицирующим персоналом категории «С».

При этом организация вправе использовать в качестве поддерживающего персонала при выполнении периодического технического обслуживания лиц, которые уже обладают привилегиями сертифицирующего персонала при выполнении оперативного технического обслуживания.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает, чтобы сертифицирующий персонал по авиационным компонентам обладал квалификацией, соответствующей выполняемым функциям, объему работ и установленным требованиям к допуску и сертификации.

Квалификация сертифицирующего персонала по компонентам подтверждается наличием необходимой подготовки, опыта и допуска к выполнению работ по соответствующим видам компонентов в рамках утвержденной области деятельности организации. Полномочия такого персонала, перечень разрешенных работ и порядок оформления результатов технического обслуживания определяются внутренними процедурами организации и отражаются в руководстве по процедурам.

Организация обеспечивает, чтобы сертифицирующий персонал по компонентам оформлял документы по результатам технического обслуживания только в пределах своей квалификации и предоставленных полномочий, с соблюдением требований СТ-196 и применимой эксплуатационной документации.

17. Лицо, несущее ответственность в отношении системы качества, отвечает также и за выдачу сертификационных разрешений сертифицирующему персоналу от имени организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В целях соблюдения требований СТ-196 лицо, несущее ответственность за функционирование системы качества организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, осуществляет также функции по выдаче

сертификационных разрешений сертифицирующему персоналу от имени организации.

Выдача сертификационных разрешений осуществляется на основании подтверждения соответствия сертифицирующего персонала установленным требованиям, включая результаты оценки компетентности, наличие необходимой квалификации, опыта и подготовки, а также соответствие внутренним процедурам организации.

Организация вправе определить порядок делегирования отдельных действий, связанных с оформлением или отзывом сертификационных разрешений, при условии, что ответственность за принятие решений в указанной области остаётся за лицом, ответственным за систему качества, и такой порядок документирован в руководстве по процедурам организации.

Выдача, продление, приостановление и отзыв сертификационных разрешений осуществляются в порядке, обеспечивающем прослеживаемость решений и исключающем конфликт интересов, с учётом требований СТ-196 и внутренних процедур организации.

18. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники ведет реестр всего инженерно-технического персонала. Реестр персонала содержит:

- 1) сведения о свидетельствах авиационного персонала по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;*
- 2) сведения обо всех пройденных персоналом видах подготовки;*
- 3) области выданных сертификационных разрешений;*
- 4) данные по персоналу с ограниченными или однократными сертификационными разрешениями.*

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает ведение реестра всего инженерно-технического персонала, привлекаемого к выполнению работ по ТО и РАТ.

Реестр персонала ведётся в документированной или электронной форме и содержит актуальные сведения, позволяющие подтвердить соответствие персонала установленным требованиям, включая:

- 1. сведения о свидетельствах авиационного персонала по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;*
- 2. сведения обо всех видах подготовки, пройденных персоналом;*
- 3. области и объём выданных сертификационных разрешений;*
- 4. данные о персонале, имеющем ограниченные или однократные сертификационные разрешения.*

Организация обеспечивает своевременное обновление сведений в реестре персонала при изменении квалификации, подготовки, полномочий или статуса персонала и использует реестр в рамках системы качества для подтверждения допуска персонала к выполнению работ по ТО и РАТ.

19. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники сохраняет данные реестра не менее двух лет со дня увольнения из этой организации лица из состава инженерно-технического персонала.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает хранение данных реестра инженерно-технического персонала в течение не менее двух лет со дня прекращения трудовых или договорных отношений с соответствующим лицом.

Сохранению подлежат все сведения, включённые в реестр персонала, в том числе данные о свидетельствах авиационного персонала, подготовке, выданных сертификационных разрешениях и их ограничениях. Указанные данные хранятся в документированной или электронной форме в порядке, установленном внутренними процедурами организации, и используются для подтверждения соблюдения требований СТ-196 в рамках системы качества.

Параграф 4. Требования к оборудованию, инструменту и материалам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

20. Для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники согласно области деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обладает необходимыми оборудованием, инструментом и материалами.

Если разработчик авиационной техники предписывает применение конкретного оборудования или инструмента, то организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники использует это оборудование или инструмент, за исключением случаев, когда в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники установлены процедуры по применению иных видов оборудования или инструмента. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, выполняющая периодическое техническое обслуживание, оснащается необходимыми средствами доступа и иметь платформы (или эквивалентное оборудование) для проведения проверок и осмотров с тем, чтобы авиационная техника могла быть тщательно проверена.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие и применение инструмента и оборудования, необходимых для выполнения работ в пределах утверждённой области деятельности.

Организация использует инструмент и оборудование, предусмотренные эксплуатационной документацией авиационной техники. Применение альтернативного инструмента или оборудования допускается при условии, что такой порядок предусмотрен внутренними процедурами организации и обеспечивает эквивалентность выполняемых работ в части качества и безопасности.

Инструмент и оборудование находятся в постоянной доступности для выполнения работ, за исключением отдельных видов инструмента и оборудования, используемых нерегулярно. Порядок обеспечения доступности такого инструмента и оборудования, включая условия его получения и использования, устанавливается во внутренних процедурах

организации.

При выполнении периодического технического обслуживания организация обеспечивает наличие достаточных средств доступа к воздушному судну, обеспечивающее возможность проведения осмотров и выполнения работ в полном объёме. Организация обеспечивает идентификацию и ведение реестра инструмента и оборудования, подлежащих контролю в части обслуживания, поверки и (или) калибровки. В указанный реестр включаются также личные инструменты и оборудование персонала, использование которых допущено организацией. Реестр используется как элемент системы качества для подтверждения способности организации выполнять работы в пределах утвержденной области деятельности в соответствии с требованиями СТ-196.

21. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники проводит работу по учету и организации поверки всего оборудования и инструментов, включая средства контроля, с периодичностью, обеспечивающей работоспособность и точность.

Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет систему маркировки всех инструментов, оборудования, предоставляющую информацию о том, когда осуществляется следующая проверка, обслуживания или калибровка и не является ли элемент непригодным для обслуживания по какой-либо другой причине, которая может быть неочевидной.

Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники ведет реестр для всех высокоточных (прецзионных) инструментов и оборудования вместе с учетными данными о калибровках и использованных стандартах. В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает и применяет процедуры контроля инструмента и оборудования, включающие их осмотр, обслуживание и, при необходимости, поверку или калибровку на регулярной основе.

Организация обеспечивает наличие системы идентификации и маркировки инструмента, оборудования и средств измерений, позволяющей однозначно определить их статус, срок следующего осмотра, обслуживания или калибровки, а также факт непригодности к применению. Маркировка используется для информирования персонала о допустимости применения инструмента и оборудования при выполнении работ.

Для инструмента и оборудования, подлежащих контролю точности, организация ведёт реестр прецизионного инструмента и оборудования, содержащий сведения о выполненных осмотрах, обслуживании, поверке и (или) калибровке, а также о применяемых эталонах. Реестр используется как элемент системы качества для подтверждения пригодности инструмента и оборудования к применению.

Осмотр, обслуживание и калибровка инструмента и оборудования выполняются в соответствии с требованиями изготовителя, если иное не обосновано результатами эксплуатации и не установлено внутренними процедурами организации. Применяемые стандарты и эталоны соответствуют общепринятым в отрасли требованиям и обеспечивают достоверность измерений при выполнении работ по ТО и РАТ.

Параграф 5. Требования к документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

22. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет в своем распоряжении и использует при выполнении технического обслуживания и ремонту авиационной техники, включая модификации и ремонты, эксплуатационную документацию по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие, актуальность и применение эксплуатационной документации, необходимой для выполнения работ в пределах утвержденной области деятельности.

Организация использует только ту документацию, которая относится к обслуживаемым типам авиационной техники, компонентам и технологическим процессам. Эксплуатационная документация должна быть доступна персоналу в момент выполнения работ и использоваться в неизменённом виде, за исключением случаев, предусмотренных внутренними процедурами.

23. Применимая документация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники означает:

- 1) указания по поддержанию летной годности и выпущенные уполномоченной организацией директивы летной годности;*
- 2) любые применимые директивы летной годности, выпущенные государством разработчика авиационной техники;*
- 3) применимые указания по поддержанию летной годности, выпущенные держателями сертификата типа авиационной техники и дополнений к нему;*
- 4) любые применимые документы и данные, выпущенные в соответствии с пунктом 30 настоящих Сертификационных требований;*

5) выпущенные уполномоченной организацией директивы, если они отличаются от указаний подпунктов 2), 3) и 4) пункта 30 настоящих Сертификационных требований, либо при полном отсутствии иных конкретных рекомендаций.

В рамках требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличие и использование применимой эксплуатационной документации в объеме, соответствующем утвержденной области деятельности и фактически выполняемым видам работ, включая все нормативные требования, относящиеся к техническому обслуживанию, и связанные с ними разъясняющие материалы и все применимые директивы лётной годности.

Организация использует эксплуатационную документацию, необходимую для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, включая обязательные указания по поддержанию лётной годности и иные документы, подлежащие применению в соответствии с установленными требованиями.

Объём используемой документации определяется классом деятельности, характером работ и условиями их выполнения.

Техническое обслуживание воздушных судов

Организация, выполняющая техническое обслуживание воздушных судов, использует, в применимом объёме:

- утвержденную программу технического обслуживания воздушного судна;
- руководство по техническому обслуживанию;
- руководство по ремонту;
- документы по структурным осмотрам;
- документы по предотвращению и контролю коррозии;
- сервисные бюллетени, письма и инструкции;
- документы по модификациям;
- инструкции по неразрушающему контролю;
- каталоги деталей;
- иные документы, относящиеся к поддержанию лётной годности конкретного типа воздушного судна.

Техническое обслуживание двигателей и вспомогательных силовых установок

Организация, выполняющая техническое обслуживание двигателей и (или) вспомогательных силовых установок, использует:

- руководства по техническому обслуживанию и ремонту;
- сервисные бюллетени, письма и инструкции;
- документы по модификациям;
- инструкции по неразрушающему контролю;
- каталоги деталей;
- иную применимую эксплуатационную документацию.

Техническое обслуживание компонентов

Организация, выполняющая техническое обслуживание компонентов (за исключением полностью укомплектованных двигателей и вспомогательных силовых установок), использует:

- руководства по техническому обслуживанию и (или) ремонту компонентов;
- сервисные бюллетени и письма изготовителей;
- при необходимости — документы, относящиеся к изделиям, в составе которых устанавливается компонент.

Специализированные виды работ

Организация, выполняющая специализированные виды работ, использует:

- эксплуатационную документацию и процедуры, относящиеся к конкретному виду специализированных работ;
- технологические инструкции и описания процессов, необходимые для выполнения заявленных услуг.

Соответствие объема документации условиям выполнения работ

Объём эксплуатационной документации определяется с учётом фактического объёма работ на конкретной производственной площадке:

- при выполнении периодического технического обслуживания используется практически полный комплект применимой документации;
- при выполнении оперативного технического обслуживания используется ограниченный комплект документации, достаточный для выполнения заявленных работ (например, руководство по техническому обслуживанию и каталог деталей).

24. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает процедуры, которые при обнаружении содержащихся в используемой производственным персоналом документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники неточных, неполных или неверных процедур, технологий, сведений или указаний обеспечивают регистрацию таких данных и извещение автора документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает процедуру, обеспечивающую выявление, регистрацию и обработку случаев неточности, неполноты или двусмысленности эксплуатационной документации, используемой при выполнении работ по ТО и РАТ.

В случае выявления персоналом неточной, неполной либо неоднозначной информации в применимой эксплуатационной документации организация обеспечивает, чтобы сведения о таком факте фиксировались в рамках внутренней системы информирования, применяемой в организации. Регистрация таких случаев используется для оценки потенциального влияния на безопасность полётов и качество выполняемых работ.

Организация обеспечивает своевременное информирование разработчика или владельца эксплуатационной документации о выявленных несоответствиях с целью получения разъяснений, корректировок или обновлённой редакции документации. Записи о таком информировании и переписке сохраняются до момента устранения выявленного несоответствия либо официального разъяснения со стороны разработчика документации.

Процедура выявления, регистрации и обработки несоответствий в эксплуатационной документации, а также порядок взаимодействия с разработчиком или владельцем документации документируются в руководстве по процедурам организации и применяются на постоянной основе как элемент системы управления и системы качества.

25. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники изменяет инструкцию только в порядке, определенном в руководстве по качеству технического обслуживания и ремонта авиационной техники

(Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники), при этом исключаются процессы разработки документации на ремонты и модификации.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает процедуру, регламентирующую инициирование, оценку, согласование и применение изменений в инструкциях по техническому обслуживанию.

Процедура предусматривает, что персонал, предлагающий изменение инструкции по техническому обслуживанию, подтверждает применимость и реализуемость такого изменения на практике, включая демонстрацию изменённого порядка выполнения работ. В зависимости от характера и потенциального влияния изменения организация проводит оценку рисков с целью подтверждения достижения эквивалентного или более высокого уровня качества и безопасности технического обслуживания.

Утверждение изменённых инструкций по техническому обслуживанию осуществляется персоналом, ответственным за мониторинг соответствия, при условии подтверждения соблюдения требований СТ-196. Организация обеспечивает информирование разработчика инструкции о внесённых изменениях и сохраняет записи, подтверждающие выполнение всех этапов процедуры.

Организация обеспечивает, чтобы:

- изменённые инструкции по техническому обслуживанию имели чёткую идентификацию изменений;
- была обеспечена полная прослеживаемость процесса внесения изменений в документированной или электронной форме;
- изменённые инструкции применялись исключительно в пределах случаев, установленных внутренними процедурами организации.

Изменения инструкций по техническому обслуживанию не допускаются, если они затрагивают ограничения, относящиеся к конфигурации конструкции и ограничениям лётной годности, без прохождения установленного порядка утверждения таких изменений.

Процедура внесения изменений в инструкции по техническому обслуживанию документируется в руководстве по процедурам организации и применяется как элемент системы качества и системы управления безопасностью в соответствии с требованиями СТ-196.

26. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники создает общую систему разработки рабочих технологических карт для использования в своей деятельности. Кроме того, организация либо полностью и точно переносит в эти рабочие технологические карты информацию из документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, предусмотренную настоящими Сертификационными требованиями. Рабочие технологические карты допускается вести в электронном виде и хранить в электронной базе.

В таких случаях организация обеспечивает защиту базы данных против несанкционированных изменений базы и наличия резервной базы данных, которая должна обновляться в срок не более 24 часов с момента внесения любого изменения в основную базу данных. Для учета выполнения сложных видов работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники их технология переносится в рабочие технологические карты с разделением на этапы работ.

Если организация предоставляет услуги по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники эксплуатанту авиационной техники, который требует использования его собственной системы рабочих технологических карт, то допускается использование такой системы карт эксплуатанта. В этом случае организация принимает процедуру, обеспечивающую правильное выполнение рабочих технологических карт эксплуатанта авиационной техники.

Для подтверждения выполнения работ и обеспечения прослеживаемости организация применяет систему рабочих технологических карт, в которой задания по техническому обслуживанию отражаются в структурированном виде.

Работы по техническому обслуживанию подлежат переносу в рабочие технологические карты и, при необходимости, разделяются на последовательные этапы, включая:

- разборку;
- выполнение работ;
- сборку;
- контроль и (или) испытания.

В случае выполнения продолжительных работ с участием нескольких специалистов допускается использование дополнительных рабочих карт или листов, позволяющих определить объём фактически выполненных операций каждым лицом. Система рабочих технологических карт обеспечивает однозначную привязку записей к конкретным заданиям по техническому обслуживанию.

Система рабочих технологических карт может реализовываться в различных формах, включая, но не ограничиваясь:

- записи механика о выявленном дефекте и выполненных действиях с указанием использованной эксплуатационной документации и её редакции;
- бортовой журнал воздушного судна с записями о дефектах и выполненных работах, оформленных уполномоченным персоналом;
- контрольные листы технического обслуживания, выпущенные изготовителем авиационной техники или компонентов.

27. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает возможность беспрепятственного использования документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

своим персоналом.

Эксплуатационная документация должна быть доступна персоналу, выполняющему техническое обслуживание, в непосредственной близости от обслуживаемого воздушного судна либо компонента, в объёме, необходимом для выполнения конкретных работ.

В случае использования электронных систем организация обеспечивает достаточное количество рабочих мест (терминалов), соразмерное объёму выполняемых работ, либо возможность оперативного получения бумажных копий документации. Аналогичные требования применяются при использовании электронной формы хранения данных.

28. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает процедуры контроля состояния документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, гарантирующие ее своевременное обновление. Если такой контроль состояния документации осуществляется эксплуатантом авиационной техники/заказчиком и сам предоставляет эту документацию по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, то организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники подтверждает это путем представления либо письма от эксплуатанта/заказчика, удостоверяющего, что в документацию по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники внесены все обязательные изменения, либо договора, определяющие статус подлежащей использованию документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, либо учтенного листа изменений документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, предоставленной эксплуатантом авиационной техники/заказчиком.

В случае использования эксплуатационной документации, предоставляемой эксплуатантом авиационной техники или заказчиком, организация обеспечивает её применение в рамках согласованных условий. Хранение такой документации после завершения работ осуществляется в объёме, необходимом для соблюдения требований по ведению записей.

29. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет ремонтную, технологическую и контрольную документацию.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники располагает ремонтной, технологической и контрольной документацией, необходимой для выполнения работ в пределах утверждённой области деятельности.

Под указанной документацией понимаются документы, определяющие:

- порядок и способы выполнения ремонтных и технологических операций;
- применяемые методы, последовательность и условия выполнения работ;
- требования к контролю, проверкам и подтверждению результатов выполненных работ.

Ремонтная, технологическая и контрольная документация применяется при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, поддерживается в актуальном состоянии и используется персоналом в установленном организацией порядке как элемент системы качества.

30. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники располагает комплектом учтённой конструкторской документации, по составу и количеству обеспечивающим:

- 1) разработку Организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники технологической документации;
- 2) разработку и изготовление средств ремонта;
- 3) выявление в процессе ремонта авиационной техники всех неисправностей (дефектов) и принятие решений, по их оценке, и устранению;
- 4) выполнение модификаций и восстановительных ремонтов авиационной техники;
- 5) изготовление деталей.

В целях выполнения требований пункта 30 СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники располагает комплектом учтённой конструкторской документации, достаточным по составу и объёму для выполнения заявленных видов деятельности в пределах утверждённой области деятельности.

Наличие и применение учтённой конструкторской документации обеспечивают возможность:

- разработки технологической документации организации, включая описание процессов, операций и последовательности выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
- разработки и изготовления средств ремонта, необходимых для выполнения ремонтных и восстановительных работ в установленном порядке;
- выявления неисправностей (дефектов) авиационной техники в процессе ремонта, а также принятия обоснованных решений, по их оценке, классификации и способам устранения;
- выполнения модификаций и восстановительных ремонтов авиационной техники в соответствии с применимыми требованиями и утверждёнными данными;
- изготовления деталей, допускаемого в рамках установленной области деятельности и с применением утверждённой конструкторской и технологической документации. Смотреть методическое руководство ААК-AIR-P.0585

Конструкторская документация подлежит учёту, контролю актуальности и применению в установленном организацией порядке.

31. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает:

- 1) разработку процедуры по управлению конструкторской документацией;
- 2) наличие ведомости документов для ремонта по каждому виду ремонтируемой авиационной техники;

- 3) организацию учета и хранения действующей конструкторской документации;
- 4) внесение поступающих изменений и доведение их до исполнителей и работников отдела технического контроля;
- 5) изъятие из обращения непригодной конструкторской документации.

32. Ремонт (модификация) авиационной техники осуществляется по ремонтной документации (*Руководство по ремонту, Альбом основных сочленений и ремонтных допусков*), разработанной или утвержденной изготовителем или разработчиком воздушного судна. В ремонтной документации должны указываться методы, последовательность и условия выполнения работ, контролируемые параметры и способы контроля, технологическая оснастка, инструмент и материалы, требования к защите авиационной техники от повреждений и загрязнений, производственной среде, способы идентификации деталей. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники осуществляет использование, внесение изменений, доведение до исполнителей, учет и хранение технологической документации.

Модификация отдельных экземпляров воздушных судов (компонентов) выполняется по документации разработчика воздушного судна или согласованной с ним.

33. На всех этапах ремонта (модификации) авиационной техники оформляется контрольная документация, содержащая:

1) наименование и номер авиационной техники;
2) объем и содержание выполненных работ, включая модификации и допущенные отклонения от требований конструкторской документации и технологической документации (листы технических решений, карты разрешений);

3) фактические характеристики и параметры деталей, узлов и авиационной техники;
4) даты выполнения и контроля работ;
5) фамилии и подписи (штампы, личные клейма) исполнителей ремонта (модификации) и контролировавших их лиц.

Контрольную документацию допускается вести в электронном виде и хранить в электронной базе в соответствии с пунктом 26 настоящих Сертификационных требований.

34. Состав и формы ремонтной документации (эталонное Дело ремонта) разрабатываются, утверждаются и корректируются организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники применительно к типу авиационной техники и организации ремонта на основании действующей документации разработчика воздушного судна.

Оформленная на изделие ремонтная документация комплектуется в один пакет документов под названием "Дело ремонта авиационной техники".

35. "Дело ремонта авиационной техники", оформленное на каждый экземпляр изделия, должно соответствовать эталонному "Дело ремонта авиационной техники".

"Дело ремонта авиационной техники" хранится в организации до списания изделия. При ликвидации организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники "Дело ремонта авиационной техники" передается организации, определенной уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

36. Номенклатура и порядок ведения эксплуатационной документации отвечает требованиям настоящих сертификационных требований.

Парраграф 6. Требования к планированию производства

37. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники имеет систему планирования производства, отвечающую объему и сложности выполняемых работ и используемую для планирования всех ресурсов:

персонала, оборудования, инструмента, материалов, документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и производственных помещений, необходимых для безопасного выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает и применяет систему планирования производственной деятельности, обеспечивающую надлежащее и своевременное выполнение работ в пределах утвержденной области деятельности.

Функции планирования

Планирование производственной деятельности включает два взаимосвязанных элемента:

1. предварительное планирование работ, направленное на обеспечение того, чтобы выполнение технического обслуживания и ремонта не приводило к конфликтам по наличию:
 - персонала;
 - инструментов и оборудования;
 - материалов и запасных частей;
 - эксплуатационной документации;
 - производственных помещений и площадок;
2. организация работ в процессе выполнения технического обслуживания, включая:
 - формирование рабочих групп и смен;

- обеспечение необходимой поддержки персонала;
- исключение избыточного временного давления при выполнении работ.

Факторы, учитываемые при планировании

При разработке и применении процедур планирования организация учитывает, в том числе:

- вопросы логистики и снабжения;
- управление запасами и материалами;
- наличие и площадь производственных помещений;
- оценку трудоёмкости работ и доступность человека-часов;
- подготовку работ и рабочих мест;
- доступность ангаров и иных производственных зон;
- условия производственной среды (доступ, освещённость, чистота);
- координацию с внутренними подразделениями и внешними поставщиками и подрядчиками;
- планирование выполнения критически важных работ в периоды, когда персонал находится в наибольшей степени работоспособности.

38. Планирование работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и организация сменной работы проводятся с учетом психофизиологических ограничений человека в соответствии с требованиями [Трудового](#) кодекса Республики Казахстан.

В целях реализации пункта 38 СТ-196, согласно которому планирование работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и организация сменной работы проводятся с учетом психофизиологических ограничений человека в соответствии с требованиями Трудового кодекса Республики Казахстан, организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает учет факторов человеческого фактора, включая утомляемость персонала, при планировании и выполнении работ.

Порядок и степень учета угрозы утомляемости при планировании работ и формировании сменных графиков определяются с учетом характера выполняемых работ, условий их выполнения, места, времени и состава задействованного персонала. Указанный подход применяется дифференцированно в зависимости от конкретных условий технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

В рамках системы управления организация:

- учитывает вопросы утомляемости при формировании политики в области безопасности;
- обеспечивает возможность выявления и учета факторов утомляемости через внутренние механизмы информирования и анализа;
- включает оценку и управление рисками, связанными с утомляемостью, в ключевые процессы системы управления;
- использует мероприятия по продвижению безопасности и соответствующим образом адаптирует подготовку персонала.

При организации сменной работы организация учитывает установленные требования и лучшие практики в области технического обслуживания. Графики смен доводятся до персонала заблаговременно с целью обеспечения возможности планирования полноценного отдыха. Продолжительность смен не увеличивается исключительно по управленческим соображениям, даже при согласии персонала на выполнение работ сверх установленного времени.

В случаях необходимости существенного увеличения рабочего времени либо изменения сменных графиков по производственным причинам организация применяет установленные процедуры, предусматривающие меры по снижению рисков. В случаях, не охваченных такими процедурами, проводится дополнительная оценка рисков с определением компенсирующих мер, включая усиление контроля, ограничение выполнения критически важных работ и предоставление дополнительных перерывов для отдыха.

39. При необходимости передать продолжение или завершение работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в связи с пересменкой или изменением состава исполнителей, соответствующая информация передается от сменяющегося ко вновь приходящему персоналу.

В целях обеспечения непрерывности и безопасности работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает эффективную передачу информации при смене персонала.

Основной целью передачи (смены) информации является обеспечение полноты и достоверности обмена информацией в момент передачи продолжения либо завершения работ по техническому обслуживанию.

Эффективная передача работ и смены персонала обеспечивается при одновременном выполнении следующих условий:

- передающий работник обладает возможностью правильно оценить состояние выполняемых работ и корректно довести до принимающего работника все существенные сведения о ходе выполнения задач, выявленных особенностях, ограничениях и незавершённых действиях;
- принимающий работник способен воспринимать, понимать и усваивать информацию, необходимую для безопасного продолжения либо завершения работ;
- в организации установлен и применяется формализованный порядок передачи информации, который предусматривает:
 - заранее запланированное перекрытие смен (время совместного присутствия работников), при необходимости;

- определение места и условий, предназначенных для проведения передачи информации;
- единый формат передачи информации, установленный внутренними процедурами.

Параграф 7. Требования к учету сведений о работах по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

40. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники регистрирует всю информацию о выполненных работах. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники хранит учетные сведения, необходимые для подтверждения соблюдения всех требований:*

- 1) о проверках и осмотрах авиационной техники, содержащие удостоверяющие записи в свидетельствах о техническом обслуживании;
- 2) о любых неплановых работах, необходимость в которых появилась при выполнении планового технического обслуживания;
- 3) о содержании ремонта или контрольно-восстановительных работ, выполненных на авиационной технике;
- 4) о наземных и летных испытаниях;
- 5) о работах в отношении директив летной годности и указаний по поддержанию летной годности;
- 6) оформленное свидетельства о техническом обслуживании на выполненные работы.

Надлежащим образом оформленные и сохранённые учетные данные по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивают выполнение следующих ключевых функций:

1. для владельцев воздушных судов, эксплуатантов – предоставляют информацию, необходимую для определения текущего состояния лётной годности воздушного судна или компонента, а также для управления как плановым, так и внеплановым техническим обслуживанием;
2. для персонала по техническому обслуживанию и ремонту – предоставляют информацию, необходимую для анализа неисправностей и устранения дефектов, снижая необходимость повторных осмотров и выполнения повторных работ.

Основной целью ведения учетных данных является обеспечение их надёжности, защищённости, читаемости и возможности оперативного поиска.

Записи по воздушному судну включают основные сведения обо всех серийных (идентифицируемых) компонентах и иных значимых компонентах, установленных в процессе технического обслуживания, с целью обеспечения прослеживаемости:

- установленного компонента;
- связанной с ним эксплуатационной и ремонтной документации;
- данных по модификациям и ремонтам.

Особенности ведения записей по модульным газотурбинным двигателям

В случае газотурбинных двигателей модульной конструкции, для которых не ведётся единый суммарный наработанный ресурс двигателя в целом, организация обеспечивает ведение учёта наработки и записей по техническому обслуживанию отдельно по каждому модулю.

Записи по каждому модулю:

- хранятся совместно с модулем;
- отражают выполненные работы и состояние наработки;
- подтверждают соблюдение всех обязательных требований, применимых к данному модулю.

41. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники предоставляет в распоряжение эксплуатанту авиационной техники копию каждого оформленного ею свидетельства о техническом обслуживании и ремонта авиационной техники, а также копию утвержденной документации на ремонт или модификацию, использованной при выполнении этого ремонта или модификации.*

В целях реализации требования о предоставлении эксплуатанту авиационной техники документов по результатам выполненных работ организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает передачу подтверждающих записей и документации, относящихся к выполненному техническому обслуживанию, ремонту либо модификации авиационной техники.

Организация предоставляет в распоряжение эксплуатанта авиационной техники:

- копию каждого оформленного свидетельства о техническом обслуживании и ремонте авиационной техники;
- копию утверждённой документации на ремонт или модификацию, применённой при выполнении соответствующих работ.

Передаваемая документация используется эксплуатантом авиационной техники для:

- подтверждения соответствия выполненных работ требованиям лётной годности;
- актуализации записей по поддержанию лётной годности;
- обеспечения прослеживаемости конфигурации авиационной техники и выполненных модификаций или ремонтов;
- планирования последующего технического обслуживания.

Передача указанных документов осуществляется в объёме, необходимом для обеспечения поддержания лётной годности, и не освобождает организацию по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники от обязанности ведения и хранения собственных учетных данных в установленные сроки.

42. Учетные данные хранятся в бумажной, электронной форме или в их сочетании при обеспечении защиты, а также сохранении разборчивости и полноты содержимого. Допускается хранение на микрофильмах и оптических дисках.



Читаемость записей сохраняется в течение всего установленного срока хранения, который отсчитывается с момента создания записи или ее последнего изменения.

В целях реализации требований пункта 42 учетные данные по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники хранятся в бумажной форме, в электронной форме либо в их сочетании при условии обеспечения их защиты, а также сохранения разборчивости, полноты и целостности содержания.

Допускается хранение учетных данных на микрофильмах и оптических носителях, при условии соблюдения требований к доступности, читаемости и защите информации.

Организация обеспечивает, чтобы учетные данные оставались читаемыми и пригодными для использования в течение всего установленного срока хранения. Срок хранения учетных данных отсчитывается с даты создания записи либо с даты ее последнего изменения, в зависимости от того, какое событие наступило позднее.

43. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники хранит учетные сведения о работах по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и документацию, связанную с выполненными работами, в такой форме и формате, которые гарантируют читаемость, защиту от повреждений, несанкционированных изменений, кражи, а также безопасность и целостность записей на протяжении двух лет после подписания свидетельства о техническом обслуживании, следующим образом:

1) бумажная система хранения использует прочные материалы, которые выдерживают эксплуатацию и хранение;

2) все компьютерные оборудование, используемые для обеспечения резервного копирования учетных данных, хранятся в отдельном месте от рабочего оборудования, в условиях, которые обеспечивают их сохранность. При изменении аппаратурного или программного обеспечения уделяется особое внимание тому, чтобы все необходимые данные оставались доступными как минимум в течение установленного срока хранения;

Компьютерные системы имеют как минимум одну резервную копию, которая обновляется в течение 24 часов с момента внесения новых данных. Компьютерные системы включают средства защиты, предотвращающие возможность несанкционированного изменения данных;

3) при прекращении деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники все сохраненные учетные сведения о работах по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники за последние два года передаются последнему заказчику или владельцу соответствующей авиационной техники.

В целях соблюдения требований СТ-196 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает хранение учетных сведений о работах по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, а также документации, связанной с выполненными работами, в форме и формате, гарантирующих читаемость, сохранность и целостность записей.

Учетные сведения и связанная документация хранятся таким образом, чтобы обеспечивалась их:

- защита от повреждений;
 - защита от несанкционированных изменений;
 - защита от утраты и хищения;
 - безопасность и целостность на протяжении не менее двух лет с даты подписания свидетельства о техническом обслуживании.

Бумажные и электронные системы хранения

При использовании бумажной системы хранения организация применяет прочные и устойчивые материалы, обеспечивающие сохранность записей при эксплуатации и архивном хранении.

При использовании электронных систем хранения организация обеспечивает:

- наличие как минимум одной резервной копии учетных данных, которая обновляется не позднее 24 часов с момента внесения новых записей;
 - применение технических и программных средств защиты, исключающих возможность несанкционированного изменения данных;
 - хранение оборудования, используемого для резервного копирования, в отдельном месте от рабочего оборудования и в условиях, обеспечивающих сохранность данных.

При изменении аппаратного и (или) программного обеспечения организация принимает меры, направленные на то, чтобы все учетные сведения оставались доступными и читаемыми как минимум в течение установленного срока хранения.

Прекращение деятельности организации

В случае прекращения деятельности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники все сохранённые учетные сведения о выполненных работах за последние два года передаются последнему заказчику либо владельцу соответствующей авиационной техники.

Параграф 8. Требования к отчетности организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники о нарушениях летной годности

44. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники направляет в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации, государству регистрациям авиационной техники и организации, ответственной за типовую конструкцию или модификацию типовой конструкции авиационной техники или компонента и государству эксплуатанта отчет о выявленных этой организацией, нарушениях летной годности авиационной техники или компонента, которые существенно влияют на безопасность полета или оказывает такое влияние.

Пункт 44 устанавливает обязанность организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивать обязательное информирование уполномоченных и заинтересованных сторон о выявленных нарушениях лётной годности.

В рамках системы сообщений о событиях организация направляет отчёт:

- в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации;
 - государству регистрации воздушного судна;
 - организации, ответственной за типовую конструкцию либо модификацию типовой конструкции воздушного судна или компонента;
 - государству эксплуатанта,
- о каждом выявленном нарушении лётной годности воздушного судна или компонента, которое:
- существенно влияет на безопасность полёта, либо
 - при отсутствии корректирующих действий может оказывать такое влияние.
- Под такими нарушениями понимаются, в том числе:
- отказы, дефекты или повреждения конструкции, систем или компонентов;
 - несоответствие эксплуатационной или ремонтной документации фактическому состоянию изделия;
 - выявленные отклонения от утверждённых данных по поддержанию лётной годности;
 - иные условия или события, способные привести к снижению уровня безопасности полётов.

45. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники создает и описывает в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники внутреннюю систему отчетности о нарушениях летной годности, обеспечивающую сбор и оценку таких отчетных данных, включая процедуры отбора по результатам оценки тех событий, которые подлежат отчетности согласно положениям пункта 46 настоящих Сертификационных требований. Указанные процедуры определяют негативные тенденции, предпринятые корректирующие действия для устранения недостатков, а также включать порядок анализа всей имеющейся информации о рассматриваемым событиям и методы распространения этой информации при необходимости.

В соответствии с пунктом 45 СТ-196 создаёт, внедряет и описывает в Руководстве по процедурам технического обслуживания и ремонта авиационной техники внутреннюю систему отчетности о нарушениях лётной годности.

Внутренняя система отчетности предназначена для систематического сбора, регистрации и оценки информации о событиях, выявленных в процессе технического обслуживания и ремонта авиационной техники, которые фактически повлияли либо могли повлиять на состояние лётной годности.

Процедуры внутренней отчетности должны обеспечивать:

- проведение оценки поступивших сообщений;
- отбор событий, подлежащих обязательной отчетности в соответствии с пунктом 46 Сертификационных требований;
- выявление повторяющихся событий и негативных тенденций;
- определение и документирование корректирующих действий, направленных на устранение выявленных недостатков;
- анализ всей доступной информации, относящейся к рассматриваемым событиям, включая данные из иных элементов системы управления;
- распространение результатов анализа и выводов до соответствующего персонала в объёме, необходимом для предотвращения повторения аналогичных событий.

46. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, осуществляющая поддержание летной годности авиационной техники по договору с его коммерческим эксплуатантом, направляет отчет эксплуатанту авиационной техники для информирования о любом событии, влияющем на летную годность авиационной техники или компонента, принадлежащего указанному эксплуатанту.

Организация направляет эксплуатанту отчёт о каждом событии, которое:

- выявлено при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- связано с состоянием конструкции, систем, оборудования или компонентов авиационной техники;
- может повлиять на соответствие авиационной техники установленным требованиям лётной годности либо на возможность её безопасной эксплуатации.

Отчёtnость, предусмотренная пунктом 46, предназначена для:

- своевременного информирования эксплуатанта о фактическом техническом состоянии авиационной техники;
- обеспечения эксплуатанта данными, необходимыми для выполнения функций по поддержанию лётной годности;
- принятия эксплуатантом решений о корректирующих мерах, дополнительных проверках, ограничениях эксплуатации либо иных действиях.

Отчеты, направляемые эксплуатанту в соответствии с пунктом 46, формируются на основании результатов внутренней системы отчетности, предусмотренной пунктом 45 Сертификационных требований.

Форма, объем и сроки направления отчетов эксплуатанту определяются:

- условиями договора между Организацией и эксплуатантом;
- процедурами, установленными в руководстве по процедурам Организации/

47. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники готовит и направляет отчеты в возможно короткий срок, но в любом случае не позднее, чем 72 часа с момента обнаружения организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники события, подлежащего обязательной отчетности.

Срок в 72 часа отсчитывается с момента, когда Организация выявила или получила достоверную информацию о

событий, подлежащем обязательной отчетности, независимо от:

- завершенности внутреннего расследования;
- наличия всех причинно-следственных факторов;
- определения окончательных корректирующих мер.

Первичное сообщение направляется на основании доступной информации, с последующим уточнением при необходимости.

Параграф 9. Требования к Руководству по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники

48. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает наличия руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, по форме согласно приложению 1 к настоящим Сертификационным требованиям.*

При разработке руководства по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники руководствуйтесь ААК-AIR-F.0547, размещенной на сайте уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

49. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает внесение необходимых изменений в руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники для поддержания актуальности содержащейся в нем информации.*

Руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и последующие его изменения утверждаются уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации.

В соответствии с пунктом 49 Сертификационных требований организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает своевременное внесение изменений в руководство по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в целях поддержания актуальности содержащейся в нем информации.

Внесение изменений в Руководство осуществляется в случаях, включая, но не ограничиваясь:

- изменением требований законодательства в сфере гражданской авиации;
- изменением условий или области деятельности организации;
- изменением организационной структуры, распределения обязанностей и ответственности;
- изменением процедур технического обслуживания и ремонта авиационной техники;
- внедрением корректирующих или предупреждающих мер по результатам внутреннего контроля, аудитов или анализа событий.

Руководство и все последующие изменения к нему подлежат утверждению уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации. Применение изменений допускается только после их утверждения, если иное не предусмотрено установленным порядком.

Процедуры управления изменениями Руководства должны обеспечивать:

- идентификацию необходимости внесения изменений;
- подготовку и оформление изменений;
- их представление на утверждение уполномоченной организации;
- доведение утвержденных изменений до сведения соответствующего персонала;
- использование в работе только актуальной и утвержденной версии Руководства.

50. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники сообщает уполномоченной организации в сфере гражданской авиации о любых изменениях функций или смене назначенных руководителей в срок 8 (восемь) рабочих дней и обеспечивают контроль в соответствующих структурах организации при отсутствии назначенных руководителей.*

В соответствии с пунктом 50 СТ-196 обеспечивает информирование уполномоченной организации в сфере гражданской авиации о любых изменениях функций организации либо о смене назначенных руководителей в срок не позднее 8 (восьми) рабочих дней с даты наступления таких изменений.

К изменениям, подлежащим уведомлению, относятся, в том числе:

- назначение, освобождение либо замена руководителей и должностных лиц, предусмотренных Руководством по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
- изменение функций, возложенных на назначенных руководителей;
- перераспределение ответственности, влияющее на выполнение требований по поддержанию летной годности.

В период отсутствия назначенных руководителей организация обеспечивает функционирование соответствующих структурных подразделений путем установления внутреннего контроля и временного распределения обязанностей, исключающего перерыв в выполнении требований по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Такие меры должны обеспечивать:

- непрерывность управленческих и производственных процессов;
- соблюдение требований по поддержанию летной годности;
- выполнение функций контроля и принятия решений до назначения соответствующего руководителя на постоянной основе.

Параграф 10. Требование к метрологическому обеспечению

51. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает разработку процедур, определяющих порядок деятельности по выполняемым направлениям метрологического обеспечения ремонтного производства. Метрологическое обеспечение работ осуществляется в соответствии с национальными стандартами государственной системы обеспечения единства измерений и включает в себя:

- 1) обучение и аттестацию специалистов метрологической службы;
- 2) поверку средств измерений;
- 3) направление на метрологическую аттестацию и испытания с целью утверждения типа средств измерений и запасных частей;
- 4) ведение реестра государственной системы обеспечения единства измерений Республики Казахстан;
- 5) метрологическую экспертизу технологической и конструкторской документации.

52. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает средства измерений, необходимые для обеспечения соответствия изделий авиационной техники установленным требованиям.

Деятельность по метрологическому обеспечению осуществляется в соответствии с:

- Законом Республики Казахстан «Об обеспечении единства измерений»;
- нормативными правовыми актами уполномоченного органа в области технического регулирования и метрологии;
- национальными стандартами и правилами государственной системы обеспечения единства измерений Республики Казахстан;
- требованиями эксплуатационной, технологической и конструкторской документации авиационной техники.

В рамках выполнения требований пункта 51 организация обеспечивает:

1. обучение и аттестацию специалистов метрологической службы в объеме, необходимом для выполнения функций по контролю, поверке и применению средств измерений в ремонтном производстве;
2. поверку средств измерений, применяемых при техническом обслуживании и ремонте авиационной техники, в установленные сроки и в установленном порядке, с использованием поверенных эталонов;
3. направление средств измерений и запасных частей на метрологическую аттестацию, испытания и процедуры утверждения типа в случаях, предусмотренных законодательством Республики Казахстан;
4. ведение учета и реестров средств измерений в соответствии с требованиями государственной системы обеспечения единства измерений Республики Казахстан;
5. проведение метрологической экспертизы технологической и конструкторской документации в целях проверки корректности установленных измеряемых параметров, допусков и методов контроля.

Процедуры метрологического обеспечения:

- оформляются в составе Руководства по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники либо в виде отдельных документов, на которые в Руководстве приводятся ссылки;
- определяют ответственность, периодичность и порядок выполнения метрологических мероприятий;
- обеспечивают применение в производстве только поверенных и допущенных к применению средств измерений.

53. Средства измерений должны быть:

- 1) поверены в сроки, в соответствии с законодательством и нормативными документами в области обеспечения единства измерений;
- 2) отрегулированы;
- 3) идентифицированы с целью установления статуса поверки;
- 4) защищены от регулировок, которые сделали бы недействительными результаты измерения;
- 5) защищены от повреждения и ухудшения состояния в ходе использования, технического обслуживания и хранения.

54. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники производит оценку и регистрацию предыдущих результатов измерения, если обнаружено, что средство измерений не соответствует требованиям национальных стандартов государственной системы обеспечения единства измерений.

55. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает немедленное изъятие из технологических процессов неисправных и не прошедших поверку средств измерения, а также назначить лиц, ответственных за контроль состояния и соблюдения графиков поверки технических средств измерений.

В соответствии с пунктом 53 средства измерений, используемые при техническом обслуживании и ремонте авиационной техники, должны:

1. проходить поверку в установленные сроки в соответствии с законодательством Республики Казахстан и нормативными документами государственной системы обеспечения единства измерений;
2. быть отрегулированы и приведены в состояние, обеспечивающее достоверность результатов измерений;
3. быть идентифицированы, включая обозначение статуса поверки, даты последней и следующей поверки;
4. быть защищены от несанкционированных регулировок, которые могут повлиять на действительность результатов измерений;
5. быть защищены от повреждений и ухудшения состояния при использовании, техническом обслуживании и хранении.

В соответствии с пунктом 54, если установлено, что средство измерений не соответствует требованиям национальных стандартов государственной системы обеспечения единства измерений, организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники:

- осуществляет оценку предыдущих результатов измерений, выполненных с применением данного средства

измерений;

- регистрирует результаты оценки в установленном порядке;
- определяет необходимость дополнительных проверок, повторных измерений либо корректирующих действий в отношении изделий авиационной техники.

В соответствии с пунктом 55 организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает:

- немедленное изъятие из технологических процессов средств измерений, признанных неисправными либо не прошедших поверку;
- назначение ответственных лиц, осуществляющих контроль технического состояния средств измерений и соблюдения графиков их поверки;
- ведение учета средств измерений и контроля их статуса в рамках процедур системы качества и метрологического обеспечения.

Параграф 11. Неразрушающий контроль

56. *Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники разрабатывает:*

- 1) *процедуры контроля деятельности подразделений неразрушающего контроля;*
- 2) *процедуры выполнения для всех применяемых методов неразрушающего контроля;*
- 3) *процедуры, регламентирующие применение отраслевых контрольного и рабочего образцов для вихревого тока, ультразвукового, магнитного, капиллярного контроля;*
- 4) *технологические инструкции на технологические процессы неразрушающего контроля;*
- 5) *процедуры по оформлению результатов и принятию решения неразрушающего контроля узлов и деталей ремонтируемой авиационной технике, по регистрации результатов контроля в производственно-контрольной документации.*

Организация разрабатывает процедуры контроля деятельности подразделений неразрушающего контроля, которые устанавливают:

- структуру и подчиненность подразделений НК;
- распределение ответственности и полномочий персонала НК;
- порядок внутреннего контроля и оценки соблюдения установленных процедур;
- требования к ведению учетной и отчетной документации по НК.

Для всех применяемых методов неразрушающего контроля Организация разрабатывает процедуры выполнения, определяющие:

- область применения конкретного метода;
- условия и параметры проведения контроля;
- требования к средствам контроля и вспомогательному оборудованию;
- требования к квалификации персонала, выполняющего контроль.

Организация разрабатывает процедуры, регламентирующие применение отраслевых контрольных и рабочих образцов при выполнении:

- вихревого контроля;
- ультразвукового контроля;
- магнитного контроля;
- капиллярного контроля.

57. *Оборудование, применяемое при неразрушающем контроле, для гарантии точности измерений проходит периодическую метрологическую поверку.*

В соответствии с пунктом 57 оборудование, применяемое при неразрушающем контроле, проходит периодическую метрологическую поверку в целях гарантии точности и достоверности измерений.

Проверка осуществляется:

- в сроки и порядке, установленные законодательством Республики Казахстан об обеспечении единства измерений;
- с оформлением соответствующих учетных и подтверждающих документов.

Применение оборудования НК, не прошедшего поверку либо признанного неисправным, не допускается.

58. *Рабочие места выполнения неразрушающего контроля обеспечены технологической документацией по неразрушающему контролю и оснащены эталонами для настройки оборудования.*

В соответствии с пунктом 58 рабочие места выполнения неразрушающего контроля:

- обеспечиваются актуальной технологической документацией по неразрушающему контролю;
- оснащаются эталонами и стандартными образцами, необходимыми для настройки, калибровки и проверки работоспособности оборудования НК.

59. *Организация имеет отдельные помещения, лаборатории или специально оборудованные рабочие места для проведения неразрушающего контроля и стандартные образцы, применяемые при вихре токовом, ультразвуковом, магнитопорошковом, капиллярном методах контроля.*

В соответствии с пунктом 59 Организация:

- располагает отдельными помещениями, лабораториями либо специально оборудованными рабочими местами для проведения неразрушающего контроля;
- обеспечивает наличие стандартных образцов, применяемых при вихревом, ультразвуковом, магнитопорошковом и капиллярном методах контроля.

Помещения и рабочие места НК должны соответствовать требованиям:

- национальных стандартов Республики Казахстан;
- технологической документации;
- условий, обеспечивающих достоверность результатов контроля и безопасность персонала.

Параграф 12. Система информации и принятия мер по отказам авиационной техники

60. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники сводит необходимую информацию об опасных отказах и для этой цели:

1) разрабатывает порядок сбора, учета и доведения до сведения уполномоченной организации в сфере гражданской авиации информацию обо всех обнаруженных опасных отказах (дефектах), связанных с летной годностью;

2) определяет порядок принятия мер по оперативному устранению отказов (дефектов) в эксплуатации.

Формирует и утверждает процедуры, определяющие:

- порядок выявления опасных отказов и дефектов, связанных с летной годностью;
 - классификацию отказов по степени опасности;
 - порядок регистрации, учета и хранения информации об отказах;
 - сроки и каналы доведения информации до уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.
- Обеспечивает оперативное принятие мер, включая:
- немедленную оценку влияния отказа (дефекта) на летную годность;
 - определение необходимости приостановки эксплуатации, ограничения или дополнительных проверок;
 - инициирование внеплановых работ по устранению отказа (дефекта) в эксплуатации.

61. В организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники действуют:

1) система сбора, учета и анализа информации по отказам (дефектам), выявленным в процессе ремонта и эксплуатации авиационной техники после ремонта и доведение информации до непосредственных исполнителей и служб;

2) система проведения служебного расследования и установления причин дефектов авиационной техники с определением ответственных подразделений и должностных лиц;

3) взаимодействие с Изготовителем, Разработчиком и научно-исследовательских институтов при проведении исследований авиационной техники.

В Организации действует система сбора, учета и анализа информации по отказам (дефектам), выявленным:

- в процессе технического обслуживания и ремонта;
- в эксплуатации авиационной техники после ремонта (по информации эксплуатанта/заказчика, по результатам обращений, рекламаций, инспекций, повторных отказов).

Система, указанная в подпункте 61.1, предусматривает:

- накопление данных и их классификацию по типам отказов, изделиям, условиям выявления и последствиям;
- анализ повторяемости и тенденций, включая выявление событий, требующих принятия дополнительных мер;
- доведение информации (результатов анализа, предупреждений, извлеченных уроков) до исполнителей и профильных служб в части, относящейся к их функциям;
- документирование результатов анализа и принятых решений.

В Организации действует система служебного расследования отказов (дефектов), предусматривающая:

- установление причин (технических, технологических, организационных);
- определение ответственных подразделений и должностных лиц в рамках компетенции Организации;
- оформление материалов расследования и выводов, включая предложения по корректирующим и предупреждающим действиям;
- контроль выполнения решений по результатам расследования.

Организация устанавливает порядок взаимодействия с Изготовителем, Разработчиком и научно-исследовательскими организациями по вопросам отказов (дефектов), включая:

- направление исходных данных и материалов по отказам (дефектам) для оценки и разработки решений;
- получение разъяснений и рекомендаций (в том числе по технологическим операциям, ремонту, контролю);
- учет результатов исследований и рекомендаций при актуализации технологической, ремонтной и контрольной документации.

62. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники принимает профилактические меры по предотвращению отказов ремонтируемой авиационной техники и разрабатывает процедуры, регламентирующие порядок предупреждения отказов, ремонтируемых авиационной техники и реализации корректирующих и предупреждающих действий.

Организация принимает профилактические меры по предотвращению отказов ремонтируемой авиационной техники на основе:

- результатов анализа и расследований по пункту 61;
- информации о повторяемости дефектов и тенденциях;
- данных, полученных от эксплуатантов/заказчиков и иных источников.

Организация разрабатывает и применяет процедуры корректирующих и предупреждающих действий, предусматривающие:

- определение корректирующих действий по устранению причин выявленных отказов (дефектов);

2. определение предупреждающих действий по недопущению аналогичных отказов (дефектов);
3. установление ответственных лиц, сроков выполнения и критериев контроля результативности;
4. документирование выполнения действий и оценку их результативности;
5. внесение изменений в технологическую, ремонтную, контрольную документацию и/или производственно-контрольные формы при необходимости.

Параграф 13. Свидетельство о техническом обслуживании

63. Свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается для подтверждения того, что проведенные работы по техническому обслуживанию удовлетворительно выполнены в соответствии с руководством по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, принимая во внимание наличие и использование документации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, указанных в параграфе 5 настоящих Сертификационных требований, а также отсутствие известных несоответствий, ставящих под угрозу безопасность полетов.

Свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в целях подтверждения того, что объем работ по техническому обслуживанию, согласованный в заказ-наряде либо договоре, выполнен в полном объеме и надлежащим образом в соответствии с утвержденным руководством по процедурам организации (МОЕ).

Свидетельство удостоверяет факт выполнения работ, но не является подтверждением общей лётной годности воздушного судна, если иное прямо не предусмотрено применимыми требованиями.

При оформлении и подписании свидетельства о техническом обслуживании организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники исходит из следующего:

- работы выполнены в строгом соответствии с утвержденными процедурами организации;
- использована применимая и актуальная документация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, указанная в параграфе 5 Сертификационных требований;
- выполнена проверка того, что отсутствуют известные несоответствия, которые:
 - не позволяют гарантировать безопасную эксплуатацию;
 - могут привести к небезопасному состоянию воздушного судна, его компонентов или систем.

Под несоответствиями, ставящими под угрозу безопасность полетов, понимаются случаи, при которых безопасная эксплуатация не может быть гарантирована либо которые могут привести к небезопасному состоянию, включая, в частности:

- значительные трещины, деформации, коррозию или разрушение элементов первичной (несущей) конструкции;
- признаки горения, электрического дугообразования;
- значительные утечки топлива или гидравлической жидкости;
- отказ аварийных либо критических систем;
- невыполнение в установленный срок директив по летной годности.

При этом оформление свидетельства не возлагает на организацию по техническому обслуживанию обязанность выявлять скрытые несоответствия, обнаружение которых не предполагается в рамках согласованного объема работ.

Подписывая свидетельство о техническом обслуживании, организация подтверждает, что:

- выполненные работы соответствуют применимым требованиям и утвержденным процедурам;
- в рамках выполненного объема работ не выявлены известные несоответствия, создающие угрозу безопасности полетов.

При этом обеспечение лётной годности воздушного судна перед каждым полетом, включая учет всех эксплуатационных факторов и соблюдение требований по поддержанию летной годности, остается ответственностью эксплуатанта воздушного судна.

64. Свидетельство о техническом обслуживании выдается после завершения любого технического обслуживания до вылета воздушного судна.

Это требование распространяется на:

- плановое и внеплановое техническое обслуживание;
- устранение дефектов;
- выполнение директив по летной годности;
- работы, выполняемые между плановыми формами технического обслуживания.

Свидетельство о техническом обслуживании выдается исключительно после фактического завершения всех работ, включенных в согласованный объем технического обслуживания, и подтверждает, что:

- все предусмотренные работы выполнены;
- результаты работ соответствуют применимой документации по техническому обслуживанию;
- в рамках выполненного объема работ отсутствуют известные несоответствия, создающие угрозу безопасности полетов.

Выдача свидетельства при незавершенных работах не допускается, за исключением случаев, прямо предусмотренных применимыми требованиями (например, при допустимом переносе дефектов в соответствии с MEL).

Свидетельство о техническом обслуживании должно быть оформлено:

- после завершения технического обслуживания;
- до вылета воздушного судна, независимо от того, выполняется ли полет немедленно либо спустя определенное время после завершения работ.

Свидетельство является обязательным условием допуска воздушного судна к эксплуатации после выполнения технического обслуживания.

65. *Новые неисправности, выявленные в ходе технического обслуживания или незавершенные заказы на работы, доводятся до сведения эксплуатанта, ответственного за поддержание лётной годности воздушного судна, с целью получения согласия на устранение таких неисправностей или восполнение недостающих элементов заказа на техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.*

При отказе эксплуатанта от проведения такого технического обслуживания, организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники выдается Свидетельство о техническом обслуживании в пределах выполненных работ организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники указывает этот факт в Свидетельстве о техническом обслуживании до его выдачи.

В случае выявления в ходе технического обслуживания новых неисправностей либо незавершённых элементов заказа на работы организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обязана незамедлительно довести соответствующую информацию до сведения эксплуатанта либо иной организации, ответственной за поддержание лётной годности воздушного судна, для принятия решения о дальнейшем порядке действий.

Информирование осуществляется исключительно с целью получения согласия:

- на устранение выявленных неисправностей; и (или)
- на выполнение недостающих элементов заказа на техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.

Организация по техническому обслуживанию не принимает самостоятельных решений о невыполнении таких работ без согласования с эксплуатантом или организацией, ответственной за поддержание лётной годности.

В случае отказа эксплуатанта либо организации, ответственной за поддержание лётной годности, от выполнения дополнительного технического обслуживания:

- организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники вправе выдать Свидетельство о техническом обслуживании исключительно в пределах фактически выполненных работ;
- факт отказа от выполнения дополнительных работ либо незавершённости отдельных элементов заказа подлежит обязательному отражению в Свидетельстве о техническом обслуживании до его выдачи.

Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает:

- документальное подтверждение доведения информации о выявленных неисправностях и незавершённых работах;
- документальное подтверждение согласия либо отказа эксплуатанта;
- прослеживаемость указанной информации в Свидетельстве о техническом обслуживании и сопутствующей производственной документации.

66. *Свидетельство о техническом обслуживании содержит следующее заявление:*

Подтверждает, что указанные работы, если не указано иное, выполнены в соответствии со статьей 48 Закона и в отношении данных работ воздушное судно утверждено для допуска к эксплуатации.

Также указывается номер сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и данные лица, выдавшего данное свидетельство.

Свидетельство о техническом обслуживании должно:

- относиться исключительно к тем работам, которые указаны:
 - в указаниях держателя сертификата типа (TC) или дополнительного сертификата типа (STC),
 - либо в декларации соответствия конструкции,
 - либо в документации эксплуатанта,
 - либо в программе технического обслуживания воздушного судна;
- при необходимости содержать перекрёстные ссылки на применяемую эксплуатационную или ремонтную документацию.

Дата выполнения технического обслуживания указывается с учётом:

- календарной даты;
- налёта в часах;
- количества циклов;
- количества посадок;
- в зависимости от того, какие параметры применимы к соответствующим ограничениям ресурса или межремонтным интервалам.

При выполнении значительного объёма технического обслуживания допускается:

- указывать в Свидетельстве обобщённое описание выполненных работ, при условии наличия:
 - уникальной ссылки на комплект производственной документации (work package), содержащий полный перечень выполненных работ.

Размерная, измерительная и иная критически значимая информация подлежит обязательному сохранению в составе производственного комплекта документации.

В Свидетельстве о техническом обслуживании в обязательном порядке указываются:

1. номер сертификата (одобрения) организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;
2. фамилия, имя (при наличии – отчество), должность и подпись сертифицирующего персонала, выдавшего Свидетельство;

3. дата оформления Свидетельства;
4. идентификация воздушного судна или компонента (тип, регистрационный/серийный номер – при применимости).

67. Свидетельство о техническом обслуживании компонента выдается сертифицирующим персоналом после завершения технического обслуживания на компоненте, демонтированного с воздушного судна.

Свидетельство о техническом обслуживании компонента оформляется по форме согласно приложению 2 к настоящим Сертификационным требованиям.

Компонент авиационной техники, техническое обслуживание которого выполнено вне воздушного судна, подлежит оформлению Свидетельства о техническом обслуживании по результатам выполненных работ.

При установке такого компонента на воздушное судно оформляется отдельное Свидетельство о техническом обслуживании, подтверждающее правильность установки компонента.

В случае обслуживания компонента для собственного использования организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники оформление отдельного сертификата допускается в порядке, установленном руководством по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Компоненты авиационной техники, находившиеся на хранении, снятые с эксплуатации, либо обслуженные организациями, не имеющими соответствующего утверждения, допускаются к эксплуатации только после оценки их состояния, подтверждения выполнения применимых директив по лётной годности, установления остаточного ресурса и оформления Свидетельства о техническом обслуживании в порядке, установленном настоящими Сертификационными требованиями.

Компоненты, снятые с воздушных судов, выведенных из эксплуатации либо подвергшихся авиационным происшествиям, инцидентам или иным нештатным воздействиям, допускаются к эксплуатации исключительно после выполнения дополнительных проверок, испытаний и документального подтверждения их исправного состояния.

Свидетельство о техническом обслуживании компонента содержит сведения о выполненных работах, применённой эксплуатационной документации, выполнении директив по лётной годности, состоянии ресурсов и подтверждает пригодность компонента к эксплуатации в пределах указанных условий.

Пункт 68. Управление качеством.

68. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники внедряет систему качества, описание которой содержится в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

В целях обеспечения соответствия выполняемых работ требованиям летной годности и безопасности полетов организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники **внедряет и поддерживает систему качества**.

Система качества является неотъемлемой частью системы управления организации и направлена на:

1. обеспечение выполнения требований Сертификационных требований и утвержденных процедур организации;
2. контроль соответствия выполняемых работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники установленным стандартам;
3. своевременное выявление несоответствий, анализ их причин и принятие корректирующих и предупреждающих мер;
4. постоянное улучшение процессов технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

Описание системы качества, включая ее структуру, функции, распределение ответственности, процедуры внутреннего контроля и мониторинга соответствия, приводится в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Руководство по процедурам должно содержать, в том числе:

- политику и цели организации в области качества;
- описание процедур контроля и обеспечения качества;
- порядок проведения внутренних проверок (аудитов);
- порядок управления несоответствиями и корректирующими действиями;
- порядок внесения изменений в систему качества и контроля их реализации.

Система качества подлежит применению всеми структурными подразделениями организации и обязательна для исполнения всем персоналом, вовлеченым в деятельность по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

69. Служба контроля и/или гарантии качества проводит независимые аудиты гарантии качества. Организация предусматривает систему информирования руководителя организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники по вопросам гарантии качества.

70. Ежегодная программа аудитов качества должна включать аудиты по проверке всех разделов и глав Руководства по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. Также в программе аудитов должны быть предусмотрены аудиты контрактных организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, признанных уполномоченной организацией в сфере гражданской авиации, по соответствию настоящим сертификационным требованиям.

Служба контроля и/или гарантии качества организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной

техники:

1. проводит независимые аудиты гарантии качества, охватывающие:
 - соблюдение требований Сертификационных требований;
 - выполнение процедур, установленных Руководством по процедурам организации;
 - эффективность процессов технического обслуживания и ремонта;
 - соответствие конечного результата (изделия авиационной техники) установленным требованиям.
2. обеспечивает объективность и независимость аудитов, исключая участие в аудитах персонала, ответственного за проверяемые процессы, процедуры или продукцию.

Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники устанавливает систему информирования руководителя организации по вопросам гарантии качества, которая предусматривает:

1. регулярное доведение до руководителя:
 - результатов независимых аудитов;
 - выявленных несоответствий и негативных тенденций;
 - статуса корректирующих и предупреждающих мероприятий;
2. информирование руководителя организации о любых несоответствиях, которые:
 - могут повлиять на безопасность полетов;
 - свидетельствуют о системных недостатках в процессах ТОиР;
 - требуют управленческих решений или перераспределения ресурсов.

Порядок проведения независимых аудитов и система информирования руководителя организации обязательно описываются в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

71. В целях обеспечения надлежащего выполнения анализа по несоответствиям, выявленным в процессе внутренних и внешних аудитов, служба гарантии качества организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники обеспечивает ведение документации, запись результатов аудитов контроля и/или гарантии качества, корректирующих действий и анализ основных причин возникновения несоответствий, а также предотвращение повторения несоответствий.

В целях обеспечения надлежащего анализа несоответствий, выявленных в ходе внутренних и внешних аудитов, служба контроля и/или гарантии качества организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники: обеспечивает ведение и хранение документации, относящейся к системе качества, включая:

- результаты независимых аудитов качества;
- зарегистрированные несоответствия;
- корректирующие и предупреждающие действия;
- результаты анализа основных (корневых) причин выявленных несоответствий;

осуществляет оценку эффективности корректирующих действий и контроль сроков их реализации; обеспечивает анализ причин несоответствий с целью:

- исключения системных нарушений;
- предотвращения повторного возникновения аналогичных несоответствий;

обеспечивает информирование ответственного руководителя (accountable manager) о:

- выявленных несоответствиях;
- статусе корректирующих действий;
- вопросах, связанных с безопасностью полётов и соответствием установленным требованиям.

72. Подразделение гарантии качества организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники должно иметь типовую форму отчёта по результатам аудита, годовой план аудитов гарантии качества, что должно быть описано в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники. В Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники должно иметься описание системы обратной связи с персоналом организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, и описание того, что ответственными лицами предприняты и обеспечены корректирующие действия.

Подразделение контроля и/или гарантии качества организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники должно:

иметь и применять:

- типовую форму отчёта по результатам аудита качества;
- годовой (плановый) график проведения аудитов гарантии качества, охватывающий все применимые направления деятельности организации;

обеспечивать, чтобы указанные формы, планы и процедуры были описаны и утверждены в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

обеспечить наличие в Руководстве по процедурам:

- описания системы обратной связи по качеству с персоналом организации;
- порядка доведения информации о результатах аудитов и выявленных несоответствиях до соответствующих подразделений;
- подтверждения того, что ответственными должностными лицами предприняты и обеспечены корректирующие действия, включая контроль сроков их выполнения и оценку результативности.

Система обратной связи по качеству не подлежит передаче на аутсорсинг и функционирует в интересах обеспечения

безопасности полётов и постоянного соответствия требованиям Сертификационных требований.

Пункт 73. Передача части работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники по договору.

73. Организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники несет ответственность за работы, которые она передает сторонним (субподрядным) организациям на основании договора. При этом организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники:

1) обеспечивает включение передаваемых работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники в свою область деятельности для оценки компетентности сторонних (субподрядных) организаций, обеспечивая соответствие настоящим сертификационным требованиям;

2) сохраняет ответственность за управление качеством и допуском к эксплуатации после выполнения переданных работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники по договору, включая соблюдение требований по летной годности;

3) разрабатывает и внедряет процедуры управления и постоянного контроля переданных по договору работ, а также определяет полномочия и ответственность персонала, занимающегося управлением данными работами.

Передача части работ по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники по договору (подряд или субподряд) не освобождает организацию по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники от ответственности за соответствие выполненных работ требованиям летной годности, безопасности полётов и настоящих Сертификационных требований.

Организация, передающая работы по договору, управляет такими работами в рамках собственной системы управления и системы качества.

В случае передачи части работ по договору организация:

1. включает передаваемые работы в собственную область деятельности, определённую в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, с целью:
 - оценки компетентности подрядной (субподрядной) организации;
 - оценки соответствия выполняемых работ настоящим Сертификационным требованиям;
 - обеспечения надзора и контроля таких работ;
2. проводит предварительную оценку (аудит) потенциального подрядчика (субподрядчика) до начала выполнения работ, включая:
 - оценку применимых разрешений, ресурсов, персонала и оборудования;
 - оценку применимых процедур, документации и данных по техническому обслуживанию;
 - оценку способности подрядчика выполнять заявленный объём работ в соответствии с требованиями летной годности.

Предварительный аудит проводится под ответственностью функции мониторинга соответствия (службы гарантии качества).

Организация, передающая работы по договору:

1. сохраняет полную ответственность за:
 - управление качеством переданных работ;
 - соответствие выполненных работ требованиям летной годности;
 - принятие решения о выпуске в эксплуатацию воздушного судна или компонента;
2. обеспечивает, чтобы:
 - сертификация выполненных работ осуществлялась либо сертифицирующим персоналом организации, либо персоналом подрядчика, уполномоченной организацией в соответствии с установленными процедурами;
 - ни одна переданная по договору работа не освобождалась от требований внутреннего контроля и мониторинга соответствия;
3. гарантирует, что передача работ по договору не приводит к снижению уровня безопасности полётов и не нарушает целостность системы управления организации.

Организация разрабатывает, внедряет и описывает в Руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники процедуры управления подрядными и субподрядными работами, которые, как минимум, предусматривают:

1. порядок выбора и допуска подрядчиков (субподрядчиков), включая:
 - критерии оценки;
 - условия допуска;
 - объём разрешённых работ;
2. порядок определения ресурсов подрядчика, включая:
 - использование собственной или подрядной документации, данных по техническому обслуживанию, оборудования и компонентов;
 - условия применения специализированных услуг и специализированной документации;
3. порядок контроля качества переданных работ, в том числе:
 - контроль выполнения работ в процессе;
 - контроль сопроводительной документации;
 - порядок инспекций и проверок при невозможности полного контроля на этапе приёмки;
4. распределение полномочий и ответственности персонала, осуществляющего управление подрядными и

Осы құжат "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ-ның меншігі болып табылады. /

- субподрядными работами;
5. интеграцию подрядных и субподрядных работ в ключевые процессы системы управления, включая:
 - управление рисками безопасности;
 - мониторинг соответствия;
 - внутреннюю систему отчётности о событиях;
 6. ведение записей обо всех:
 - аудитах и инспекциях подрядчиков;
 - выявленных несоответствиях;
 - корректирующих действиях;
 - случаях приостановки или прекращения договорных отношений;
 7. порядок отзыва или прекращения договоров с подрядчиками (субподрядчиками), не обеспечивающими соответствие требованиям организации.

Договор между организацией по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники и подрядной (субподрядной) организацией должен содержать положения, обеспечивающие:

1. доступ уполномоченной организации в сфере гражданской авиации к подрядчику (субподрядчику) для целей надзора;
2. возможность проведения аудитов и инспекций;
3. обеспечение прозрачности выполнения работ и обмена информацией, включая сообщения о событиях, влияющих на летную годность и безопасность полётов.

Сведения о документе

Тип документа	Приказ
Номер и дата документа	128 от 06.02.2026
Ссылка на документ	https://caa.workspace.kz/storage/document_attachments/WSWvHuwlOqWII2vnEc4ZVHPGHMRweo7GIZZLBX.pdf
Отправитель	Акционерное общество "Авиационная администрация Казахстана"
Автор	Оразалиева Д. М., Специалист по авиационным стандартам (тел: , email: dariga.orazaliyeva@caa.gov.kz)

Лист согласования

ФИО	Дата и время	Результат	ЭЦП
Даутбаев Ермек Шынтаевич	2026-02-05 12:21:58	Согласован	Нет
Аденов Галым Маратович	2026-02-05 12:23:00	Согласован	Нет
Дильмагамбетов Серик Мырзабекович	2026-02-05 12:27:46	Согласован	Нет
Батькаев Равиль Рафхатович	2026-02-05 12:28:52	Согласован	Нет
Есмурзаева Айгерим	2026-02-05 12:33:44	Согласован	Нет
Жантлеуов Нурдаулет Шоханович	2026-02-05 12:39:14	Согласован	Нет
Султанов Ринат Ильшатович	2026-02-05 12:45:24	Согласован	Нет
Курносов Данил Викторович	2026-02-06 12:25:10	Согласован	Нет
Абдугулов Даурен Мауленович	2026-02-05 18:35:11	Согласован с замечанием	Нет
Согласовано. После подписания ВНД прошу направить в УКСС.			
Раймжанова Арайлым Сериковна	2026-02-06 12:42:06	Согласован	Нет

Лист подписания

Главный исполнительный директор (И.о.: Сатжанов Аслан Маратович)	2026-02-06 16:13:09	Подписан	Да
--	---------------------	----------	----

Лист регистрации

Оспанова Айнур Нуржановна	2026-02-06 16:15:24	Зарегистрирован	Нет
---------------------------	---------------------	-----------------	-----

Лист отправки

Лист корреспондентов



2003 жылғы 7 қантардағы № 370-II «Электрондық құжат және электрондық цифрлық қолтаңба» туралы ҚР Заңының 7-бабы 1 тармағына сәйкес қол қоюға екілеттігі бар адамның электрондық цифрлық колтаңбасы арқылы күөлдандырылған. Осы құжат қағаз жеткізгіштегі қол қойылған құжатпен бірдей.



Данный документ согласно пункту 1 статьи 7 ЗРК от 7 января 2003 года № 370-II «Об электронном документе и электронной цифровой подписи», удостоверенный посредством электронной цифровой подписи лица, имеющего полномочия на его подписание, равнозначен подписанию