



ҚАЗАҚСТАННЫҢ
АВИАЦИЯЛЫҚ
ӘКІМШІЛІГІ

2025 жылға арналған ұшу қауіпсіздігінің жай-күйін талдау


Мәңгілік Ел Даңғылы 55/15
Астана қ., Қазақстан Республикасы

www.caa.gov.kz

Кіріспе

Азаматтық авиациядағы ұшу қауіпсіздігі жағдайын талдау ағымдағы үрдістерді бағалауға және авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғалардың алдын алу жөніндегі шаралардың тиімділігін арттыру үшін басым бағыттарды айқындауға мүмкіндік береді.

Азаматтық авиациядағы ұшу қауіпсіздігі жағдайын талдау – ұшу қауіпсіздігі саласындағы ағымдағы жағдайды бағалауға, авиациялық қызметтің тиісті бағыттары (сипаттамалары) бойынша өсу немесе төмендеу үрдістерін анықтауға арналған талдамалық құжат болып табылады. Талдау қызмет көрсетушілердің ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесінің (ҰҚБЖ) процестері мен рәсімдері шеңберінде алынған нақты ақпаратқа негізделеді, авиациялық оқиғалар туралы мәліметтерді қамтиды және азаматтық авиация саласында ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыру мақсатында алдын алу шараларын әзірлеу мен қабылдау үшін ұшу қауіпсіздігі жағдайын бағалау мақсатында жүргізіледі.



Талдау «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ (ҚАӘ) тарапынан Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы Заңына [1] сәйкес жасалады, азаматтық авиация саласындағы ұшу қауіпсіздігі бағдарламасының [2] мақсаттары мен міндеттерін ескереді, қызмет көрсетушілердің Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшу жұмыстарын ұйымдастыру қағидаларын [3] орындау барысында алынған деректерге негізделеді және азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларына [4] сәйкес ақпаратты қамтиды.

МАЗМҰНЫ

Кіріспе	2
1. ДЕРЕКТЕР КӨЗДЕРІ ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ӨНДЕУ ӘДІСТЕМЕСІ	4
2. ҚАӘ АҚ ҰҚ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУҒА ҚЫСҚАША ШОЛУ	5
3. КОММЕРЦИЯЛЫҚ ӘУЕ ТАСЫМАЛЫ	6
3.1 АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚИҒА	7
3.2 ЕЛЕУЛІ АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒА / АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒА	8
3.3 АБСОЛЮТТІК / САЛЫСТЫРМАЛЫ КӨРСЕТКІШТЕР	9
4. АВИАЦИЯЛЫҚ ЖҰМЫСТАР ЖӘНЕ ЖАЛПЫ МАҚСАТТАҒЫ АВИАЦИЯ	13
4.1 АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚИҒА	15
4.2 АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒАЛАР МЕН ЕЛЕУЛІ АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒАЛАР	17
4.3 АБСОЛЮТТІК / САЛЫСТЫРМАЛЫ КӨРСЕТКІШТЕР	20
5. МІНДЕТТІ ЖӘНЕ ЕРІКТІ ХАБАРЛАМАЛАРДЫ ТАЛДАУ	22
5.1 МІНДЕТТІ ХАБАРЛАМА	22
5.2 ЕРІКТІ ХАБАРЛАМАЛАР	27
6. SAFA ИНСПЕКЦИЯЛАРЫНЫҢ НӘТИЖЕЛЕРІ	28
7. НОРМАТИВТІК БАЗАНЫ ЖЕТІЛДІРУ	29
Қолданылған қысқартулар тізімі	30
СІЛТЕМЕЛЕР	31

1. ДЕРЕКТЕР КӨЗДЕРІ ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ӨҢДЕУ ӘДІСТЕМЕСІ

Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының әуе кемелерінің 2025 жылға арналған ұшу қауіпсіздігі жағдайын талдау шеңберінде Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру департаменті (ҚР КМ КОМОТТД) ұсынған 2025 жылға арналған деректер пайдаланылды.

Уәкілетті тергеп-тексеру органы ұсынған деректерге сәйкес, тергеп-тексерілуге жататын авиациялық оқиғалардың жалпы саны 35-ті құрады: авиациялық оқиғалар (АО) – 4 (қаза тапқандар саны – 4), елеулі оқыс оқиғалар – 3, оқыс оқиғалар – 28.

Айта кету қажет, Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының әуе кемелерінің 2025 жылға арналған ұшу қауіпсіздігі жағдайын талдау (ААК тарапынан жүргізілген) деректері мен ҚР КМ КОМОТТД ұсынған 2025 жылға арналған уәкілетті тергеп-тексеру органы деректері арасындағы айырмашылық (әсіресе оқыс оқиғалар саны бойынша) ұшу қауіпсіздігі тәуекелдерін анықтаудың қолданылатын әдістеріне байланысты.

ҚР КМ КОМОТТД негізінен орын алған фактілер бойынша тергеп-тексерілуге жататын авиациялық оқиғаларды есепке алу және талдауға негізделген реактивті әдісті қолданады, ал ҚАӘ ұшу қауіпсіздігі тәуекелдерін анықтау мақсатында алдын алу және профилактикалық тәсілдерді қолданады. Бұл тәсілдер төмен тәуекел деңгейіндегі оқиғаларды қоса алғанда, авиациялық оқиғаларды есепке алу және талдауды қамтиды, әлеуетті қауіптер мен жүйелік кемшіліктерді анықтауға бағытталған.

Осы мақсатта ҚАӘ ұшу қауіпсіздігі жағдайын талдау және ұшу жұмысын ұйымдастыру бойынша жүргізілген талдаулар деректерін пайдаланады, аталған деректер қызмет көрсетушілер тарапынан өздерінің ҰҚБЖ шеңберінде ұсынылады.

2. ҚАӘ АҚ ҰҚ ЖАЙ-КҮЙІН ТАЛДАУҒА ҚЫСҚАША ШОЛУ

Коммерциялық авиация

2025 жылы коммерциялық тасымалдарды жүзеге асыратын Қазақстанның авиакомпаниялары 127 245 рейс орындап, 15,4 млн жолаушы тасымалдады, бұл операциялық қызметтің жеткілікті жоғары қарқындылығын көрсетеді, сонымен қатар 53 оқыс оқиғалар және 1 елеулі оқыс оқиға тіркелді.

Авиациялық жұмыстар және жалпы мақсаттағы авиация

2025 жылы авиациялық жұмыстар (АЖ) және жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) шеңберінде 28 936 ұшу орындалды. 2025 жыл ішінде АЖ және ЖМА кезінде 4 авиациялық оқиға (АО) орын алды, оның ішінде 2 авиациялық оқиға адам өлімі болды. адамдар өлімі болған жалпы саны 4 адамды құрады.

Жалпы алғанда, тасымал көлемінің едәуір жоғары болуына қарамастан, ұшу қауіпсіздігі деңгейі қанағаттанарлық деп бағаланады, алайда адамдар өлімі болған авиациялық оқиғалардың болуы алдын алу шараларын күшейту, қауіпті факторларды анықтау (тәуекелдерді бағалау) және осындай оқиғалардың қайталануын болдырмауға бағытталған тиісті түзету іс-шараларын қабылдау қажеттілігін көрсетеді.

Кесте 1. 2025 жылғы сандық деректер

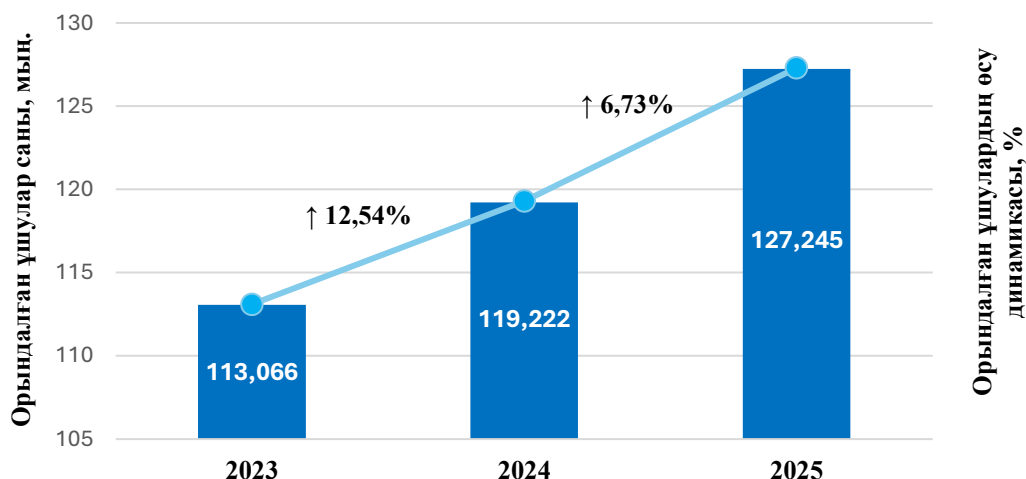
Коммерциялық авиация	
1. Орындалған ұшулар:	127,245
2. Қазақстандық авиакомпаниялар тасымалдаған жолаушылар саны:	15,4млн
3. АО:	-
4. Елеулі авиациялық оқыс оқиға:	1
5. Авиациялық оқыс оқиға:	53
АЖ и ЖМА	
1. Орындалған ұшулар:	28,936
2. Адамдар өлімі болған авиациялық оқиға:	2
3. Адам шығынынсыз болған авиациялық оқиға:	2
4. Адамдар өлімі саны:	4
5. Елеулі авиациялық оқыс оқиға:	1
6. Авиациялық оқыс оқиға:	5

3. КОММЕРЦИЯЛЫҚ ӘУЕ ТАСЫМАЛЫ



Коммерциялық тасымалдауды жүзеге асыратын авиакомпаниялардан алынған мәліметтер негізінде 2025 жылы 127,245 рейс орындалды, бұл 2024 жылмен салыстырғанда 6,73% - ға (119,222) және 2023 жылы орындалған рейстермен (113,066) салыстырғанда 12,54% - ға өсті, бұл ұшу қарқындылығының артқанын көрсетеді.

1-диаграммада орындалған рейстер және пайыздық өсу қарқыны туралы ақпарат берілген.



1-диаграмма. Коммерциялық авиациядағы ұшулар саны және олардың пайыздық өсімі

Осылайша, коммерциялық авиацияда орындалған ұшулар туралы ақпаратты ескере отырып, 2023–2025 жылдар кезеңінде операциялық белсенділік көлемінің тұрақты әрі өзара байланысты өсуі байқалады.

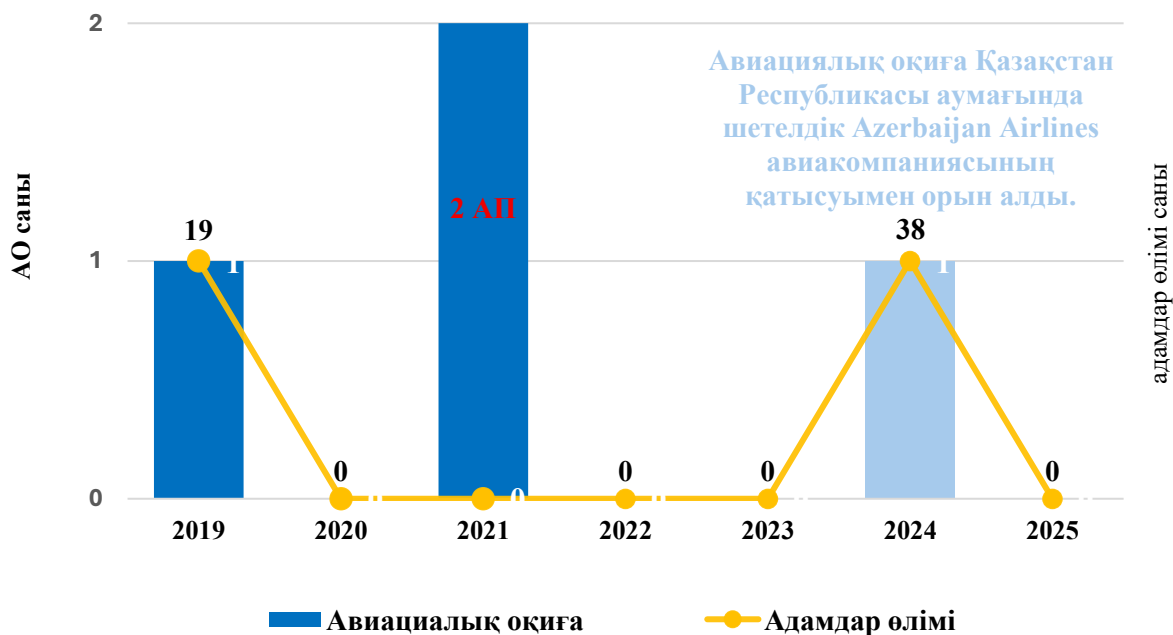
2025 жылы трафик қарқындылығының артуы, яғни ұшулар санының көбеюі экипаждардың ұшу сағатының ұлғаюына, әуе кемелерінің циклдерінің артуына және пайдалану мен қызмет көрсету бөлімшелеріне түсетін жалпы жүктеменің өсуіне алып келеді. Бұл өз кезегінде операциялық қызметтің ықтимал (мүмкін) әрі қарай кеңеюі жағдайында тәуекелдің қолайлы деңгейін сақтау мақсатында ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі (ҰҚБЖ) шеңберінде ұшу қауіпсіздігі көрсеткіштерін күшейтілген бақылауды талап етеді.

3.1 АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚИҒА

2019–2025 жылдар аралығында авиациялық оқиғалар тұрақты емес сипатта болды, бұл ретте қарастырылып отырған кезеңде Қазақстанның коммерциялық авиациясында орындалған ұшулар санының өсуіне қарамастан, адам шығыны бар авиациялық оқиғалар тіркелген жоқ. 2021 жылы адам шығынысыз екі авиациялық оқиға орын алды, ал ең ауыр салдарға әкелген оқиға 2024 жылы тіркелді (1 авиациялық оқиға / 38 қаза болған), ол Қазақстан Республикасы аумағында шетелдік авиакомпанияның (Azerbaijan Airlines) қызметімен байланысты болды.

Жалпы алғанда, тасымал көлемінің артуы авиациялық оқиғалар санының өсуімен қатар жүрмеді, алайда адам шығыны бар авиациялық оқиғаның (Azerbaijan Airlines) болуы алдын алу шараларын одан әрі күшейту, қауіпті факторларды жүйелі және проактивті түрде анықтау, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі (ҰҚБЖ) шеңберінде түзету іс-шараларын іске асыру қажеттілігін көрсетеді.

2-диаграммада 2019–2025 жылдар кезеңіндегі қызмет көрсетушілердің ұшу жұмысын ұйымдастыру (ҰЖҰ) материалдары мен талдауларына, сондай-ақ Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру (ҚР КМ КОМОТТД) ұсынған деректерге негізделген коммерциялық авиациядағы авиациялық оқиғалар санының статистикасы көрсетілген.



2-диаграмма. Коммерциялық авиациядағы авиациялық оқиғалар саны / адамдар өлімі саны

Авиациялық оқиғалардың (АО) адам шығыны, материалдық залал және беделдік шығындар сияқты елеулі салдарға әкелетінін, сондай-ақ ұшу

қауіпсіздігінің жалпы жағдайына теріс әсер ететінін атап өткен жөн. АО салдарын азайту үшін авариялық-құтқару қызметтерінің жедел әрекет етуі, авариялық жоспарды тиімді қолдану, сондай-ақ ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі (ҰҚБЖ) шеңберінде салдардың ауырлығын төмендетуге және осындай оқиғалардың қайталануын болдырмауға бағытталған түзету және алдын алу шараларын енгізу қажет.

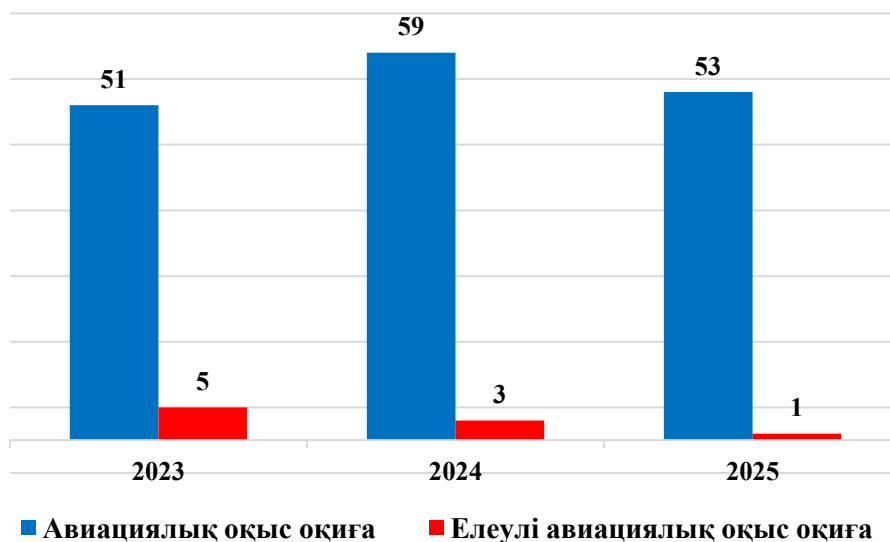
3.2 ЕЛЕУЛІ АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒА / АВИАЦИЯЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒА

2023–2025 жылдар кезеңіндегі деректерге сәйкес, коммерциялық авиацияда авиациялық оқыс оқиға санының жалпы төмендеу үрдісі байқалады, сонымен қатар елеулі авиациялық оқыс оқиға саны да тұрақты түрде азаюда.

2025 жылы 53 авиациялық оқыс оқиға тіркелді, бұл 2024 жылғы көрсеткіштен (59 авиациялық оқыс оқиға) 10%-ға төмен және 2023 жылғы көрсеткіш деңгейінде (51 авиациялық оқыс оқиға), бұл ұшулар санының өсуіне қарамастан оқиғалар деңгейінің тұрақтанғанын көрсетеді.

2025 жылы елеулі авиациялық оқыс оқиға саны 1 жағдайды құрады, бұл 2024 жылмен (3 елеулі авиациялық оқыс оқиға) салыстырғанда төмендеу болып табылады және 2023 жылы тіркелген ең жоғары көрсеткіштен (5 елеулі авиациялық оқыс оқиға) едәуір аз.

Төменде 3-диаграммада 2023–2025 жылдар аралығындағы деректер негізінде коммерциялық авиациядағы авиациялық оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиға туралы ақпарат ұсынылған.



3-диаграмма. Коммерциялық авиация оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиға саны

Жалпы алғанда, елеулі авиациялық оқыс оқиға санының азаюы және авиациялық оқыс оқиға жалпы санының шамалас деңгейде сақталуы оқиғалардың ауырлығының төмендегенін және қолданыстағы ұшу қауіпсіздігін

басқару жүйелері (ҰҚБЖ) шеңберінде тәуекелдерді басқару шараларының тиімділігінің артқанын көрсетеді. Бұл динамика қауіпті факторларды ерте анықтауға және авиациялық оқиғалар ауыр салдарға ұласуын болдырмауға бағытталған алдын алу шараларының нәтижелілігін айқындайды.

Сонымен қатар, авиациялық оқиғалар санының елеулі деңгейде сақталуы авиациялық оқиғалардың себептерін жүйелі түрде талдауды жалғастыру, қауіпсіздік көрсеткіштерін (SPI) мониторингтеуді күшейту, сондай-ақ алдын алу және түзету шараларын жетілдіру қажеттілігін растайды. Әсіресе типтік авиациялық оқиғалардың қайталануын болдырмауға және олардың елеулі авиациялық оқиға санатына өту ықтималдығын одан әрі төмендетуге ерекше назар аудару қажет, бұл коммерциялық авиацияда тәуекелдің қолайлы деңгейін сақтау үшін маңызды.

2025 жылы тіркелген 53 авиациялық оқиға қызмет көрсетушілер тарапынан қызметті тұрақты түрде мониторингтеу және ҰҚБЖ жетілдіру қажеттілігін, сондай-ақ қызмет көрсетушілер мен азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым арасындағы үздіксіз ақпарат алмасуды қамтамасыз ету қажеттігін көрсетеді.

Коммерциялық авиациядағы авиациялық оқиға мен елеулі авиациялық оқиға себептері бойынша бөлінуі 2-кестеде ұсынылған.

2-кесте. Авиациялық оқиға мен елеулі авиациялық оқиғалардың себептері бойынша бөлінуі

Кезең	Барлығы	Себептер						
		АФ	КОЖ	ӘҚҚ	Құстар	Аэропорт	Қоршаған орта	Басқа
2023	56	13,5	25	3	9	3	0,5	2
2024	62	12	32	0	13	2	2	1
2025	54	7	33	0	8	3	2	1

*— авиакомпаниялар жіктеген оқиғалар Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінен тыс жерде орын алған.

Ескертпе. ӘҚҚ-мен байланысты себептер бойынша Қазақстан Республикасының әуе кеңістігінде орын алған және оқиғалар (елеулі оқиғалар) ретінде жіктелетін авиациялық оқиғалар аэронавигациялық қызмет көрсету провайдері жүргізетін ұшу қауіпсіздігі жағдайының талдауында көрсетіледі.

2025 жылы авиациялық оқиға туындау себептерінің негізгі бөлігін, алдыңғы кезеңдердегідей, техникалық және конструкциялық-өндірістік кемшіліктер (61%), сондай-ақ жердегі әуеайлақтық рәсімдерді дұрыс орындамау (адам факторы – 13%) және әуе кемелерінің құстармен соқтығысуы (құстардың соқтығысуы – 15%) құрайды.

3.3 АБСОЛЮТТІК / САЛЫСТЫРМАЛЫ КӨРСЕТКІШТЕР

Төмендегі 3-кестеде 2023–2025 жылдар кезеңінде коммерциялық авиацияда нақты орындалған ұшулар саны ескеріле отырып, авиациялық оқиғалар (КАП), оқыс оқиғалар (КОҚ) және елеулі оқыс оқиғалар (КЕОҚ) бойынша абсолюттік көрсеткіштердің 10 000 операцияға шаққандағы салыстырмалы көрсеткіштерге қайта есептелуі ұсынылған.

Көрсеткіштерді абсолюттік мәннен салыстырмалы мәнге қайта есептеу келесі формула бойынша жүргізіледі:

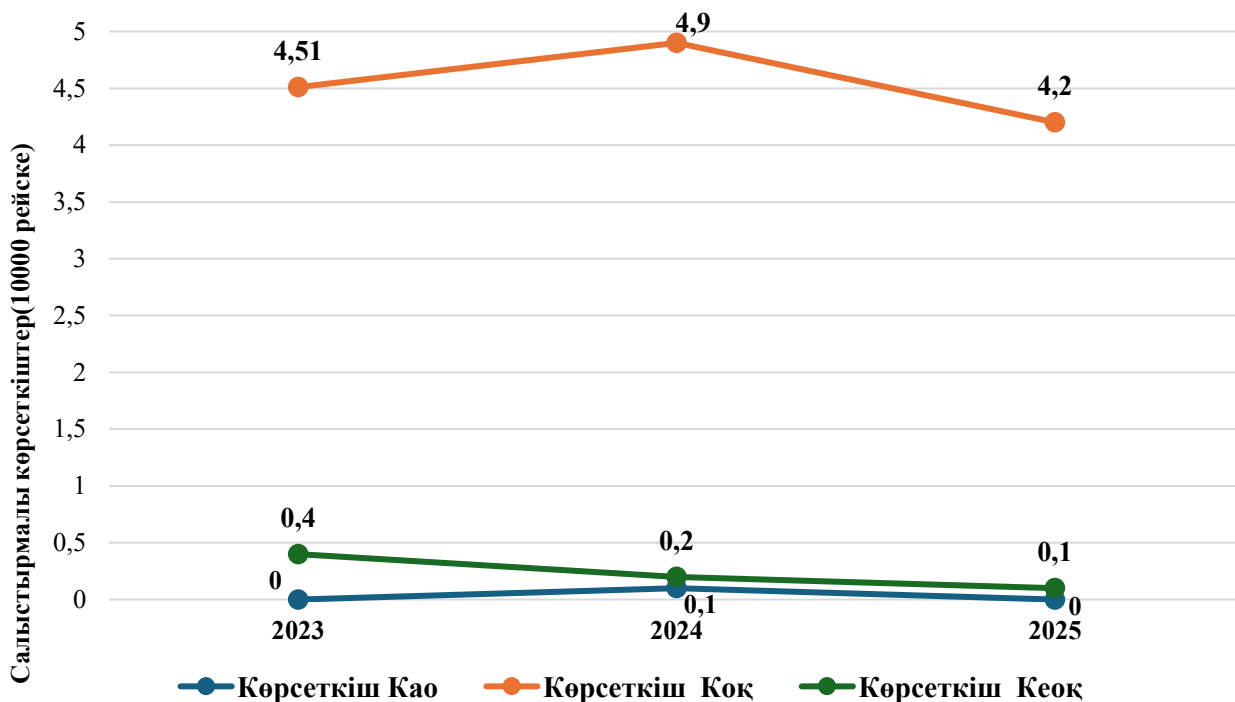
$$\text{Салыстырмалы көрсеткіш } K_{\text{АО/ОҚ/ЕОҚ}} = \frac{\text{Абсолютті көрсеткіш (АО/ОҚ/ЕОҚ)}}{\text{Ұшу саны}} \times 10\,000$$

Кесте 3. ҰҚ бойынша абсолютті және салыстырмалы көрсеткіштер

Оқиғалар	2023	2024	2025
	Ұшу саны	113 066	119 222
Ұшу қауіпсіздігі бойынша абсолютті көрсеткіштер			
Авиациялық оқиға	0	1	0
Авиациялық оқыс оқиға	51	59	53
Елеулі авиациялық оқыс оқиға	5	3	1
Ұшу қауіпсіздігі бойынша салыстырмалы көрсеткіштер			
Көрсеткіш $K_{\text{АО}}$	0	0,1	0
Көрсеткіш $K_{\text{ОҚ}}$	4,51	4,9	4,2
Көрсеткіш $K_{\text{ЕОҚ}}$	0,4	0,2	0,1

* - Авиациялық оқиғалардың салыстырмалы көрсеткіштерін есептеу үшін қолданылатын сандық мән, ол ұшулар саны арқылы көрсетілуі мүмкін.

4-диаграммада коммерциялық авиациядағы ұшу қауіпсіздігі бойынша салыстырмалы көрсеткіштер (авиациялық оқиғалар, авиациялық оқыс оқиға және елеулі авиациялық оқыс оқиға коэффициенттері) ұсынылған.



4-диаграмма. Коммерциялық авиациядағы ұшулар саны және авиациялық оқыс оқиға мен елеулі оқыс оқиға коэффициенттері

2023–2025 жылдар кезеңіндегі 10 000 орындалған ұшуға шаққандағы ұшу қауіпсіздігінің салыстырмалы көрсеткіштерін талдау коммерциялық авиациядағы операциялық қызмет көлемінің өзгеруін ескере отырып, ұшу қауіпсіздігі деңгейін объективті бағалауға мүмкіндік береді.

Қарастырылып отырған кезеңде Као көрсеткіші 2023 және 2025 жылдары нөлдік деңгейде сақталып, 2024 жылы 0,1 мәнін көрсетті, бұл ұшулар көлемінің ұлғаюына (әуе кемелерінің пайдалану қарқындылығының артуына және авиациялық қызметтің кеңеюіне) қарамастан авиациялық оқиғалардың жүйелі өсуінің жоқтығын білдіреді. Кок көрсеткіші салыстырмалы түрде тұрақты деңгейде сақталып, 2023 жылы – 4,51, 2024 жылы – 4,9 және 2025 жылы – 4,2 құрады, бұл теріс үрдістің жоқтығын көрсетеді және операциялық жүктеменің артуы жағдайында оқыс оқиғалардың бақыланатын сипатта екенін растайды.

Ең айқын оң динамика Кеок көрсеткіші бойынша байқалады, ол 2023 жылғы 0,4-тен 2024 жылы 0,2-ге және 2025 жылы 0,1-ге дейін біртіндеп төмендеді. Елеулі авиациялық оқыс оқиға салыстырмалы санының төмендеуі авиациялық оқиғалардың ауырлығының азайғанын және ҰҚБЖ шеңберінде іске асырылып жатқан алдын алу және түзету шараларының тиімділігін көрсетеді.

Жалпы алғанда, абсолюттік және салыстырмалы көрсеткіштердің жиынтық талдауы 2023–2025 жылдар аралығында орындалған ұшулар санының өсуі ұшу қауіпсіздігі деңгейінің нашарлауына әкелмегенін көрсетеді. Сонымен қатар, алынған нәтижелер қауіпсіздік көрсеткіштерін (SPI) жүйелі түрде мониторингтеуді жалғастыру, авиациялық оқиға себептерін басым тәртіппен талдау және коммерциялық авиацияда тәуекелдің қолайлы деңгейін сақтау мақсатында іс-шараларды іске асыруды жалғастыру қажеттілігін растайды.

4. АВИАЦИЯЛЫҚ ЖҰМЫСТАР ЖӘНЕ ЖАЛПЫ МАҚСАТТАҒЫ АВИАЦИЯ

Жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) және авиациялық жұмыстар (АЖ) бойынша орындалған ұшулар саны туралы алынған деректерге сәйкес, 2025 жылы 28 936 ұшу орындалды, бұл 2024 жылмен (43 655) салыстырғанда 33,7%-ға және 2023 жылғы орындалған ұшулармен (37 143) салыстырғанда 22,1%-ға аз.

2023–2025 жылдар аралығындағы жалпы мақсаттағы авиация және авиациялық жұмыстар бойынша ұшулар санының салыстырмалы деректері 4-кестеде ұсынылған.

4-кесте. ЖМА ұшулары және авиациялық жұмыстарды орындау кезіндегі ұшулар

Қызмет түрі	2023	2024	2025
Авиациялық жұмыстар	36016	42700	28554
Жалпы мақсаттағы авиация	1127	955	382
Барлығы:	37143	43655	28936

5-диаграммада әуе кемелерінің (ЖМА, АЖ) жалпы ұшу сағаты және оның пайыздық төмендеу қарқыны туралы жалпы ақпарат ұсынылған.

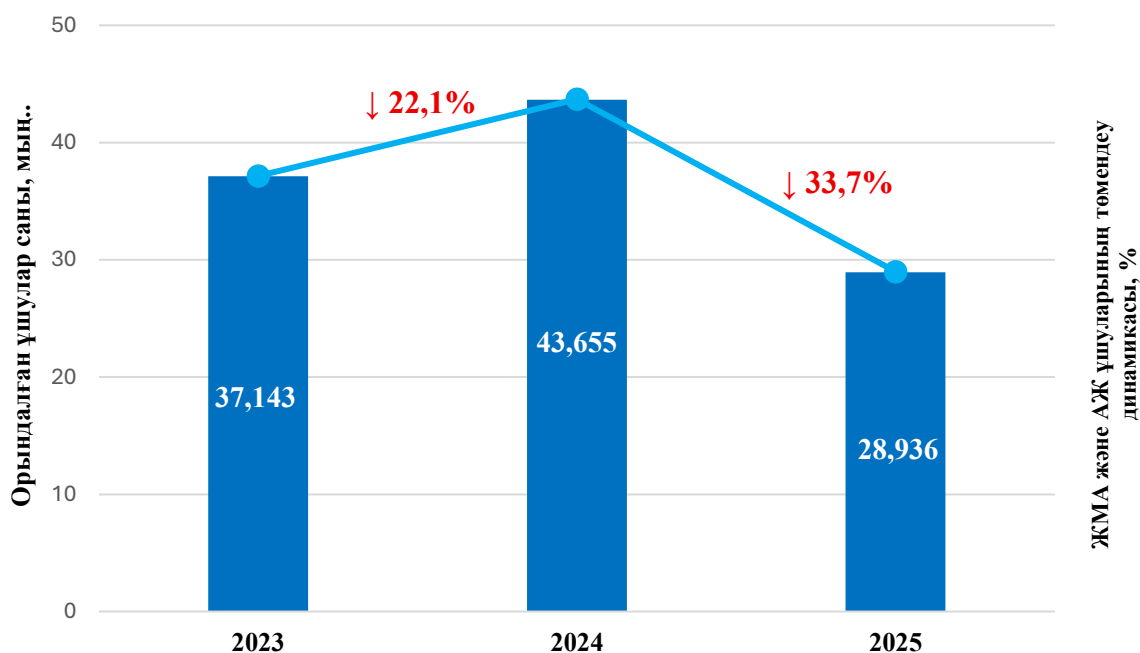


Диаграмма 5. ЖМА және АЖ ұшуларының саны мен пайызы

Көрсетілген кезеңде жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) бойынша ұшулар саны

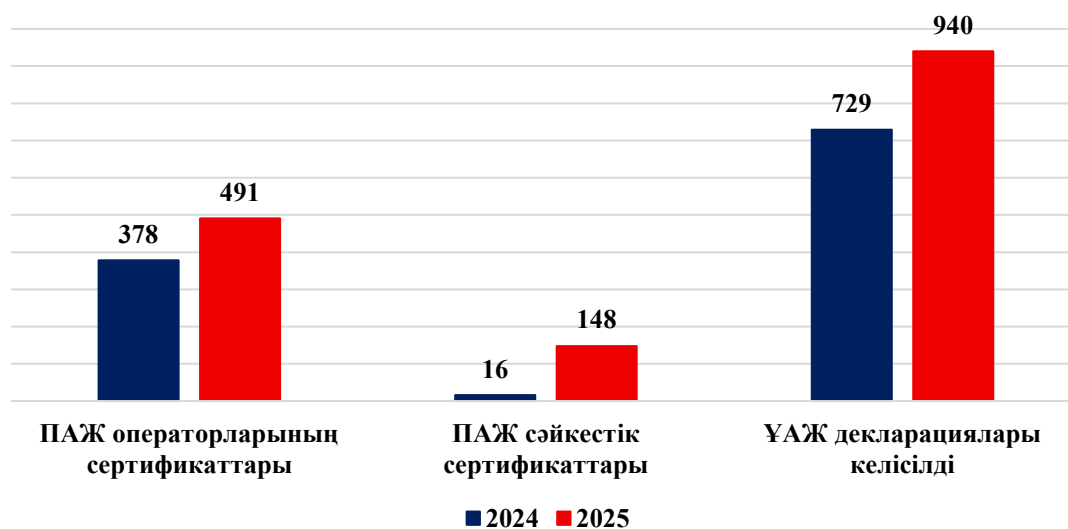
екі еседен астам қысқарып (60%-ға), 2024 жылғы 955-тен 2025 жылы 382-ге дейін төмендеді.

Авиациялық жұмыстар (АЖ) сегментінде ұшулар көлемі 33,1%-ға азайғаны тіркелді (2024 жылғы 42 700-ден 2025 жылы 28 554-ке дейін). АЖ сегментіндегі ұшулар көлемінің төмендеуі қызметтердің жекелеген түрлеріне сұраныстың азаюымен байланысты.

Сонымен қатар, АЖ саласындағы белсенділіктің төмендеуі пилотсыз авиациялық жүйелерді (ПАЖ) қолданудың кеңею үрдісімен де байланысты болуы ықтимал. ПАЖ пайдалану жұмыстарды орындаудың жеделдігін едәуір арттыруға, сондай-ақ қолжетімділігі қиын немесе әлеуетті қауіпті аймақтарда тапсырмаларды орындау кезінде экипаждар үшін тәуекелдерді төмендетуге мүмкіндік береді.

5-кесте. Қолданыстағы сертификаттар/рұқсаттар (пилотсыз авиациялық жүйелер)

Құжаттар	2024	2025
Пилотсыз авиациялық жүйелер операторларының сертификаттары	378	491
Пилотсыз авиациялық жүйелердің сәйкестік сертификаттары	16	148
Пилотсыз авиациялық жүйелер бойынша декларациялар келісілді	729	940
Пилотсыз авиациялық жүйелер операторларын даярлау бағдарламалары келісілді	20	15



6-диаграмма. ПАЖ декретер

4.1 АВИАЦИАЛЫҚ ОҚИҒА

ҚР КМ Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру департаменті (ҚР КМ КОҚТТД), ұшу жұмысын ұйымдастыру (ҰЖҰ) материалдары мен талдаулары және эксплуатанттардың 2025 жылға арналған ұшу қауіпсіздігі жағдайы бойынша ұсынылған ақпаратқа сәйкес, Қазақстан Республикасы аумағында 4 авиациялық оқиға тіркелді, оның екеуі адам шығынымен болды.

2024 жылы 5 авиациялық оқиға орын алып, оның біреуі адам шығынымен болды.

Адам шығынынсыз болған авиациялық оқиға (Арқалық қ. қатты қону)

2025 жылғы 05.02-де санитариялық авиация өтінімі бойынша Қостанай – Арқалық бағыты бойынша ұшу барысында Ан-2 әуе кемесімен авиациялық оқиға орын алды. Арқалық қаласына қонуға кірісу кезінде, төмендеу процесінде 30 м биіктікте әуе кемесінің экипажы төменгі боранға (көріну шектелген аймаққа) тап болды. Экипаж екінші айналымға кету туралы шешім қабылдап, қайта қонуға кірісу кезінде қатты қону жасады. Әуе кемесі елеулі зақым алды. Қаза тапқандар мен зардап шеккендер жоқ. Қазіргі уақытта ҚР КМ КОМОТТД тарапынан тергеп-тексеру жүргізілуде.

Адамдар өлімі болған авиациялық оқиға (Ақмола облысы, «Жоламан» аэродромы маңында әуе кемесінің апатқа ұшырауы (құлауы))

2025 жылғы 22.06-де «Жоламан» аэродромы ауданында оқу-жаттығу ұшуын орындау барысында TL-2000 жеңіл моторлы әуе кемесімен авиациялық оқиға (апат) орын алды. Әуе кемесі жеке тұлғаға тиесілі болды. Бортта екі адам (ұшқыш және жолаушы) болған, екеуі де қаза тапты. Қазіргі уақытта ҚР КМ КОМОТТД тарапынан тергеп-тексеру жүргізілуде.

Адамдар өлімі болған авиациялық оқиға (Ақмола облысы, «Төңкеріс» елді мекені маңында әуе кемесінің апатқа ұшырауы (құлауы))

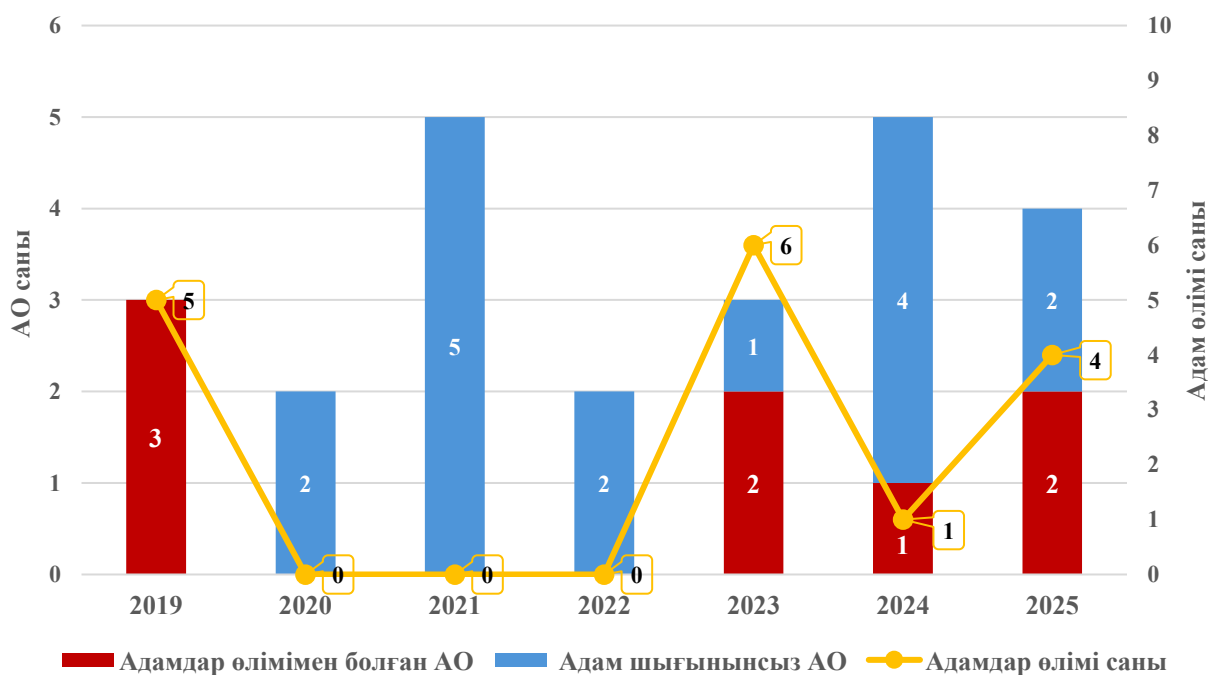
2025 жылғы 17.08-де ашық аумақта Aerostar R40F (UP-LA229) маркалы жеке жеңіл моторлы әуе кемесінің құлауы, кейіннен жану орын алмастан, тіркелді. Авиациялық оқиға салдарынан 2 адам (ұшқыш және жолаушы) қаза тапты. Қазіргі уақытта ҚР КМ КОМОТТД тарапынан тергеп-тексеру жүргізілуде.

Адам шығынынсыз болған авиациялық оқиға

(Батыс Қазақстан облысы, Жалпақтал елді мекені маңында апат (жерге тию))

2025 жылғы 24.09-де медициналық авиация желісі бойынша Орал – Жалпақтал – Орал бағытымен ұшу барысында, Жалпақтал елді мекені ауданында ашық алаңға қону кезінде әуе кемесінің экипажы жүгіріс кезінде бағытты сақтай алмай, басқарылмайтын бұрылуға жол беріп, нәтижесінде сол жақ төменгі қанатымен жер бетіне тиіп өтті. Әуе кемесінің бортында болған адамдар зардап шеккен жоқ. Қазіргі уақытта ҚР КМ КОМОТТД тарапынан тергеп-тексеру жүргізілуде.

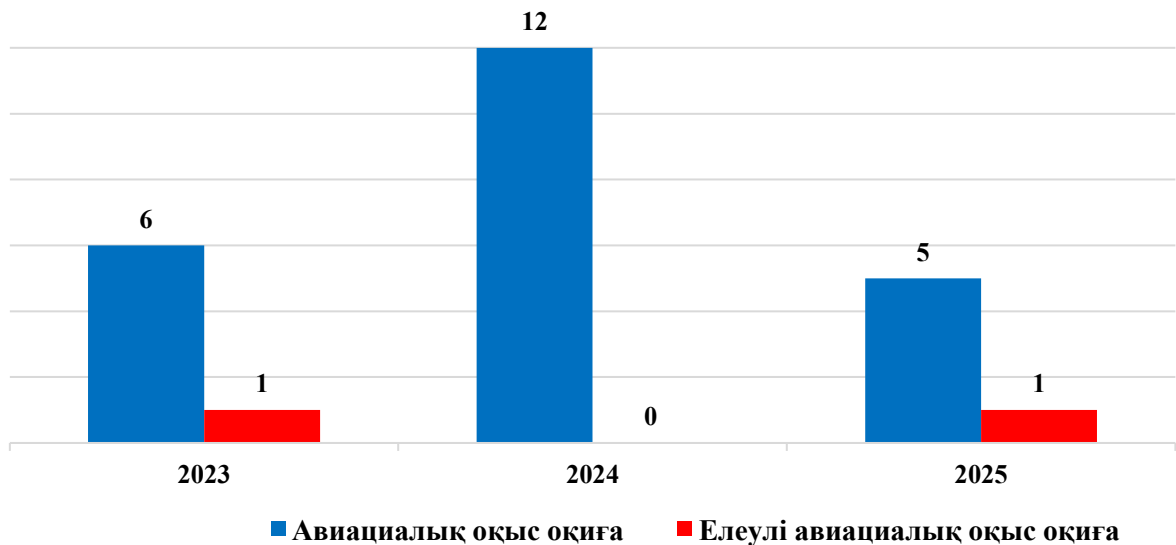
7-диаграммада Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру департаменті ұсынған ақпаратқа, сондай-ақ 2019–2025 жылдар аралығындағы қызмет көрсетушілердің ұшу жұмыстарын ұйымдастыру бойынша материалдары мен талдауларына негізделген жалпы авиация және авиациялық жұмыстарды орындау кезінде орын алған авиациялық оқиғалардың статистикасы көрсетілген.



7-диаграмма. Жалпы авиация және авиациялық жұмыстар бойынша авиациялық оқиғалар саны мен адам шығыны санының арақатынасы.

4.2 АВИАЦИАЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒАЛАР МЕН ЕЛЕУЛІ АВИАЦИАЛЫҚ ОҚЫС ОҚИҒАЛАР

Төменде 8-диаграммада 2023–2025 жылдар кезеңіндегі деректер негізінде жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) және авиациялық жұмыстар (АЖ) бойынша ұшуларды орындау кезінде тіркелген авиациялық оқыс оқиғалар мен елеулі авиациялық оқыс оқиғалар туралы ақпарат ұсынылған.



8-диаграмма. Жалпы мақсаттағы авиация мен авиациялық жұмыстардағы авиациялық оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиға саны

Алынған деректер мен әуе кемелері эксплуатанттарынан алынған ақпарат негізінде жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) және авиациялық жұмыстар (АЖ) бойынша ұшуларды орындау кезінде тіркелген оқыс оқиғалардың себептері бойынша бөлінуі.

6-кесте. Авиациялық оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиға бөлінуі

Кезең	Барлығы	Себептер						
		АФ	КӨЖ	ӘҚК	Құстар	Аэропорт	Қоршаған орта	Басқа
2023	7	3	3	1*	0	0	0	0
2024	12	4	6	0	0	0	2	0
2025	6	2	4	0	0	0	0	0

*— оқыс оқиғалар Қазақстан Республикасының басқарылмайтын әуе кеңістігінде орын алды.

7-кесте. Азаматтық әуе кемелерінің қызмет түрлері бойынша Авиациялық оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиғаларға бөлінуі

Кезең	Авиациялық жұмыстар	Жалпы мақсаттағы авиация
2023	6 ОҚ / 1 ЕОҚ	0
2024	10 ОҚ	2 ОҚ
2025	5 ОҚ / 1 ЕОҚ	0

2023–2025 жылдар кезеңінде тіркелген авиациялық оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиғалар саны бойынша келесілер анықталды:

- 2023 жылы 6 оқыс оқиғалар және 1 елеулі оқыс оқиға тіркелді. Барлық оқиғалар авиациялық жұмыстарды (АЖ) орындау кезінде адам факторы (АФ) және конструкциялық-өндірістік сипаттағы себептер бойынша орын алды. Жалпы мақсаттағы авиацияда (ЖМА) оқыс оқиғалар тіркелмеді;
- 2024 жылы 12 оқыс оқиғалар тіркелді. Оның ішінде АЖ орындау кезінде – 10 оқыс оқиғалар, ЖМА – 2 оқыс оқиғалар. Негізгі себептер ретінде сондай-ақ адам факторы және конструкциялық-өндірістік кемшіліктер (КӨК) анықталды. Оқыс оқиғалар санының өсуіне қарамастан елеулі оқыс оқиғалардың болмауы анықталған техникалық және конструкциялық-өндірістік кемшіліктер ұшу қауіпсіздігі деңгейінің елеулі төмендеуіне алып келмегенін, алайда ақаулар мен істен шығулар санының артқанын көрсетеді;
- 2025 жылы 5 оқыс оқиғалар және 1 елеулі оқыс оқиға тіркелді. Аталған оқиғалар АЖ сегментінде орын алды. 2023 жылдағыдай барлық оқиғалар адам факторы және конструкциялық-өндірістік кемшіліктер себептерінен орын алған. ЖМА бойынша оқыс оқиғалар тіркелмеген. 2023 жылмен салыстырғанда 2025 жылы елеулі оқыс оқиғалар саны өзгермеген, бұл техникалық және конструкциялық-өндірістік кемшіліктер болған жағдайда ауыр салдарға әкелу тәуекелінің сақталатынын көрсетеді.

Сонымен қатар, оқыс оқиғалар мен елеулі оқыс оқиғалардың себептері ортақ сипатқа ие екендігін және авиациялық жұмыстарды орындау кезінде

пайдаланылатын авиациялық техниканың техникалық және конструкциялық-өндірістік кемшіліктерімен байланысты екенін атап өткен жөн, бұл келесілердің қажеттілігін көрсетеді:

- әуе кемелерінің техникалық жағдайын бақылауды күшейту;
- авиациялық техниканың істен шығу жағдайларының қайталануын талдау;
- авиациялық техниканы әзірлеушілермен және өндірушілермен өзара іс-қимылды күшейту.

Жалпы оқыс оқиғалар санының төмендеуіне қарамастан, адам факторы ұшу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін негізгі көздердің бірі болып қала береді.

Осыған байланысты, осындай авиациялық оқиғалардың алдын алу мақсатында келесілер ұсынылады:

- авиациялық персоналды даярлау және қайта даярлау сапасына ерекше назар аудару;
- қайталанатын қателерді талдау, жүйелік себептерді анықтау және тиісті алдын алу шараларын қабылдау;
- персонал өз әрекеттерінің салдарын түсінетін және ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыру процесіне белсенді қатысатын ұшу қауіпсіздігі мәдениетін дамыту.

4.3 АБСОЛЮТТІК / САЛЫСТЫРМАЛЫ КӨРСЕТКІШТЕР

8-кестеде 2023–2025 жылдар кезеңінде жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) және авиациялық жұмыстар (АЖ) бойынша нақты орындалған ұшулар саны ескеріле отырып, авиациялық оқиғалар (Као), авиациялық оқыс оқиға (Коқ) және елеулі авиациялық оқыс оқиғалар (Кеок) бойынша абсолюттік көрсеткіштердің 10 000 операцияға шаққандағы салыстырмалы көрсеткіштерге қайта есептелуі ұсынылған.

Көрсеткіштерді абсолюттік мәннен салыстырмалы мәнге қайта есептеу келесі формула бойынша жүргізіледі:

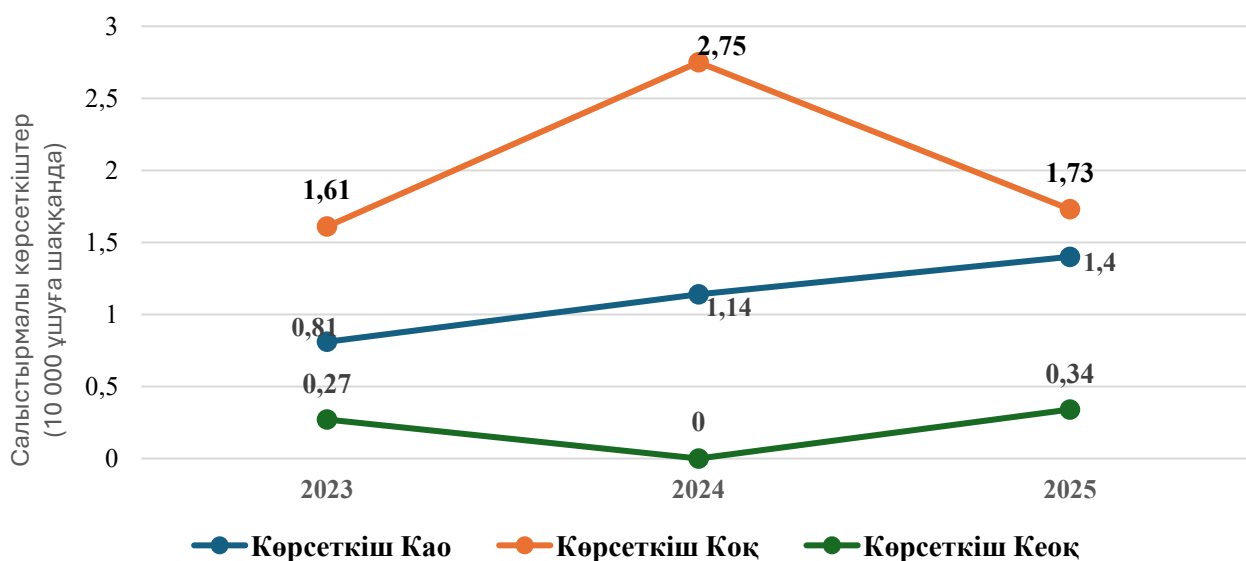
$$\text{Салыстырмалы көрсеткіш } K_{\text{АО / ОҚ / ЕОҚ}} = \frac{\text{Абсолютный показатель (АО / ОҚ / ЕОҚ)}}{\text{Ұшу саны}} \times 10\,000$$

10 000

Таблица 8. ҰҚ бойынша абсолютті және салыстырмалы көрсеткіштер

Оқиғалар	2023	2024	2025
	Ұшу саны	37143	43655
Ұшу қауіпсіздігі бойынша абсолютті көрсеткіштер			
Авиациялық оқиға	3	5	4
Авиациялық оқыс оқиға	6	12	5
Елеулі авиациялық оқыс оқиға	1	0	1
Ұшу қауіпсіздігі бойынша салыстырмалы көрсеткіштер			
Көрсеткіш Као	0,81	1,14	1,4
Көрсеткіш Коқ	1,61	2,75	1,73
Көрсеткіш Кеок	0,27	0	0,34

9-диаграммада жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) және авиациялық жұмыстар (АЖ) бойынша орындалған ұшулар саны ұшу қауіпсіздігінің салыстырмалы көрсеткіштерімен байланыста ұсынылған.



9-диаграмма. ЖМА және АЖ бойынша ұшулар саны және авиациялық оқыс оқиға мен елеулі авиациялық оқыс оқиғалар коэффициенттері

2023–2025 жылдар кезеңінде 10 000 ұшуға шаққандағы ұшу қауіпсіздігінің салыстырмалы көрсеткіштерін талдау жалпы мақсаттағы авиация (ЖМА) және авиациялық жұмыстар (АЖ) бойынша операциялық қызмет көлемінің өзгеруін ескере отырып, тәуекел деңгейін бағалауға мүмкіндік береді.

Као көрсеткіші тұрақты өсу үрдісін көрсетіп, 2023 жылғы 0,81-ден 2025 жылы 1,4-ке дейін артты, бұл әсіресе 2025 жылы ұшулар көлемінің төмендеуі жағдайында авиациялық оқиғалардың үлестік деңгейінің артқанын білдіреді.

Коқ көрсеткіші 2024 жылы ұшулар қарқындылығының ең жоғары деңгейінде 2,75 ең жоғары мәніне жетіп, кейін 2025 жылы 1,73-ке дейін төмендеді, алайда 2023 жылғы деңгейден (1,61) жоғары болып қалды, бұл оқыс оқиғалардың туындау деңгейінің сақталып отырғанын көрсетеді.

Кеоқ көрсеткіші ауыспалы сипатқа ие болып, 2023 жылы – 0,27, 2024 жылы – 0 және 2025 жылы – 0,34 құрады, бұл ретте 2025 жылғы мәннің өсуі жалпы ұшулар санының қысқаруы аясында тіркелген бір елеулі оқыс оқиғалармен байланысты.

Жалпы алғанда, абсолюттік және салыстырмалы көрсеткіштердің жиынтық талдауы 2025 жылы ұшулар көлемінің төмендеуі тәуекел деңгейінің пропорционалды төмендеуіне әкелмегенін көрсетеді. Бұл қауіпсіздік көрсеткіштерін жүйелі түрде мониторингтеуді жалғастыру, авиациялық оқиғалардың себептерін терең талдау және ұшу қауіпсіздігі деңгейін тұрақтандыруға бағытталған алдын алу шараларын іске асыру қажеттілігін растайды.

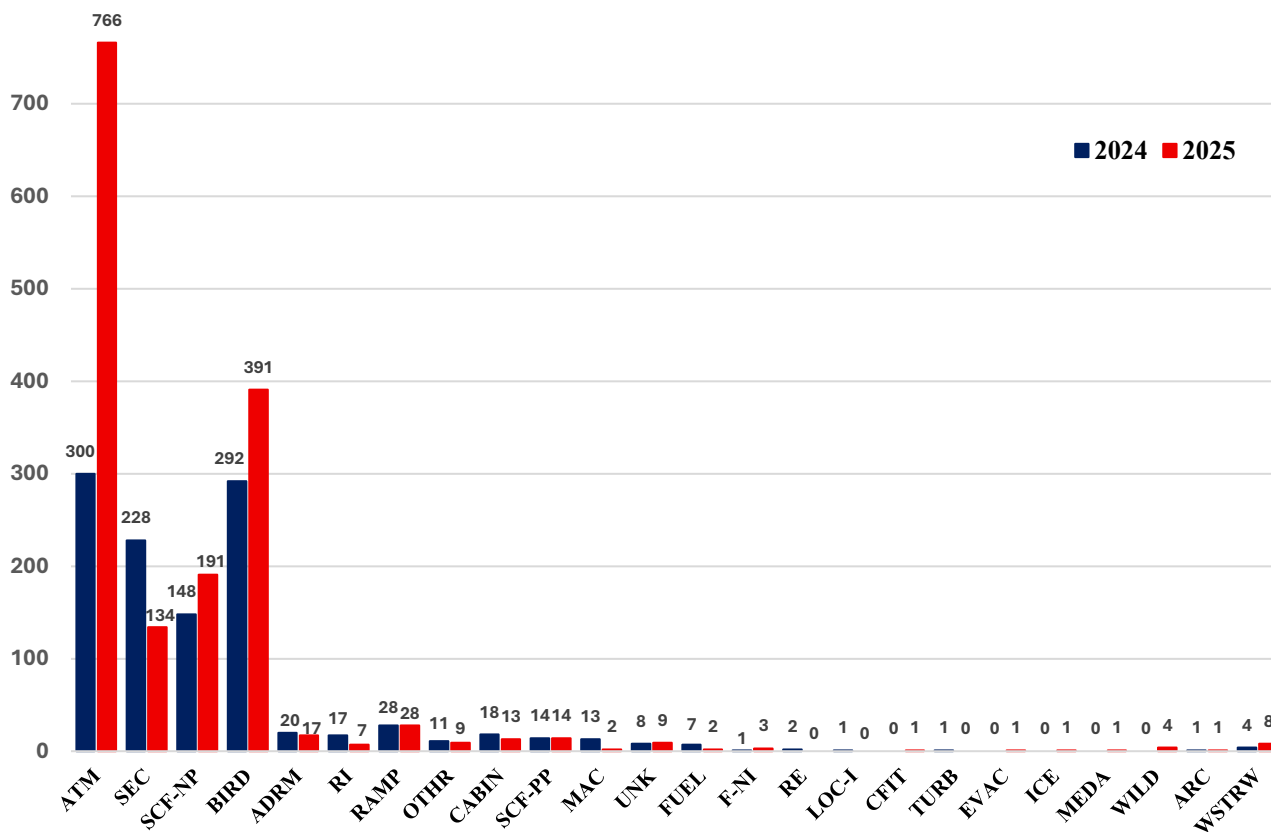
5. МІНДЕТТІ ЖӘНЕ ЕРІКТІ ХАБАРЛАМАЛАРДЫ ТАЛДАУ

5.1 МІНДЕТТІ ХАБАРЛАМА



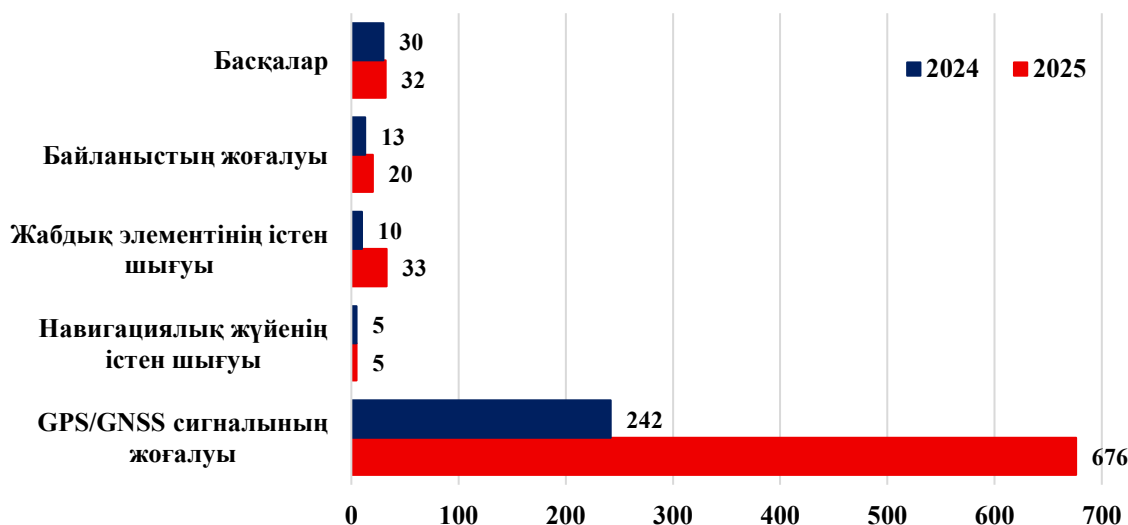
2025 жылы ҚАӘ Операциялық орталығының деректер базасында ICAO ADREP таксономиясына сәйкес авиациялық оқиғалар бойынша 1603 хабарлама тіркелді, бұл 2024 жылғы көрсеткіштен (1114 хабарлама) 44%-ға жоғары.

Хабарламалар санының өсуі қызмет көрсетушілер (азаматтық авиация ұйымдары) тарапынан ақпарат беру белсенділігінің артқанын, сондай-ақ қауіпсіздік мәдениетінің (атап айтқанда reporting culture) дамуын және міндетті әрі ерікті түрде деректер ұсыну жүйесіне деген сенімнің нығаюын көрсетеді. Салыстырмалы 10-диаграммада 2024 және 2025 жылдардағы хабарламалар ұсынылған.



10-диаграмма. ICAO ADREP санаттары бойынша хабарламалар саны

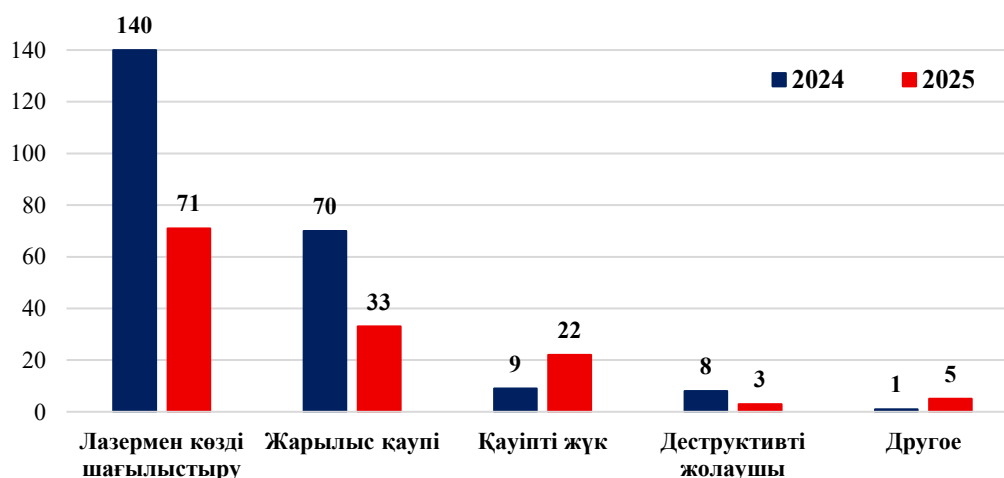
Төменде 11-диаграммада АТМ санатына жататын хабарламалар бойынша статистикалық деректердің бөлінуі ұсынылған.



11-диаграмма. АТМ санатындағы хабарламалар

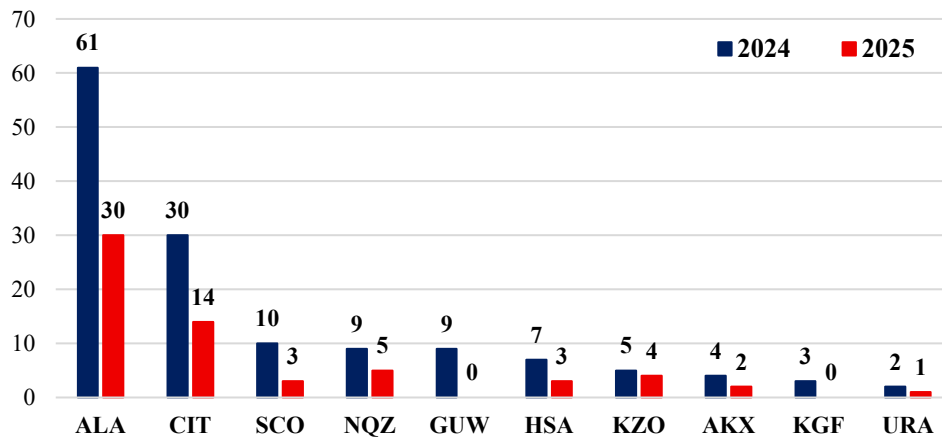
АТМ санатына жататын хабарламалар санының айтарлықтай өсуін (2024 жылы – 242, 2025 жылы – 676) жеке атап өтуге болады, бұл GPS/GNSS сигналының жоғалуына (бөгелуіне/жалғандануына) байланысты. Осыған байланысты ҚАӘ тарапынан GPS сигналы жоғалуы немесе жалғандануы мүмкін өңірлерге ұшуларды орындау кезінде тәуекелдерді бағалау жүргізу, сондай-ақ 2025 жылғы 17 ақпандағы «GPS жүйесіндегі ақаулардың салдарын жеңілдету» атты ұшу қауіпсіздігі жөніндегі ақпаратты (ақпараттық бюллетень) пайдалану бойынша ұсынымдар берілді. Сонымен қатар, 2025 жылдың сәуір айында азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың қатысуымен GPS/GNSS сигналдарының жоғалу мәселелері бойынша кеңес өткізілді.

SEC санатына (авиациялық қауіпсіздік) жататын хабарламаларды талдау келесі статистиканы көрсетті (12-диаграмма).



12-диаграмма. «Авиациялық қауіпсіздік» санатындағы хабарламалар

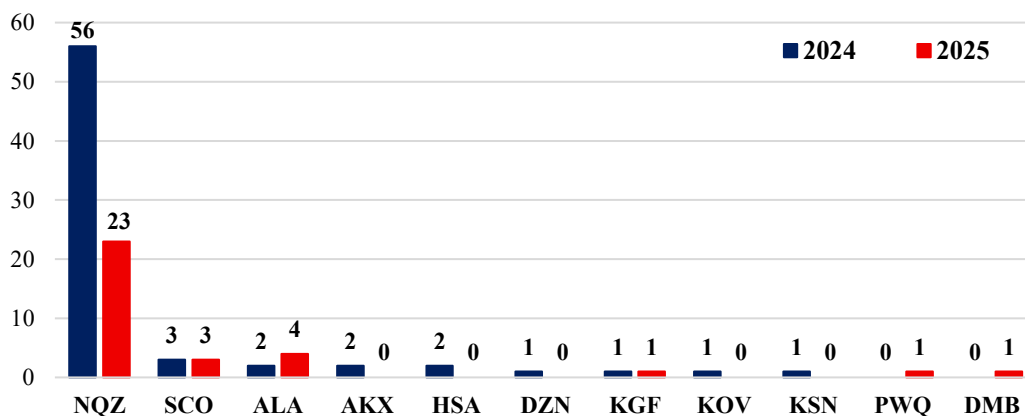
«Авиациялық қауіпсіздік» санатына жататын хабарламаларға жүргізілген талдау лазермен көзді шағылыстыру, жарылыс қаупі және деструктивті жолаушылар бойынша қосалқы санаттарда төмендеу байқалатынын көрсетеді. Сонымен қатар, алдыңғы кезеңдегідей, лазерлік әсер ету оқиғаларының негізгі бөлігі Алматы, Шымкент, Ақтау, Астана және Атырау аэродромдары маңында шоғырланған (13-диаграмманы қараңыз).



13-диаграмма. Лазерлік шабуылдардың бөлінуі

Айта кету қажет, жақын уақытқа дейін қолданыстағы заңнамада мұндай әрекеттер (экипажды лазермен шағылыстыру) үшін арнайы жауапкершілік қарастырылмаған, бұл құқық бұзушыларды жауапкершілікке тартуды қиындатқан. Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіне әуе кемесін басқаруға лазерлерді немесе ұшқышсыз ұшу аппараттарын пайдалану арқылы кедергі келтіргені үшін қылмыстық жауапкершілікті белгілейтін 352-1-бап енгізілді.

Қосымша түрде жарылыс қаупі туралы хабарламалар түскен орындардың (ең жақын әуежай) орналасуы бойынша деректер талданды. 2025 жылы жарылыс қаупімен байланысты оқиғалар көбіне Астана қаласының әуежайында тіркелген, алайда 2024 жылмен салыстырғанда мұндай оқиғалардың жалпы саны екі еседен астам азайғанын атап өткен жөн.

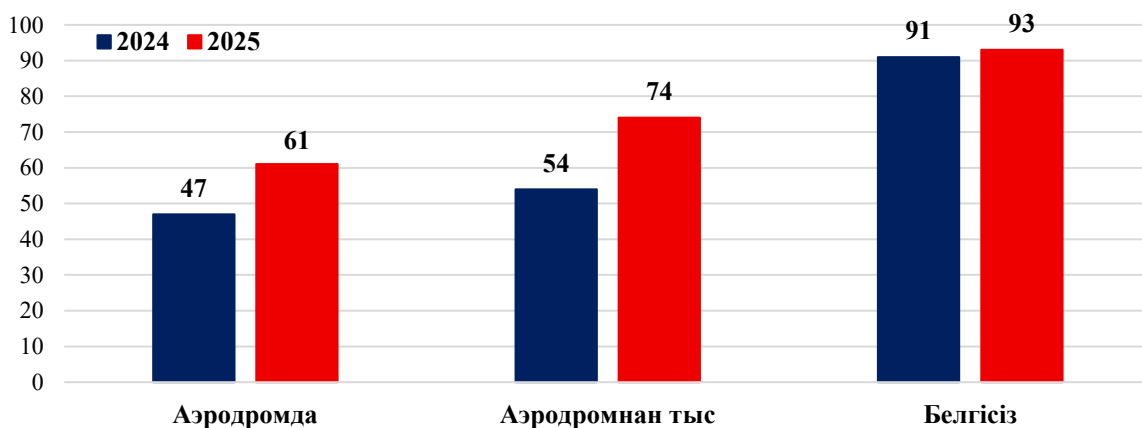


14-диаграмма. Жарылыс қаупі туралы хабарламалардың бөлінуі

BIRD санаты бойынша статистикалық ақпаратты талдау кезінде аэродромдар мен әуе кемелерін пайдаланушылардан түскен оқиғалар туралы нақты есептер пайдаланылды.

Аталған BIRD санаты соқтығысу орындарына байланысты топтарға бөлінді: аэродром аумағында, аэродромнан тыс және анықталмаған.

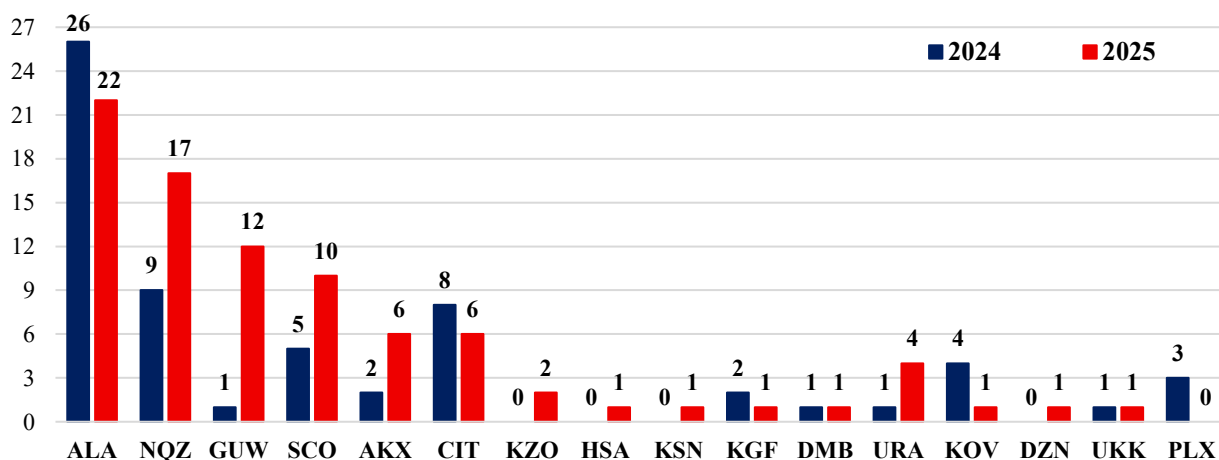
Есептік кезеңде Қазақстан Республикасы аумағында birdstrike оқиғалары бойынша нақты есептерге сәйкес 228 соқтығысу жағдайы тіркелді, оның ішінде 61 жағдай аэродром аумағында, 74 жағдай аэродромнан тыс жерде, ал 93 жағдайдың орны анықталмаған (15-диаграмманы қараңыз).



15-диаграмма. BIRD санатындағы оқиғалар

Соқтығысу орны анықталмаған оқиғалардың елеулі үлесі нысаналы алдын алу шараларын жүргізу мүмкіндігін шектейді және талдау рәсімдерін жетілдіруді, сондай-ақ аэродромдар мен әуе кемелерін пайдаланушылардан келіп түсетін бастапқы ақпараттың сапасын арттыруды талап етеді.

Сонымен қатар, Қазақстан Республикасы әуежайлары бойынша құстармен соқтығысу жағдайларына салыстырмалы талдау жүргізілді.



16-диаграмма. Әуежайлар бойынша құстармен соқтығысу жағдайларының бөлінуі

2025 жылы 2024 жылмен салыстырғанда құстармен соқтығысу жағдайларының жалпы өсуі байқалады. Ең көп оқыс оқиғалар ALA әуежайында тіркелген (2024 жылы – 26 жағдай, 2025 жылы – 22), көрсеткіштің аздап төмендеуіне қарамастан. Елеулі өсім NQZ (9-дан 17 жағдайға дейін), GUW (1-ден 12-ге дейін) және SCO (5-тен 10-ға дейін) әуежайларында байқалады. Бірқатар әуежайларда соқтығысу саны төмен және салыстырмалы түрде тұрақты деңгейде сақталуда (DMB, UKK, KGF), ал кейбір әуежайларда жағдайлар жекелеген сипатқа ие немесе белгілі бір жылдары мүлде тіркелмейді. Деректер құстармен соқтығысу жағдайларының негізгі шоғырлануы ең ірі және жүктемесі жоғары әуежайларға тиесілі екенін көрсетеді. Сонымен қатар, кейбір өңірлерде оқыс оқиғалар санының өсуі табиғи-географиялық жағдайлармен, құстардың маусымдық көші-қонымен және аэродромдарды пайдалану ерекшеліктерімен байланысты болуы мүмкін.

Жалпы алғанда, BIRD санаты бойынша талдау есеп беру жүйесінің жұмыс істеп тұрғанын, құстармен соқтығысу жағдайларының арту үрдісін және соның салдарынан аэродромдарда да, олардың сыртында да құстармен соқтығысу тәуекелінің тұрақты түрде сақталып отырғанын көрсетеді. Бұл өз кезегінде ұшуларды орнитологиялық қамтамасыз ету шараларын жалғастыруды және кейінгі есептік кезеңдерде көрсеткіштердің динамикасын тұрақты мониторингтеуді талап етеді.

Әуе кемесінің жүйелері/компоненттері бойынша (күш қондырғысынан басқа) істен шығулар мен ақауларға қатысты оқиғалар (SCF-NP) Әуе көлігі қауымдастығының стандартты нөмірлеу жүйесі – ATA Chapters классификациясына сәйкес бөлінді (17-диаграмманы қараңыз).



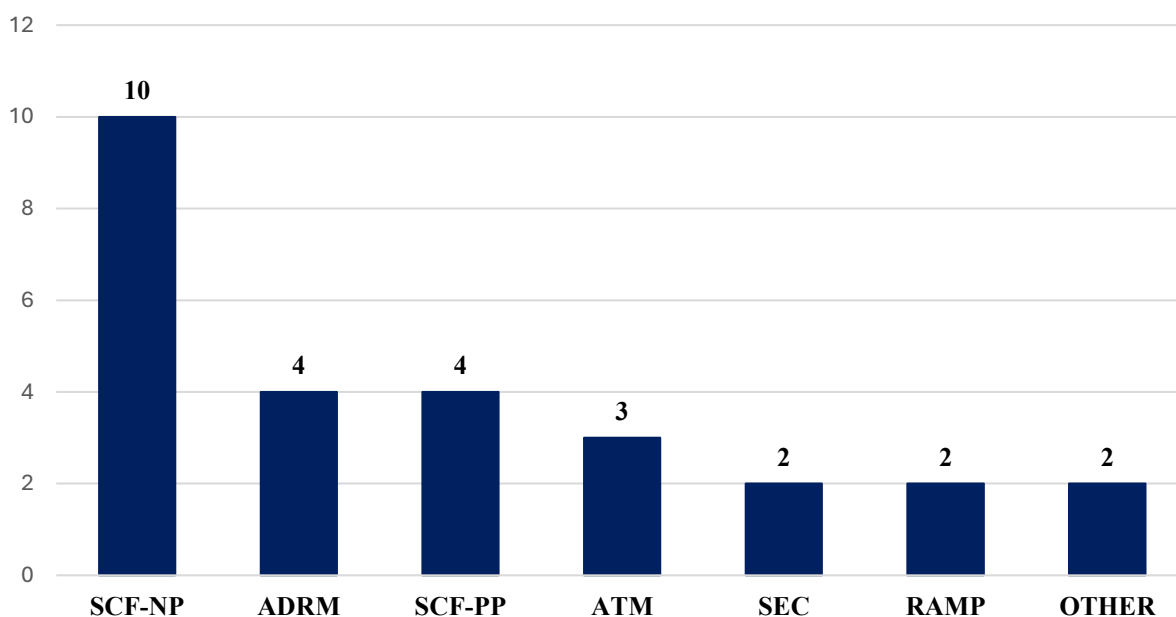
17-диаграмма. ATA Chapters классификаторы бойынша техникалық ақаулар

5.2 ЕРІКТІ ХАБАРЛАМАЛАР

2025 жылы 26 ерікті хабарлама тіркелді, бұл 2024 жылғы 3 хабарламамен салыстырғанда айтарлықтай өсімді көрсетеді. Бұл азаматтық авиация субъектілерінің ұшу қауіпсіздігі деңгейін арттыруға ашықтығын, міндетті және ерікті хабарламалар жүйесінің тиімді жұмыс істеуін, сондай-ақ reporting culture қағидаттарына негізделген ұшу қауіпсіздігі мәдениетінің қалыптасуын білдіреді. Аталған мәдениет шеңберінде авиациялық қызметке қатысушылар оқиғалар туралы неғұрлым белсенді түрде хабарлап, оларды кейіннен талдау және болашақта осындай оқиғалардың алдын алу бойынша шаралар қабылдауға ықпал етеді.



2025 жылға арналған 26 ерікті хабарлама ICAO ADREP таксономиясына сәйкес Access Database деректер базасында тіркелді (18-диаграмманы қараңыз). Қолда бар ақпарат тиісті (профилактикалық) іс-шараларды жүргізу үшін ҚАӘ-тың тиісті құрылымдық бөлімшелеріне жолданғаны атап өтіледі.



18-диаграмма. ICAO ADREP санаттары бойынша жіктелген ерікті хабарламалар

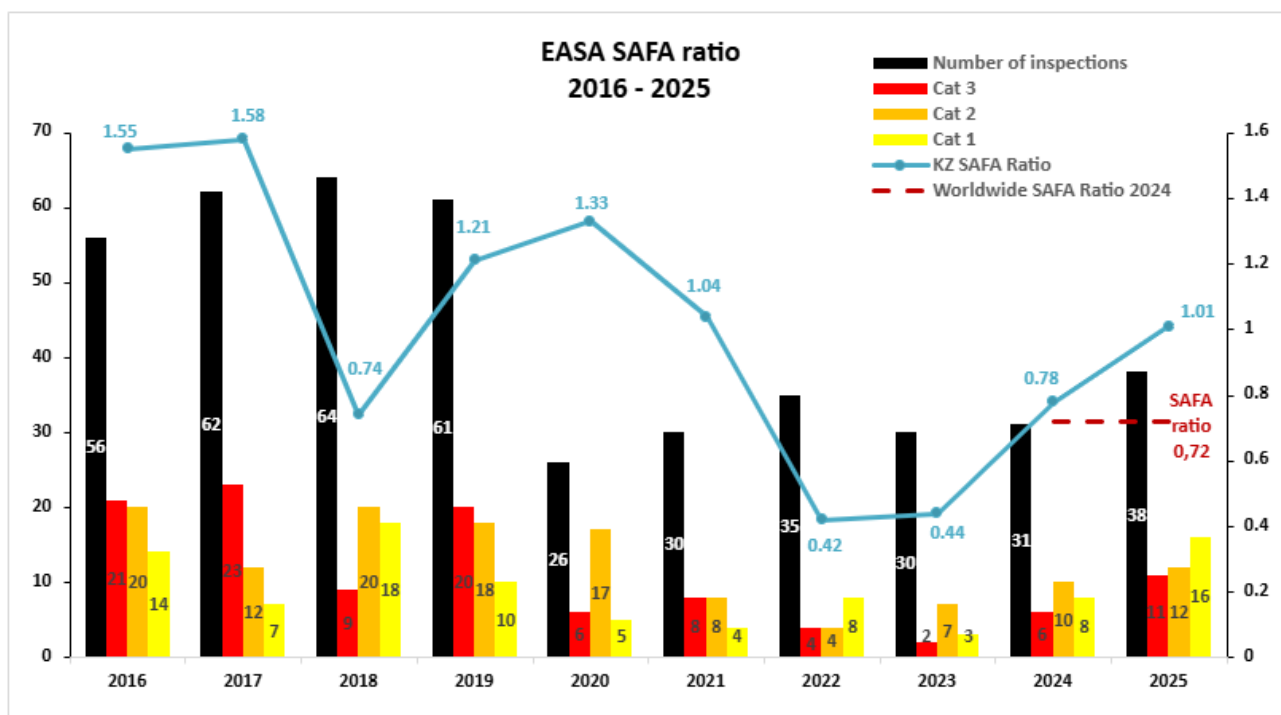
6. SAFA ИНСПЕКЦИЯЛАРЫНЫҢ НӘТИЖЕЛЕРІ

2025 жылы қазақстандық әуе кемелері Еуропалық Одақ инспекторлары жүргізген 38 SAFA инспекциясынан (Safety Assessment of Foreign Aircraft) өтті. 7 қазақстандық авиакомпания тексерілді, оның нәтижелері бойынша келесілер анықталды:

- 3-санат бойынша 11 ескерту;
- 2-санат бойынша 12 ескерту;
- 1-санат бойынша 16 ескерту.

Анықталған ескертулер бойынша қазақстандық әуе кемелерін пайдаланушылар тарапынан оларды жою және болашақта қайталануын болдырмау жөніндегі дәлелдемелік құжаттар қоса берілген жауаптар ұсынылды.

Әуе кемелерін пайдаланушылардың ұшу қауіпсіздігі жағдайын бағалау үшін SAFA инспекциялық тексерулер бағдарламасы шеңберінде қауіпсіздік коэффициенті әзірленген. 2025 жыл қорытындысы бойынша қазақстандық әуе кемелерін пайдаланушылар үшін аталған коэффициенттің мәні 1,01 құрады.



7. НОРМАТИВТІК БАЗАНЫ ЖЕТІЛДІРУ

Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі №339-IV «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңының 16-9-бабы 2-тармағының 3) тармақшасына сәйкес, ҚАӘ тарапынан азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық актілердің (НҚА) жобаларын әзірлеу жұмыстары тұрақты негізде жүргізіледі, олардың мақсаты – ИКАО стандарттары мен ұсынылатын практикасына сәйкестендіру.

ҚАӘ Бас директорының 2025 жылғы 31 қаңтардағы №01-03/121 бұйрығымен ҚАӘ-тың 2025 жылға арналған заңға тәуелді НҚА жобаларын әзірлеу жоспары (Жоспар) бекітілді.

Жалпы алғанда, ҚАӘ құрылымдық бөлімшелері тарапынан 2025 жылға арналған НҚА жоспарына 55 заңға тәуелді НҚА жобасы енгізілді.

2025 жылдың екінші жартыжылдығына енгізілген өзгерістерді (2025 жылғы 19 қыркүйектегі №1165 бұйрық) ескере отырып, Жоспарға өзгерістер енгізіліп, азаматтық авиация саласындағы заңға тәуелді НҚА жобаларының жалпы саны 45 жобаны құрады.

2025 жылы ҚАӘ тарапынан 39 заңға тәуелді НҚА жобасы әзірленіп, Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация комитетіне жолданды, оның ішінде 19 жобаны Қазақстан Республикасының Көлік министрлігі қабылдады.

Сонымен қатар, АҚШ-тың Федералдық азаматтық авиация басқармасының (FAA) ұшу қауіпсіздігі жағдайына жүргізілген техникалық бағалау қорытындылары бойынша берілген ұсынымдарды іске асыру мақсатында Заңға және «Әкімшілік құқық бұзушылық туралы» кодекске өзгерістер енгізу жөніндегі заң жобасын әзірлеуде Қазақстан Республикасының Көлік министрлігіне қолдау көрсетілді.

Бұдан бөлек, «Халықаралық азаматтық авиация туралы конвенцияның 50 а) бабына өзгерістер енгізуге қатысты хаттаманы және 56-бабына өзгерістер енгізуге қатысты хаттаманы ратификациялау туралы» заң жобасын Қазақстан Республикасы Үкіметінің Аппаратына, Мәжіліске және кейіннен Қазақстан Республикасы Парламентінің Сенатына жолдау бойынша да Қазақстан Республикасының Көлік министрлігіне қолдау көрсетілді. Бұл ретте ИКАО Кеңесінің құрамын 36 мүшеден 40 мүшеге дейін және Аэронавигациялық комиссия мүшелерінің санын 19-дан 21-ге дейін ұлғайту көзделген.

Қолданылған қысқартулар тізімі

АО	Авиациялық оқиға
АФ	Адам факторы
АЖ	авиациялық жұмыстар
ӘҚҚ	Әуе қозғалысын қадағалау
ОҚ	Оқыс оқиға
ЕОҚ	Елеулі оқыс оқиға
КӨЖ	Конструкциялық-өндірістік кемшіліктер
ПАЖ	Пилотсыз авиациялық жүйелер
ҰҚБЖ	Ұшу қауіпсіздігін басқару жүйесі
ЖМА	Жалпы мақсаттағы авиация
НҚА	Нормативтік құқықтық актілер
ҚАӘ	«Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ
Као	Авиациялық оқиғаның коэффициенті
Кок	Оқыс оқиғаның коэффициенті
Кеок	Елеулі оқыс оқиғаның коэффициенті
ҰЖҰ	Ұшу жұмысын ұйымдастыру
ҚР КМ КОМОТТД	Қазақстан Республикасы Көлік министрлігінің Көліктегі оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру Департаменті
АТМ	Метеорологиялық жабдықтың істен шығу жағдайларында.
АДРМ	Аэродромды жобалау, техникалық қызмет көрсету және пайдалану кемшіліктеріне байланысты оқиғалар.
АДРЕР	Авиациялық оқиғаларды жіктеу жүйесі
BIRD	Құстармен соқтығысуға және/немесе қауіпті жақындасуға байланысты оқиғалар.
RAMP	Әуе кемесіне жерүсті қызмет көрсету жұмыстарын орындау барысында немесе оның нәтижесінде орын алған оқиғалар.
SCF-NP	Күш қондырғысынан басқа әуе кемесінің жүйесінің немесе компонентінің істен шығуы немесе ақаулығы.
SCF-PP	Әуе кемесінің күш қондырғысы жүйесінің немесе компонентінің істен шығуы немесе ақаулығы.
SEC	Төтенше оқиғаларға әкеп соғатын заңсыз араласу актілері.
SPI	Қауіпсіздік көрсеткіш
OTHER	Басқа санаттарға жатқызылмайтын кез келген оқиға.

СІЛТЕМЕЛЕР

- [1] Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі №339-IV «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Заңы;
- [2] Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 11 наурыздағы №136 «Азаматтық авиация саласындағы ұшу қауіпсіздігі бағдарламасын бекіту туралы» қаулысы;
- [3] Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 20 наурыздағы №307 «Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшу жұмысын ұйымдастыру қағидаларын бекіту туралы» бұйрығы;
- [4] Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 27 шілдедегі №505 «Азаматтық және эксперименттік авиацияда деректерді ұсыну мен авиациялық оқиғалар мен оқыс оқиғаларды тергеп-тексеру қағидаларын бекіту туралы» бұйрығы.