

## ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯСЫНДА ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНДАҒЫ ОПЕРАЦИЯЛАРДЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ БАҒДАРЛАМАСЫ

Бастапқы шығарылым күні: «14» мамыр 2024 ж.

Күйі: Бекітілген

Құжатқа жауапты: Әуеайлақтар және жерде қызмет көрсету департаменті

2025

## КЕЛІСІМ ПАРАҒЫ

	Лауазымы	Күні	Қолы
<b>Әзірленді:</b>			
Ернар АМАНТАЙҰЛЫ	Аэродромдар және жерде қызмет көрсету департаментінің аға авиациялық инспекторы	12/03/2025	
<b>Келісілді:</b>			
Ерлан АЛДАЖАРОВ	Аэродромдар және жердегі қызмет көрсету департаментінің директорының м.а. – аға авиациялық инспектор	12/05/2025	
Олег АВДЕЕВ	Аэронавигация департаментінің директоры – Бас авиациялық инспектор	12/05/2025	
Тамара АРЧУАДЗЕ	Авиациялық инфрақұрылым жөніндегі аға директор	12.03.2025	

## РЕДАКЦИЯЛАР ПАРАҒЫ

№ басылым	Күні	Ревизия сипаттамасы	Мазмұны
1.0	14.05.2024	<p><b>Алғаш рет</b></p> <p>14.05.2024 ж. № 08/519 бұйрығымен бекітілген «Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ұшу-қону жолағындағы операциялардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағдарламасын іске асыру туралы».</p>	
2.0	12.03.2025	<p>Келісім парағы, терминдер мен қысқартулар, нормативтік құжаттар</p> <p>1.1 Кіріспе, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5, 5. Пайдалану тәжірибесі</p>	<p>Құжатқа аэродром жөніндегі басшылыққа өкілеттіктер аясын және жергілікті топтардың құрамы туралы ақпаратты енгізу қажеттілігі бойынша толықтырулар енгізілді.</p> <p>Құқықтық техникаға қатысты түзетулер жасалды.</p> <p>Пайдалану тәжірибесі бөлімі қосылды.</p>

## МАЗМҰНЫ

КЕЛІСІМ ПАРАҒЫ.....	2
РЕДАКЦИЯЛАР ПАРАҒЫ .....	3
МАЗМҰНЫ.....	4
ТЕРМИНДЕР, ҚЫСҚАРТУЛАР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР .....	5
НОРМАТИВТІК ҚУЖАТТАР ЖӘНЕ СІЛТЕМЕЛЕР .....	7
1. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР.....	9
1.1 АЛҒЫ СӨЗ.....	9
1.2 БАҒДАРЛАМАНЫҢ МАҚСАТЫ .....	10
2. РӨЛДЕР МЕН ЖАУАПКЕРШІЛІКТЕР.....	12
2.1 АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯ САЛАСЫНДАҒЫ УӘКІЛЕТТІ ҰЙЫМ.....	12
2.2. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯСЫНЫҢ ҰҚЖ ҚАУІПСІЗДІГІ ЖӨНІНДЕГІ ЖҰМЫС ТОБЫ (NATIONAL RUNWAY SAFETY GROUP-NRSG) .....	12
3. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯСЫНЫҢ ҰҚЖ ЖҰМЫСТАРДЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖОСПАРЫ.....	17
4. ҰҚЖ ОПЕРАЦИЯЛАРЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖӨНІНДЕГІ ЖЕРГІЛІКТІ ЖОСПАР .....	18
5. ПАЙДАЛАНУ ТӘЖІРИБЕСІ.....	19
5.1 ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫН РҰҚСАТСЫЗ ПАЙДАЛАНУДЫ БОЛДЫРМАУ ..	19
5.2 ӘУЕ КЕМЕЛЕРІНІҢ ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНАН ШЫҒЫП КЕТУІН БОЛДЫРМАУ .....	21
5.3 ҰҚЖ-НЫҢ ШАТАСТЫРЫЛУЫ.....	22
5.4 УАҚЫТША ТОҚТАУ НЕМЕСЕ ҰҚЖ-ДЕГІ ОПЕРАЦИЯЛАРДЫ ТОҚТАТУ 24	
5.5 ҚАУІПТІ АЙМАҚТАРДЫ АНЫҚТАУ, ЖОЮ ЖӘНЕ ЖАРИЯЛАУ БОЙЫНША ПРАКТИКАЛЫҚ ҰСЫНЫСТАР .....	27

5.6 ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНДА ОПЕРАЦИЯЛАРДЫ ҚАУІПСІЗДІК БОЙЫНША БҰЗУДЫҢ НЕГІЗГІ СЕБЕПТЕРІ.....	28
А ҚОСЫМШАСЫ - ӘУЕАЙЛАҚТАРДА ҰҚЖ ҚАУІПСІЗДІГІ БОЙЫНША ЖЕРГІЛІКТІ ТОПТАРДЫ (LRST) ҰЙЫМДАСТЫРУҒА АРНАЛҒАН НҰСҚАУЛЫҚ МАТЕРИАЛ .....	30
В қосымшасы – ҰҚЖ қауіпсіздігі бойынша жергілікті жұмыс тобының тиімділігіне ішкі аудит жүргізуге арналған бақылау парағы – LRST .....	40
С қосымшасы – ҰҚЖ қауіпсіздігін басқару үдерісінің құжаттама нысаны .....	43
Қосымша D- ҰҚЖ қауіпсіздігі бойынша жұмыс тобының отырыстарын жоспарлау құралы» .....	45
Е қосымшасы – ҰҚЖ қауіпсіздігі жөніндегі жұмыс тобының отырыстарының бағдарламасы .....	47
Қосымша F - ICAO ҰҚЖ қауіпсіздігі құралдары жинағы .....	49

## ТЕРМИНДЕР, ҚЫСҚАРТУЛАР ЖӘНЕ АНЫҚТАМАЛАР

ҰҚЖ жұмысының қауіпсіздігі	ҰҚЖ-да әуе кемелерін пайдалануға байланысты тәуекелдер төмендетілетін және қолайлы деңгейге дейін бақыланатын жағдай
ҰҚЖ әуе кемесінің шығып кетуі	әуе кемесі әуеайлақтың ұшу-қону жолағынан немесе жұмыс аймағынан немесе кез келген басқа алдын ала белгіленген қону аймағының қону бетінен ауаға көтерілмей кететін нақты немесе ықтимал жағдайларға байланысты барлық оқиғаларды қамтиды
ҰҚЖ-ны рұқсатсыз басып алу	әуе кемесінің, көлік құралының немесе адамның әуе кемелерін қонуға және ұшуға арналған жер бетінің қорғалған аймағында дұрыс болмауына байланысты әуеайлақтағы кез келген оқиғаны қамтиды
Азаматтық авиация ұйымы	азаматтық авиация саласындағы қызметті жүзеге асыратын заңды тұлға

Аэронавигациялық қызмет көрсетуші	әуе қозғалысын басқаруды және (немесе) аэронавигациялық өзге де қызметтерді ұсынатын заңды тұлға
Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым	Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласының тұрақты дамуын, ұшу қауіпсіздігін және авиациялық қауіпсіздікті қамтамасыз етуге бағытталған қызметті жүзеге асыратын, жарғылық капиталына 100% мемлекет қатысатын акционерлік қоғам («Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ)
Аэродром (тікұшақ айлағы) пайдаланушысы	меншік құқығымен не өзге де заңды негіздерде әуежайды пайдаланатын Қазақстан Республикасының, сондай-ақ Қазақстан Республикасы ратификациялаған халықаралық шарттарға сәйкес шет мемлекеттің заңды тұлғасы
Әуе кемесінің пайдаланушысы	азаматтық әуе кемелерін пайдалануды жүзеге асыратын немесе осы салада оның қызметтерін ұсынатын жеке немесе заңды тұлға
HotSpot	әуеайлақтың жұмыс алаңындағы ұшу-қону жолағына соқтығысу немесе рұқсатсыз шығу орын алған немесе мұндай жағдайлардың ықтимал қаупі бар және ұшқыштардың/жүргізушілердің назарын арттыру қажет болатын учаске
ҰҚЖ	ұшу-қону жолағы
ИКАО	Халықаралық азаматтық авиация ұйымы
ӘҚБ	әуе қозғалысын басқару
РЖ	рульдеу жолы
ҰІАҚҚҚ	Ұшуларды іздестіру, авариялық-құтқаруды қамтамасыз ету қызметі
ҰҚБЖ	Ұшуларды қауіпсіздігін басқару жүйесі

ҰЭЖТҚ	Ұшуларды электр-жарық-техникалық қамтамасыз ету
РЖБП	радиотехникалық жабдықты және байланысты пайдалану
ҰҚБД	ұшу қауіпсіздігінің баламалы деңгейі
AIRAC	алдын ала хабарлау жүйесін білдіретін қысқартылған атау, ол күшіне енуінің жалпы күндеріне негізделген пайдалану практикасына елеулі өзгерістер енгізу қажеттігін туындататын жағдайлар туралы алдын ала хабарлау үшін арналған
ATIS	Аэродром ауданының автоматтандырылған ақпарат тарату қызметі
AIP	аэронавигациялық ақпарат жинағы
FOD	бөгде заттардың сынықтары
NOTAM	әуе навигациялық жабдықтың, қызмет көрсетудің және ережелердің енгізілуі, күйі немесе өзгеруі туралы немесе ұшу қауіптері туралы маңызды ақпаратты уақтылы хабарлау үшін электр байланыс құралдары арқылы таратылатын хабарлама.
NRSG	Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының ұшу-қону жолақтарындағы пайдалану қауіпсіздігі жөніндегі жұмыс тобы
ILS	аспаптық қону жүйесі
LRST	ҰҚЖ қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жергілікті (әуежай) жұмыс тобы
SMGCS	Жердегі қозғалысты басқару және бақылау жүйесі

## НОРМАТИВТІК ҚУЖАТТАР ЖӘНЕ СІЛТЕМЕЛЕР

Осы бағдарлама келесі нормативтік құжаттарды пайдалана отырып әзірленді:

Нормативтік құжат	Бекіту
Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы.	Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі № 339-IV Заңы.
Әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуе кемелеріне техникалық қызмет көрсету кезінде, әуежайларда, азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың, қызметі көрсетілетін қызметтерді ұсыну барысында әуе кемелерінің ұшуын орындаумен байланысты азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарының ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгі нұсқаулықтарды	Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы №173 Бұйрығы.
Азаматтық авиацияда әуеайлақтық қамтамасыз ету қағидаларын бекіту туралы	Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 7 қазандағы № 978 бұйрығы.
Ұшулар қауіпсіздігін басқару	ИКАО 19-қосымшасы
Аэронавигациялық қызмет көрсету процедуралары. Әуеайлақтар	DOC 9981
Ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі басшылық	DOC 9859
ҰҚЖ рұқсатсыз басып алуды алдын алу жөніндегі нұсқаулық	DOC 9870
Runway Safety Programme – Global Runway Safety Action Plan	ICAO first ed. 2017
Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions	Eurocontrol 2021
Runway Safety Team Handbook	ICAO 2015
FAA Order 7050.1B, Runway Safety Program	dated July 11, 2013
FAA National Runway Safety Plan	2024-2026

## 1. ЖАЛПЫ ЕРЕЖЕЛЕР

### 1.1 АЛҒЫ СӨЗ

ҰҚЖ-ның қауіпсіз жұмысын қамтамасыз ету әуеайлақ пайдаланушылары, әуе кемелерін пайдаланушылар және әуе қозғалысына қызмет көрсету (ӘҚК) үшін өте маңызды. ҰҚЖ-ға рұқсатсыз шығуды және ҰҚЖ-дан тыс шығуды болдырмау ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін арттыруға бағытталған бағдарламалар мен іс-шаралардың маңызды бөлігі болуы тиіс.

Әуежай пайдаланушысы мен ӘҚК органы қауіпсіздікті арттыруды немесе ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін тиімді басқаруды азаматтық авиацияның басқа мүдделі тараптарымен және ұйымдарымен үйлестіру мен ынтымақтастықсыз өз бетінше қамтамасыз ете алмайды.

ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін арттыру қауіпті факторларды тиімді анықтау және тәуекелді азайту жолымен ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін айқындайтын және шешетін іс-шаралар жоспарын әзірлеудің бірлескен процесі болып табылады. ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі туралы деректерді жинау, Бақылау және талдау ҰҚЖ-ны пайдаланумен байланысты тәуекелдерді түсінуге және тиімді басқаруға айтарлықтай ықпал етеді.

ИКАО-ға қатысушы 193 ел қазіргі уақытта 2030 жылға қарай өлім-жітімнің нөлдік деңгейін көздейтін ұшу қауіпсіздігі саласындағы келісілген жаһандық мақсатқа қол жеткізу үшін жұмыс істеуде, сонымен бірге ұшу қауіпсіздігін жаһандық жоспарлаудың, қадағалаудың және тәуекелдерді азайтудың ағымдағы негізгі салаларына қатысы бар бірқатар бағдарламалар мен нысаналы көрсеткіштерді іске асыра отырып, реттеу саласындағы өзінің әлеуетін нығайтумен ұштастыра отырып.

Осы мақсатқа жету үшін уақыт шеңбері ретінде 2030 жыл таңдалды, өйткені дәл осы кезеңде тасымалдау көлемінің екі еселенуі болжанады. Бұл сондай-ақ Біріккен Ұлттар ұйымының (БҰҰ) 2030 жылға дейінгі Тұрақты даму Күн тәртібінде көрсетілген мақсатты жыл. Стратегиялық мақсатты жүзеге асыру үшін ИКАО жаһандық ұшу қауіпсіздігі жоспарын – GASP әзірледі.

GASP ұшу қауіпсіздігі саласындағы келісілген стратегияны әзірлеу және ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудің салалық және мемлекеттік жоспарларын жүзеге асыру бойынша нұсқаулықтарды ұсынады.

GASP предоставляет рекомендации по разработке согласованной стратегии в области безопасности полетов и реализации отраслевых и государственных планов обеспечения безопасности полетов.

Азаматтық авиация саласындағы халықаралық ұйым (ИКАО) GASP, ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жаһандық жол картасын (GASR) және ұшу-қону жолақтарының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жаһандық іс-қимыл жоспарын (GRSAP) әзірлеу арқылы мемлекеттерді қауіпсіздік үшін қолайлы деңгейде ұшу-қону жолақтарындағы операциялармен байланысты тәуекелдерді басқару және бақылау бойынша күш-жігерді жалғастыруға шақырады.

## 1.2 БАҒДАРЛАМАНЫҢ МАҚСАТЫ

1.2.1 Осы ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бағдарламасы (бұдан әрі – Бағдарлама) қызметі Қызмет көрсету барысында әуе кемелерінің ұшуларын орындаумен байланысты әуе кемелеріне, Азаматтық авиацияның авиациялық оқу орталықтарына техникалық қызмет көрсету кезінде, әуе қозғалысына қызмет көрсету кезінде, әуежайларда, азаматтық әуе кемелерін пайдаланушылардың ұшу қауіпсіздігін басқару жөніндегі үлгілік нұсқаулықтарға сәйкес әзірленді. (Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылғы 28 наурыздағы № 173 бұйрығы) және Қазақстан Республикасындағы ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігіне байланысты тәуекелдерді басқарудың орнықты жүйесін құру мақсатында стратегиялық мақсаттарды және ұшу қауіпсіздігі жөніндегі жоспардың тиісті бастамаларын іске асыру үшін азаматтық авиация саласындағы ұшу қауіпсіздігі жөніндегі бағдарламамен жүзеге асырылады. (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2016 жылғы 11 наурыздағы № 136 қаулысымен бекітілген).

1.2.2 Бағдарламаның міндеті ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі үшін тәуекел факторларын басқаруда мемлекеттің, азаматтық авиация ұйымдарының тәсілін жүйелеу, ұшу қауіпсіздігі үшін қолайлы деңгейде осы тәуекелдерді бақылау жөніндегі тиімді іс-шараларды іске асыру.

1.2.3 Осы бағдарлама азаматтық авиация әуеайлақтарына, азаматтық және мемлекеттік авиацияны бірлесіп пайдалану және орналастыру әуеайлақтарына қолданылады.

1.2.4 ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі тұтастай алғанда ИКАО-ның келесі бірқатар мәселелері мен оқиғалар санаттарын қамтиды:

- ұшу-қону жолағын рұқсатсыз басып алу;
- әуе-кемесінің ҰҚЖ шығып кетуі;
- жердегі соқтығыс (әуе кемесін маневрлеу алаңында ҰҚЖ-дан ҰҚЖ-ға рульдеу кезінде);
- қалыптан тыс қону;
- жерүстінде қызмет көрсету;
- жердегі бақылауды жоғалту (мысалы, ҰҚЖ немесе РЖ ластаушы заттардың әсерінен);
- кедергімен(лермен) соқтығысуы (әуе кемесінің әуеге көтерілуі және қонуы кезінде);
- төмен түсіру/өткізу (қону кезеңінде тікелей жақын жердегі ҰҚЖ сыртындағы жерге тию);
- аэродромды пайдалануға байланысты басқа да тәуекелдер.

Осы тізімде көрсетілген оқиғалардың ішінен жоғары қауіптері бар оқиғаларға әуе кемесінің ҰҚЖ-дан шығып кетуі және ҰҚЖ-ны рұқсатсыз басып алуы жатады, олар осы Бағдарламаның 1.2.4-тармағында көрсетілген.

Аталған оқиғаларға байланысты қауіптерді азайту Қазақстан Республикасының ұшу қауіпсіздігі жөніндегі жоспарының стратегиялық мақсаты болып табылады және осы Бағдарламаның негізгі тақырыбына жатады.

1.2.5 ҰҚЖ қауіпсіздігінің тәуекелдерін тиімді басқару келесілердің бірлескен келісілген іс-шаралары арқылы ұшу қауіпсіздігі шараларын кешенді талдауды және әзірлеуді талап етеді:

- Әуеайлақ пайдаланушылары;
- әуе кемелерінің пайдаланушылары;
- аэронавигациялық қызмет көрсетушілер;
- азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органдар/ұйымдар.

1.2.6 Уәкілетті азаматтық авиация ұйымы осы Бағдарламаны әзірлеуді және оны мерзімді қайта қарауды қамтамасыз етеді, бұл ретте ИКАО халықаралық стандарттары мен ұсынылған практикасына енгізілген өзгерістер мен толықтыруларды, Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы заңнамасын, сондай-ақ әлемдік озық тәжірибені ескереді.

1.2.7 Осы Бағдарламаға өзгерістер мен толықтырулар енгізу Бас директордың немесе оның міндетін атқарушы тұлғаның бұйрығымен жүзеге асырылады.

## **2. РӨЛДЕР МЕН ЖАУАПКЕРШІЛІКТЕР**

### **2.1 АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯ САЛАСЫНДАҒЫ УӘКІЛЕТТІ ҰЙЫМ**

2.1.1 Азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым осы Бағдарламаның талаптарына сәйкес мынадай функцияларды жүзеге асырады:

– Бағдарламаны әзірлеу, бекіту және мерзімді қайта қарау, бағдарламаның өзекті күйінде қалуы үшін түзетулер енгізу;

– Қазақстан Республикасы азаматтық авиациясының ұшу-қону жолақтарындағы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жоспарын әзірлеу, бекіту, кезеңді қарау және оған өзгерістер енгізу;

– Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ҰҚЖ қауіпсіздігі жөніндегі жұмыс тобы мүшелерінің құрамын бекіту;

– сертификаттау және тексерулер жүргізу үшін ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі бойынша тексеру парақтарын әзірлеу және бекіту;

– ҚР азаматтық авиациясының ҰҚЖ пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі Бағдарламаның және жоспарының тиімділігіне талдау жүргізу;

– ҚР әуеайлақтарында ҰҚЖ операцияларын орындауға байланысты тәуекелдер мен қауіпті факторлардың жалпы дерекқорын жүргізу;;

– Үздік тәжірибелерді енгізу мақсатында ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі мәселелері жөніндегі топтар қызметінің нәтижелерін жүйелейді және жинақтайды.

2.1.1. Азаматтық авиация ұйымдарының осы бағдарламаның ережесін енгізуі азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым тарапынан бақылаудың мәні болып табылады.

### **2.2. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯСЫНЫҢ ҰҚЖ ҚАУІПСІЗДІГІ ЖӨНІНДЕГІ ЖҰМЫС ТОБЫ (NATIONAL RUNWAY SAFETY GROUP-NRSG)**

2.2.1 ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін арттыру және осы Бағдарламаның ережелерін орындау мен оны жетілдіру мақсатында Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясында ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі жөніндегі жұмыс тобы (бұдан әрі – NRSG) құрылады, ол азаматтық авиация ұйымдарының қызметін үйлестіруді қамтамасыз етеді.

2.2.2 NRSG ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін арттырудың стратегиялық бағыттарын айқындайды, Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспардың бастамалары мен іс-шараларын әзірлеу жөнінде ұсыныстар енгізеді, бастамалар мен іс-шараларды енгізу тиімділігінің мониторингін қамтамасыз етеді, Қазақстан Республикасының әуеайлақтарында ҰҚЖ (LRST) операцияларының қауіпсіздігі жөніндегі жергілікті топтар қызметінің тиімділігін құруға және арттыруға жәрдемдеседі.

2.2.3 NRSG азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның бұйрығымен құрылады және оның құрамына ұшу пайдалану, аэронавигация және аэродром қызметі саласындағы мамандар, сондай-ақ азаматтық және мемлекеттік авиация саласының өкілдері, азаматтық авиация ұйымдары мен әртүрлі салалардың мамандары (келісім бойынша) енгізіледі.

2.2.4 NRSG кеңесінің кезеңділігі белгіленеді және кесте азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның ресми ресурсында жарияланады, бұл ретте кеңестер жылына кемінде 1 рет өткізіледі.

2.2.5 NRSG негізгі мақсаттары:

- Қазақстан Республикасы әуеайлақтарының ҰҚЖ операцияларын орындауға байланысты проблемаларды жан-жақты зерделеу және кешенді қорғау шараларын әзірлеу;

- Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспардың іс-шаралары бойынша ұсыныстар енгізу;

- LRST құру және тиімділігін арттыру бойынша консультативтік және үйлестіру функцияларын орындау;

- ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері бойынша сараптамалық пікір немесе сараптамалық бағалау ұсыну;

- ҰҚЖ-дағы операциялардың қауіпсіздігіне ықпал ететін Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация саласындағы заңнамасының талаптарынан ауытқулар болған кезде ұшу қауіпсіздігінің баламалы деңгейлерін (ҰҚБД) қарау.

2.2.6 Негізгі тапсырмаларды орындау үшін NRSG келесі функцияларды орындайды:

- ҰҚЖ операцияларын орындау қауіпсіздігіне байланысты негізгі тәуекелдер бейінін анықтау;
- деректерді жинау және талдау арқылы қауіптерді анықтау;
- Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша жоспарды әзірлеу жолымен қауіпсіздікті арттыруға бағытталған және тәуекелдер бейініне жауап беретін негізгі стандарттар мен ұсынылатын практиканы енгізу;
- азаматтық авиация саласының Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспардың іс шараларын орындау барысын қадағалау;
- LRST жұмысының тиімділігін бағалауды жүргізу және олардың жұмысын жақсарту бойынша кеңес беру;
- Қазақстан Республикасының әуежайларындағы ҰҚЖ жеке және жалпы сипаттағы ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін зерделеу және шешу;
- Қазақстан Республикасының азаматтық авиация саласындағы нормативтік құқықтық актілеріне ұшу-қону жолағындағы жұмыстардың қауіпсіздігін қамтамасыз ететін талаптар бөлігінде өзгерістер енгізу туралы ұсыныстар енгізу;
- азаматтық авиация ұйымдары ұсынған ҰҚБД кешенді және жан-жақты шолу.

## 2.3 ЖЕРГІЛІКТІ ҰҚЖ ОПЕРАЦИЯЛАРЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІ ТОБЫ (LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM - LRST)

*Ескерту. LRST іс-шараларын ұйымдастыру бойынша нұсқаулық материал осы Бағдарламаның В қосымшасында келтірілген.*

2.3.1 Әуеайлақ пайдаланушысының жауапты басшысының бұйрығымен барлық сертификатталған әуеайлақтарда ҰҚЖ қауіпсіздігінің жергілікті топтары (ҰҚЖ) құрылуы тиіс.

2.3.2 Әуеайлақ операторы LRST қызметін үйлестіруге жауапты ұйым болып табылады. Әуеайлақ пайдаланушысы ҰҚЖ қауіпсіздік жоспары үшін негізгі жауапкершілікке ие және жоспардың сәйкесінше ұшуларийиййццуу қауіпсіздігін басқару жүйесінде тиімді құрал болуын қамтамасыз етеді.

2.3.3 Аэродром пайдаланушысы аэродром жөніндегі басшылыққа өкілеттіктер аясын және LRST құрамына қатысты ақпаратты енгізуі қажет.

2.3.4 Ең аз дегенде ҰҚЖ қауіпсіздік тобы (RST) өзінің техникалық тапсырмасы шеңберінде келесі тапсырмаларды орындауы керек:

- ұшу-қону жолағын бұзу санына, түріне және мүмкіндігінше ауырлығына қатысты қауіпсіздік деректерін талдау;
- әуеайлақтағы жергілікті қауіптер мен проблемалық аймақтарды анықтау үшін тексеру есептерінің нәтижелерін қарау;
- тиісті салаларда жұмыс істейтін қызметкерлерді операциялық қиындықтарды жақсы түсіну және жақсарту бағыттарын ұсыну үшін ынталандыру;
- ұшу-қону жолағын бұзудың алдын алу бойынша ұсыныстардың орындалуын қамтамасыз ету;
- кез келген жергілікті проблемалық аймақтарды анықтау және қажетті шешімдерді ұсыну;
- жергілікті міндеттерге назар аудара отырып, ұшу-қону жолағы қауіпсіздігі мәселелері туралы хабардарлықты арттыру үшін науқандар өткізу, мысалы, жергілікті қауіп карталарын немесе қажет деп есептелетін басқа нұсқаулық материалдарды жасау және тарату;
- ҰҚЖ-ны қауіпсіз пайдалану қаупін арттыруы мүмкін кез келген жағдайды алдын ала анықтау үшін ҰҚЖ мен әуеайлақ жұмысын жүйелі түрде қарап шығыңыз.

2.3.5 LRST құрамына ұшу-қону жолағындағы операцияларға тікелей қатысы бар келесі топтардың өкілдері кіруі тиіс:

- аэродром пайдаланушылары;
- әуе қозғалысын ұйымдастыру органдары;
- коммерциялық әуе тасымалдаушылары;
- аэродромда операцияларды орындайтын ұшқыш экипаждары;
- жалпы авиация қауымдастығының мүшелері (қажетті жағдайларда).

2.3.6 LRST құрамына тұрақты немесе бір жолғы негізде келесі ұйымдардың өкілдері тартылуы мүмкін:

- уәкілетті ұйым өкілдері;
- мемлекеттік авиация өкілдері (егер қолданылса, аэродромда бірлесіп орналасу немесе басқа әскери функциялар негізінде);
- жердегі қызмет көрсетуші ұйымдардың өкілдері (мұздануға қарсы өңдеу, жердегі қызмет көрсету, борттық тамақтандыру және т.б.);
- мемлекеттік авариялық-құтқару қызметтерінің өкілдері;

– тиісті сала сарапшылары (метеорологтар, орнитологтар, авиациялық оқиғаларды тергеу органдары және т.б.) (шақыру бойынша);

– ұқсас мәселелерді шешу тәжірибесімен алмасу мақсатында басқа LRST мүшелерін мерзімді түрде шақыру мүмкіндігі қарастырылуы мүмкін.

2.3.7 LRST-тің негізгі рөлі ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі іс-шаралар жоспарын әзірлеу болуы тиіс. Бұл іс-шаралар жоспары, ең болмағанда, ҰҚЖ операцияларына қауіп төндіретін факторларды және осындай операциялардың қауіпсіздігін бұзу тәуекелдерін бағалауға жәрдемдесуге, сондай-ақ қауіпті факторларды болдырмау және тәуекелдерді азайту жөніндегі шараларды ұсынуға тиіс. Мұндай шаралар жергілікті оқиғалар туралы мәліметтер негізінде немесе сыртқы мәліметтер базасынан алынған ақпаратты ескере отырып жасалуы мүмкін.

2.3.8 LRST тиісті пайдаланушылар мен қызмет көрсетушілердің басшылығы мен пайдалану персоналын жергілікті жағдайлар, ҰҚЖ-дағы қауіпті учаскелер, БӨ және іргелес аумақтар туралы хабардар етуі тиіс. LRST ҰҚЖ операцияларының ықтимал қауіпсіздік мәселелері бойынша нұсқаулыққа сәйкес кеңес беруі және қауіптерді жою және тәуекелдерді басқару стратегияларын ұсынуы керек.

2.3.9 LRST қызметі қауіпті факторларды анықтауды, ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелді бағалауды, ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелді азайтуды және тәуекелді қабылдауды қамтитын ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекел факторларын басқару қағидаттарына негізделеді.

2.3.10 LRST жұмыс тобы мүшелерінен тәуекелдерді бағалау нәтижелерін алу процестерін пысықтауы тиіс, өйткені тартылған ұйымдардың ұшу қауіпсіздігін басқару жүйелері (ҰҚБЖ) әртүрлі болуы мүмкін, тиісінше ұшу қауіпсіздігі үшін қауіп факторларын бағалау процестері.

2.3.11 LRST қорғау шараларын әзірлеу үшін әуеайлақтағы проблемалық аймақтарды анықтау мақсатында авиациялық оқиғаларды тергеп-тексеру есептерінің ықтимал қатерлері мен нәтижелерін зерттейді.

2.3.12 LRST ұйымға тартылған қызмет персоналының ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі туралы хабардарлықты арттыру бойынша науқандар жүргізілуде. Танымал ету қызметі жергілікті мәселелерге бағытталған. Мұндай іс-әрекеттің

мысалы ретінде жергілікті ыстық нүктелердің (HotSpot) карталарын, плакаттар, бюллетеньдер және т. б. түрде көрнекі материалдарды құрастыру және тарату болып табылады.

2.3.13 LRST ұйымға тартылған қызмет көрсетуші персоналдың ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі туралы хабардарлығын арттыру бойынша науқандар жүргізілуде. Танымал қызмет жергілікті мәселелерге назар аударады. Мұндай әрекеттің мысалы ретінде жергілікті ыстық нүктелердің (HotSpot) карталарын, плакаттар, бюллетеньдер және т. б. түріндегі көрнекі материалдарды құрастыру және тарату болып табылады.

2.3.14 LRST әуеайлақта қауіпті факторларды айқындау және операциялардың қауіпсіздігін бұзу тәуекелін бағалау жолымен және Қазақстан Республикасының азаматтық авиациясындағы ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспар негізінде әзірленген ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жергілікті іс-шаралар жоспарын енгізеді.

2.3.15 LRST жарты жылда бір рет азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға ҰҚЖ қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жергілікті іс-шаралар жоспарының орындалуы туралы есеп береді.

2.3.16 LRST әуеайлақ жағдайына және ықтимал қауіптерге байланысты кеңестер мен кездесулер кестесін бекітеді, бірақ жылына кемінде екі рет.

### **3. ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АЗАМАТТЫҚ АВИАЦИЯСЫНЫҢ ҰҚЖ ЖҰМЫСТАРДЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖОСПАРЫ**

3.1 Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспардың мақсаты Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация саласын ҰҚЖ операцияларын орындау қауіпсіздігін арттыруға бағытталған іс-шаралармен қамтамасыз ету болып табылады.

3.2 Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспарды NRSG тобы әзірлейді. Бекітілгенге дейін Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспар тартылған азаматтық авиация ұйымдарының қарауына жіберіледі.

3.3 Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жоспарында ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін арттыруға бағытталған міндеттер мен іс-шаралар айқындалады.

3.4 Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі Жоспар іс-шаралардан басқа мынадай ақпаратты қамтиды:

- жоспар іс-шараларының орындалуына жауапты ұйымдар, құрылымдық бөлімшелер;
- іс-шараларды орындау мерзімі және белгіленген басымдықтар;
- қажет болған жағдайда нақты әрекеттерді орындау тәртібін сипаттайтын нұсқаулық материал.

3.7 Азаматтық авиация ұйымдары ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жергілікті жоспардың іс-шараларын, орындалу мерзімдерін қадағалауды, сондай-ақ уәкілетті ұйымға тиісті дәлелдемелік құжаттаманы қоса бере отырып, іс-шаралардың орындалуы бойынша есептерді ұсынуды орындайды.

3.8 Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ, азаматтық авиация ұйымдарында операциялардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспар негізінде бастамалардың қолданылуын ескере отырып, оларды енгізу жөніндегі өз жоспарларын әзірлейді.

#### **4. ҰҚЖ ОПЕРАЦИЯЛАРЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖӨНІНДЕГІ ЖЕРГІЛІКТІ ЖОСПАР**

4.1 Әуежайларды пайдаланушылар Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспар немесе оған өзгерістер бекітілген сәттен бастап 3 айға дейінгі мерзімде ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі бекітілген Жергілікті жоспарды қарауға ұсынады.

4.2 Жергілікті жоспарлар қауіпті факторларды айқындау және операциялардың қауіпсіздігін бұзу тәуекелін бағалау және Қазақстан Республикасының Азаматтық авиация ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жоспардың іс-шаралары негізінде әзірленеді. Бұл ретте іс-шаралар әуеайлақтың

физикалық сипаттамаларын, жарактандырылуын, ұшу қарқындылығын және т. б. ескере отырып қолданылуы тиіс.

4.3 Жергілікті жоспарлар азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымның қарауына ұсынылады.

4.4 Іс-шаралардан басқа, жергілікті жоспар келесі ақпаратты қамтуы керек:

- Орындауға жауапты ұйым, лауазымды тұлға.
- тапсырманы орындау үшін қажетті ресурстар (адамдық, қаржылық).
- қаржыландыру көздері(-лері), мысалы: инвестициялар, меншікті қаражаттар, қарыз қаражаттары және т.б.
- іс-шараларды өткізу мерзімдері:
- іс-шараның орындалуы мен тиімділігін бағалау көрсеткіштері.

4.5 Жергілікті жоспарлардың орындалуы бойынша есептер азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымға жартыжылдық негізде ұсынылады.

## 5. ПАЙДАЛАНУ ТӘЖІРИБЕСІ

### 5.1 ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫН РҰҚСАТСЫЗ ПАЙДАЛАНУДЫ БОЛДЫРМАУ

5.1.1 Жаңа инфрақұрылым және аэродромның қолданыстағы инфрақұрылымындағы өзгерістер ұшу-қону жолағын рұқсатсыз пайдаланудың алдын алатындай етіп жобалануы тиіс.

5.1.2 Маневр жасау аймағын пайдалану практикасы мен рәсімдеріне енгізілетін өзгерістер, соның ішінде жоспарланған және жүргізіліп жатқан жұмыстар ұшу-қону жолағындағы операциялардың қауіпсіздігін ескеруі керек және LRST-пен кеңесуді талап етуі мүмкін. Маневр жасау аймағына қатысты рәсімдік және/немесе инфрақұрылымдық өзгерістер аэродромды (тікұшақ айлағын) сертификаттау және жарамдылық сертификатын беру ережелерімен белгіленген қауіпсіздік бағалауын талап етеді, олар Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 187 бұйрығымен және Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2017 жылғы 30 маусымдағы № 420 бұйрығымен бекітілген азаматтық авиациядағы аэронавигациялық қамтамасыз ету ережелерімен реттеледі.

5.1.3 Аэродром операторы рулеж жолақтарын (РЖ) жердегі бағдарлаудағы қателіктер мен байланыс жүргізудегі түсініспеушіліктерді болдырмау үшін тиісті түрде белгілеуі керек.

5.1.4 Аэродром операторы әуе қозғалысын басқару диспетчерлік пунктiнiң тiкелей шолуын шектейтiн кедергiлердi жоюы керек. Маневр жасау аймағын бақылауға кедергi келтiретiн шолу шектеулерiнiң қауiпсiздiкке әсерiн бағалау қажет және тиiстi түзету шаралары қабылдануы тиiс.

5.1.5 ҰҚЖ инспекциялау рәсімдері ұшу-қону жолағының рұқсатсыз пайдаланылуын болдырмауды ескеруі тиіс.

5.1.6 Қажеттілігіне қарай аэродром операторы рұқсатсыз ҰҚЖ пайдалану қауіп жоғары аймақтарды көрсететін аэродром карталарын әзірлеп, оларды жергілікті деңгейде маневр жасау аймағындағы көлік құралдарының жүргізушілеріне таратуы және АІР-те жариялауы тиіс. Бұл карталар қажеттілігіне қарай мерзімді түрде жаңартылып отыруы қажет.

5.1.7 Танықталған қауіпті аймақтармен байланысты қауіпсіздік тәуекелдерін бағалау немесе мүмкіндігінше тезірек азайту қажет.

5.1.8 Ұшу-қону жолағының рұқсатсыз пайдаланылуын болдырмау аэродром операторы мен аэронавигациялық қызмет провайдері бірлесіп жердегі қозғалысты басқару және бақылау жүйелерін (SMGCS) әзірлеп, қолданған кезде ескерілуі тиіс.

5.1.9 LRST келесі жағдайларда ұшу-қону жолағындағы операциялар қауіпсіздігін қамтамасыз ету жоспарын қайта қарауы тиіс:

– Әуе кемелері мен көлік құралдарының қозғалыс көлемі мен қарқындылығы едәуір артқан кезде;

– Бұрын рұқсат етілмеген төмен көру жағдайында операцияларды орындау жоспарланған кезде;

– Аэродром схемасы өзгергенде (жаңа ҰҚЖ, РЖ немесе перрондар пайдалануға берілген жағдайда);

– Әуе кемесінің немесе көлік құралдарының ҰҚЖ мен РЖ-ға кездейсоқ кіру оқиғалары орын алған кезде;

– Пилоттардан, ОВД органдарынан немесе пайдалану персоналынан жарықтандыру құралдарының, белгілердің, таңбалардың түсініксіз екендігі туралы есептер түскен кезде.

5.1.10 LRST ұшу-қону жолағын қорғау үшін визуалды құралдардың бар-жоғын және олардың пайдалануын мерзімді түрде тексеруі тиіс.

5.1.11 Аэродром операторлары маневр жасау аймағындағы көлік құралдары жүргізушілерінің даярлығы мен аттестациясының ресми бағдарламасын әзірлеп, енгізуі және жүргізушілерге арналған нұсқаулықтарды мерзімді түрде қайта қарауы тиіс.

5.1.12 Аэродром операторлары маневр жасау аймағындағы барлық көлік жүргізушілерінің жұмыс ауысымының басында операциялық жағдайлар (пайдаланылатын ҰҚЖ, көру жағдайлары және т.б.) туралы хабардар болуын және өз ауысымының барысында қоршаған ортаға үнемі назар аудару қажеттілігі туралы ескерту алуын қамтамасыз етуі тиіс.

5.1.13 Аэродром операторлары ОВД қызметімен бірлесіп маневр жасау аймағындағы барлық көлік құралдарының қозғалысын басқару рәсімдерін әзірлеп, енгізуі қажет.

5.1.14 ҰҚЖ күту орындары айқын таңбалануы, тиісті белгілері болуы және қажет болған жағдайда жарықтандырылуы тиіс.

## **5.2 ӘУЕ КЕМЕЛЕРІНІҢ ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНАН ШЫҒЫП КЕТУІН БОЛДЫРМАУ**

5.2.1 ILS жүйелерін пайдалану көзделген жағдайларда, аэродром операторы осы навигациялық құралдардың дабылдарын бұрмалауды болдырмай, критикалық және сезімтал аймақтардың қорғалуын қамтамасыз етуі тиіс. Осы мақсатта аэронавигациялық қызмет көрсетуші ұйым РМС критикалық/сезімтал аймақтарының өлшемдерін анықтап, ұсынуы қажет.

5.2.2 Аэродром операторлары жердегі аэронавигациялық оттар, белгілер мен таңбалаулар жоспарланған ұшу-қону жолағындағы (ВПП) операцияларды орындау талаптарына сәйкес келуін қамтамасыз етуі тиіс, атап айтқанда:

– Қону нысанасы мен ВПП шегі айқын көрінуі, бетімен контраст жасауы және тиісті жағдайда ұсталып тұруы тиіс;

– ВПП алдындағы күту орындары анық таңбалануы тиіс, сызықтардың ені кемінде 30 см (А2, В2 типі) болуы қажет, сәйкес белгілер орнатылып, қажет болған жағдайда жарықтандырылуы тиіс, бұл ұшып шығатын әуе кемелерінің ұшу-қону жолағына дұрыс емес жерден шығуынан туындайтын жүгіруді бастауын болдырмауға көмектеседі;

– ВПП-ға күту орындарында, әсіресе қиылысу арқылы ұшу басталатын жерлерде, ұшу-қону жолағының қалған ұзындығын көрсететін белгілерді орнату мүмкіндігі қарастырылуы тиіс;

– ВПП қалған ұзындығын көрсету үшін визуалды құралдарды пайдалану мүмкіндігі қарастырылуы тиіс.

5.2.3 Ұшу-қону жолағында (ВПП) тиісті ілінісу деңгейін сақтау үшін резеңке қалдықтары мен басқа да ластаушы заттарды уақытылы тазалау қамтамасыз етілуі тиіс.

5.2.4 Әуе қозғалысын басқару органы ұшқыштарға қону траекториясы бойынша жел туралы ақпаратты, оның ішінде бағытын, күшін және екпіндерін ұсынуы ұшу-қону жолағынан (ВПП) шығып кету ықтималдығын азайтады. Жел датчиктері мен жел бағытын көрсеткіштері ең дәл ақпаратты алу үшін ұшу-қону жолағы мен қону аймақтары бойында тиісті түрде орналастырылуы тиіс.

5.2.5 Әуежай операторлары АІР-те жариялау үшін САИ мәлімдеген қашықтықтардың дұрыстығын қамтамасыз етуі тиіс.

5.2.6 Әуежай операторлары уақытша қысқартылған пайдаланылатын қашықтықтардың нақты мәндерін есептеу рәсімдерінің болуын қамтамасыз етуі тиіс (мысалы, ұшу-қону жолағындағы жұмыстарға байланысты). Қысқартылған пайдаланылатын қашықтықтар қолданылған жағдайда, әуежай операторы уақытша таңбалар, шамдар мен белгілер қысқартылған қашықтықтар туралы нақты ақпарат беретінін және тиісті мәліметтердің САИ-ға уақтылы ұсынылып, АІР-те жариялануын қамтамасыз етуі керек. Сонымен қатар, ұшу-қону жолағына аралық шығу орындарына қолжетімділікті шектеу шараларын қабылдау мүмкіндігін қарастыру қажет.

## 5.3 ҰҚЖ-НЫҢ ШАТАСТЫРЫЛУЫ

5.3.1 Ұшу-қону жолағындағы (ҰҚЖ) шатасу әуе кемесі экипаждары қате ҰҚЖ-ға қонғанда немесе ұшқан кезде орын алады. Бұл әсіресе параллель ҰҚЖ жүйелері бар әуежайларда өзекті мәселе болып табылады. Сондай-ақ, ҰҚЖ-ның

шатастырылуы әдетте параллель орналасқан рулеж жолын ҰҚЖ деп қабылдаған кезде туындауы мүмкін – бұл мәселе көбінесе түнгі уақытта кездеседі.

5.3.2 LRST қауіпсіздік бағалауын жүргізуі тиіс, онда ҰҚЖ-ның шатастырылу қаупін төмендету шараларын анықтау мақсатында төменде көрсетілген факторлар ескерілуі қажет:

- түнгі операциялар;
- төмен көріну жағдайларындағы операциялар;
- қолайсыз ауа райы жағдайлары;
- радиобайланыс арқылы жүргізілетін келіссөздердің жеткіліксіз анықтығы;
- жарықтандырудың, таңбалаудың және белгілердің талапқа сай болмауы;
- қиылысу нүктесінен ұшу;
- жүргізіліп жатқан жұмыстар;
- параллель рулеж жолдарын пайдалану;
- ұшу рұқсатын кеш беру немесе оны өзгертудің кешіктірілуі;
- асығыстық;
- рулеж жолдарының және ҰҚЖ-ның геометриясы мен конфигурациясы;
- ҰҚЖ-ны рулеж маршруттары ретінде пайдалану.

5.3.3 Маневр жасау аймағында ҰҚЖ-ны қате таңдауға әкелетін жағдайларды болдырмау қажет.

Бұл мақсатта қолданылатын шаралардың мысалдары мыналарды қамтуы мүмкін:

- қауіпті учаскелерді дұрыс анықтау және олар туралы хабарлау;
- кіреберіс рулеж жолдарының өлшемін/ені азайту;
- кейбір кіреберіс рулеж жолдарын жабу;
- жүргізіліп жатқан жұмыстар кезінде ҰҚЖ шатастыруы мүмкін белгілерді жабу;
- аэродромдағы жер үсті жарықтандырылған рулеж маршруттарын белгілеу;
- жетілдірілген таңбалауды пайдалану.

*Ескерту. ҰҚЖ-ны қате таңдау салдарынан орын алған ұшу оқиғаларының басым бөлігі визуалды тану кезінде немқұрайдылықтан болады. Мұндай оқиғалар көбінесе жасанды жабындысы бар беткі қабаттар дұрыс ҰҚЖ-ның жанында орналасып, оның бағытына ұқсас болған жағдайда кездеседі.*

5.3.4 LRST алдын алу шараларын таңдағанда 3.2-тармақта сипатталған адам факторы аспектілерін ескеруі қажет.

## 5.4 УАҚЫТША ТОҚТАУ НЕМЕСЕ ҰҚЖ-ДЕГІ ОПЕРАЦИЯЛАРДЫ ТОҚТАТУ

5.4.1 Аэродромдағы жоспарланған немесе жоспарланбаған оқиғалар ұшу-қону жолағындағы (ҰҚЖ) операцияларды қысқа мерзімге (бірнеше сағатқа) немесе ұзақ уақытқа (бірнеше күнге) тоқтатуды талап етуі мүмкін.

5.4.2 Көп жағдайда ҰҚЖ-дегі операциялардың уақытша тоқтатылуы жоспарланбаған себептерге байланысты болады. Мысал ретінде мыналарды келтіруге болады:

- ҰҚЖ-ден қозғалу қабілетін жоғалтқан әуе кемесін немесе көлік құралын шұғыл түрде шығару;
- ҰҚЖ-дегі бөгде заттардың қауіпті сынықтары (FOD);
- ҰҚЖ-дегі құстармен және жабайы жануарлармен соқтығысу қаупінің жоғары болуы;
- Жердегі аэронавигациялық жарық жүйесінің немесе аспаптық қону жүйесінің (ILS) күрделі істен шығуы;
- ҰҚЖ-де мұздың/қардың/судың болуы;
- Әуе кемесімен байланысты оқиғалар, мысалы, құйрық бөлігімен ҰҚЖ-ге тию, үзіліп қалған ұшу, шина жарылуы;
- Төтенше жағдай немесе жергілікті жоғары дайындық режимі.

5.4.3 ҰҚЖ-дегі уақытша операцияларды тоқтату немесе жоспарланған жабу рәсімдері аэродром пайдаланушысы тарапынан аэродром жөніндегі нұсқаулықтың тиісті бөлімдерінде сипатталуы тиіс. Рәсімдер аэродром пайдаланушысы мен ӘҚБ органы арасындағы келісім бойынша енгізіледі. Мұндай рәсімдер тараптардың рөлдері мен міндеттерін, ақпарат тарату әдістерін және ҰҚЖ-де операцияларды қайта бастау тәртібін айқындауы тиіс, сондай-ақ әуежай қызметтерінің ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі ӘҚБ органымен өзара іс-қимыл жөніндегі нұсқаулыққа енгізіледі. Бұл рәсімдер тиісті мүдделі тараптармен келісіліп, тұрақты түрде қайта қаралып отыруы тиіс және нақты жергілікті сценарийлерді сипаттауы мүмкін.

5.4.4 ҰҚЖ-дегі уақытша операцияларды тоқтату немесе ҰҚЖ-ні жабу кезінде аэродром пайдаланушысы, ӘҚБ органдары және САИ бөлімшелері (қажет болған

жағдайда) арасында тығыз ақпарат алмасу және өзара іс-қимыл қамтамасыз етілуі тиіс.

5.4.5 Аэродром пайдаланушылары ҰҚЖ-дегі уақытша операцияларды тоқтату кезінде енгізілетін рәсімдер туралы барлық мүдделі тараптардың толық хабардар етілуін қамтамасыз етуі тиіс. Мұндай тоқтату кезеңінде аэродром пайдаланушысы орындалатын барлық жұмыстардың есебін жүргізуі қажет.

5.4.6 Аэродром пайдаланушысы жазбаша рәсімдердің сақталуын тексеруді тұрақты оқу-жаттығулармен толықтыруы тиіс.

5.4.7 Төменде келтірілген тізім ұшу-қону жолағындағы (ҰҚЖ) операцияларды уақытша тоқтату туралы шешім қабылдау кезінде қарастырылуы және жүзеге асырылуы тиіс хронологиялық іс-әрекеттер ретін сипаттайды:

- ҰҚЖ-дағы операцияларды уақытша тоқтату туралы әуе қозғалысын басқару органын (ӘҚБ) хабардар ету;
- ӘҚБ органының рұқсатымен аэродромның уәкілетті қызметкерлеріне жағдайды бағалау үшін ҰҚЖ-ға кіруге рұқсат беру;
- Аэродромның уәкілетті қызметкерлері ҰҚЖ жағдайына бастапқы бағалау жүргізу;
- Аэродромның тағайындалған өкілі ҰҚЖ операцияларын уақытша тоқтатудың орындылығы туралы шешім қабылдау;
- Қабылданған шешім туралы ӘҚБ органына хабарлау;
- ӘҚБ органы алынған ақпаратты ұшқыштарға, көлік жүргізушілеріне және басқа да мүдделі тараптарға аэродром ауданындағы автоматты ақпарат тарату қызметін (АТІС) және радиобайланысты пайдалана отырып тарату;
- ҰҚЖ-дағы операциялардың уақытша тоқтатылғаны туралы NOTAM шығару (егер аэродромды жоспарлы түрде балама аэродромға кету үшін пайдалану мүмкін болмаса, бөлек NOTAM шығарылуы қажет болуы мүмкін). Егер уақытша тоқтатудың ұзақтығы 60 минуттан аспайтын қысқа мерзімді болса, NOTAM шығармауға болады;
- Егер авиациялық оқиға орын алса, аэродром пайдаланушысы авиациялық оқиғалар мен инциденттер туралы хабарлау схемасына сәйкес тиісті мемлекеттік органдарды хабардар етуге міндетті (кейбір жағдайларда оқиғаны тергеу жөніндегі уәкілетті органның қоқысты тазартуға рұқсаты қажет болуы мүмкін);
- Аэродром пайдаланушысы техникалық қызмет көрсетуге жауапты бөлімшемен және мердігермен, сондай-ақ қажет болған жағдайда әуе кемесін

пайдаланушымен қалпына келтіру жұмыстарын жеделдету мақсатында байланыс орнатуға міндетті;

– Аэродром пайдаланушысы ҰҚЖ-дағы операцияларды уақытша тоқтату немесе тоқтату туралы азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйымды хабардар етуі тиіс.

5.4.8 Аэродром пайдаланушысы ҰҚЖ-дағы операциялар уақытша тоқтатылған жағдайда, егер ӘҚБ органы ҰҚЖ-ға кіруге рұқсат беру өкілеттігін сақтаса, мұндай кіру тек әдеттегі операциялар кезіндегідей ӘҚБ органы тарапынан сенімді бақылау қамтамасыз етілген жағдайда ғана жүзеге асырылуын қамтамасыз етуі тиіс. Басқа жағдайларда, жағдайға байланысты, ҰҚЖ-ға бақыланбайтын кіру ӘҚБ органымен аэродром пайдаланушысымен келісу арқылы берілуі мүмкін. Бұл жағдайда қалыпты операцияларды қайта бастамас бұрын ҰҚЖ-ның толық тексерісі жүргізілуі қажет.

5.4.9 Аэродром пайдаланушысы ҰҚЖ жоспарланған техникалық қызмет көрсету үзілісіне байланысты жабылған жағдайда, сенімді бақылауды басқа уәкілетті органға, мысалы, аэродром қызметіне, ЭСТОП қызметіне беру немесе ҰҚЖ-ға бақыланбайтын кіруді тек уәкілетті пайдаланушыларға ұсыну туралы шешім қабылдай алады. ҰҚЖ-ға кіруге рұқсат беру тәртібі ӘҚБ органымен келісіліп, өзара іс-қимыл жөніндегі нұсқаулықта құжатталуы тиіс.

5.4.10 Төменде келтірілген тізім уақытша тоқтатылған немесе жабылған ҰҚЖ-да операцияларды қайта бастау кезінде орындалуы және/немесе қолданылуы тиіс шарттардың хронологиялық ретін қамтиды:

– қалпына келтіру жұмыстары аяқталуы тиіс, мысалы, FOD және құстар мен жабайы жануарлардың қалдықтарын тазалау, жердегі аэронавигациялық жарық жүйесін жөндеу, қозғалыс қабілетінен айырылған әуе кемесін алып тастау;

– ӘҚБ органының рұқсатымен ҰҚЖ тексеру жүргізілуі тиіс;

– барлық көлік құралдары мен персонал ҰҚЖ-ны тастап, бұл туралы тиісті уәкілетті органға баяндауы тиіс;

– ҰҚЖ дайындығы ӘҚБ органына және тиісті жағдайларда ӘҚБ органына толық бақылауды қайта тапсыру арқылы расталуы тиіс;

– аэродром пайдаланушылары NOTAM-ды жоюы тиіс (егер жарияланған болса);

– ӘҚБ органы ATIS және радиотелефон байланысын пайдалана отырып, ҰҚЖ дайындығы туралы ақпаратты таратуы тиіс (қажет болған жағдайда);

– қалыпты операцияларды қайта бастауға рұқсат етіледі.

5.4.11 Аэродром пайдаланушысы ӘҚБ органымен бірлесіп, ҰҚЖ-де жоспарланған құрылыс жұмыстары, мүмкіндігінше, қозғалыс қарқындылығы төмен кезеңдерде немесе жыл мезгілдерінде жүргізілуін қамтамасыз етуі тиіс.

## **5.5 ҚАУІПТІ АЙМАҚТАРДЫ АНЫҚТАУ, ЖОЮ ЖӘНЕ ЖАРИЯЛАУ БОЙЫНША ПРАКТИКАЛЫҚ ҰСЫНЫСТАР**

5.5.1 Аэродром операторлары, аэронавигациялық қызмет көрсетушілер (АНҚ) және басқа да мүдделі тараптар аэродромда бұрын ұшу-қону жолағына (ҰҚЖ) рұқсатсыз шығу немесе қақтығыс жағдайлары болған немесе мұндай оқиғалардың ықтимал қауіпі бар учаскелерге ерекше назар аударуы тиіс. Сонымен қатар, белгіленген талаптарға толық сәйкес келгенімен, күрделі геометриясына байланысты бағдарлауда қиындықтар туғызатын және ерекше назарды қажет ететін аймақтар да қауіпті болуы мүмкін, мысалы, ҰҚЖ қиылысу орындары.

5.5.2 Идеал жағдайда LRST қауіпті аймақтарды жою бойынша шаралар қабылдайды. Бұл міндетті шешу үшін аэродром операторлары LRST-пен бірлесіп, қазіргі уақытта аэродромда қандай да бір қауіпті учаскенің бар-жоғын анықтау мақсатында бағалау жүргізуі тиіс. Бұл бағалау әуе қозғалысы процедураларына байланысты қауіпті аймақтардың пайда болу ықтималдығын (әсіресе, ҰҚЖ рұқсатсыз кіруіне әкелетін факторлар – шартты диспетчерлік рұқсаттар және стандартты емес радиоалмасу) және басқа аэродромдық пайдалану процедураларын ескеруі керек. Кез келген қауіпті аймақты қарастырғанда, адами факторлар аспектісіне де тиісті көңіл бөлінуі тиіс.

5.5.3 Егер қауіпті аймақтар анықталса, ұсынылған қауіптің алдын алу стратегиялары іске асырылуы тиіс. Егер бұл дереу мүмкін болмаса, тәуекелдерді басқару және азайту бойынша шаралар қабылдануы қажет. Мұндай стратегияларға мыналар кіруі мүмкін:

- жаңа рульдеу жолдарын (РЖ) салу;
- қосымша визуалды құралдарды (белгілер, таңбалау, жарықтар) қолдану;
- балама маршруттарды пайдалану;
- аэродромдық диспетчерлік пункттен көрінбейтін секторларды жою;
- хабардарлықты арттыруға арналған науқандар жүргізу;
- қауіпті аймақты AIP-те жариялау.

5.5.4 Кейбір қауіпті аймақтардың себептерін тез жоюға болады, алайда басқаларын жою үшін көбірек уақыт қажет немесе оларды толығымен жою мүмкін болмауы мүмкін.

5.5.5 Жаңа қауіпті аймақ жұмыс алаңының өзгеруі немесе пайдалану процедурасының өзгеруі нәтижесінде пайда болуы мүмкін. Осыған байланысты жаңа қауіпті аймақтардың кездейсоқ пайда болуын болдырмау үшін кез келген жұмыстарды бастамас бұрын тиісті бағалау жүргізу қажет. Бұл, мысалы, маневрлік аймақтағы жаңа таңбалауды енгізу немесе жаңа не өзгертілген пайдалану процедураларын енгізу болуы мүмкін.

5.5.6 Жоғарыда аталған бағалау оның дұрыстығын растау үшін мерзімді түрде қайталанып, қолданыстағы пайдалану практикасы мен аэродром схемасын ескеруі тиіс.

5.5.7 Егер тәуекелдерді азайту немесе анықталған қауіпті аймақты жою шаралары ұзақ процесс болса немесе қауіпті аймақты жариялау ұшқыштар үшін жағдайды жақсартатынына сенімділік болса, онда бұл туралы әуе қозғалысын басқару қызметтері мен аэродромды пайдаланатын ұшқыштарға хабарлау қажет. Егер қауіпті аймақ AIRAC аэронавигациялық ақпаратты реттеу және бақылау механизмі циклінен артық уақытқа созылатын болса, оны AIP-тегі аэродром картасында белгілеу қажет. Бұл "Аэронавигациялық карталар" (ИКАО 4-қосымшасы) талаптарына сәйкес келуі керек және аэродромдағы арнайы жергілікті қозғалыс ережелерінде тиісті ескерту жасалуы қажет (қараңыз: Аэронавигациялық қызмет көрсету ережелері. Аэронавигациялық ақпаратты басқару (PANS-AIM, Doc 10066), қосымша 2, AD 2.20 бөлімі).

## **5.6 ҰШУ-ҚОНУ ЖОЛАҒЫНДА ОПЕРАЦИЯЛАРДЫ ҚАУІПСІЗДІК БОЙЫНША БҰЗУДЫҢ НЕГІЗГІ СЕБЕПТЕРІ**

Төменде келтірілген тізім ұшу-қону жолағындағы операциялардың қауіпсіздігін бұзудың ең типтік себептері туралы түсінік береді:

- Қолайсыз ауа райы;
- ұшу-қону жолағының бетінің жағдайы (ластану);
- аэродром схемасы;
- ұшу-қону жолағының бойлық еңістері;
- шартты диспетчерлік рұқсаттар;
- орындау алдындағы күрделі процедуралар;
- ұшу-қону жолағын кесіп өту процедуралары;
- қиылысатын ұшу-қону жолақтарын бір мезгілде пайдалану;
- ұшуға рұқсатты кеш беру және кеш өзгерту;
- дұрыс емес, қате немесе стандартты емес фразеология;

- әуе қозғалысын басқару органымен келіссөздер кезінде бірнеше тілді бір мезгілде пайдалану;
- радио жиіліктердің жүктемесі;
- ағылшын тілін меңгеру деңгейінің жеткіліксіздігі;
- пилоттың шамадан тыс жұмыс жүктемесі;
- диспетчердің шамадан тыс жұмыс жүктемесі;
- жүргізіліп жатқан жұмыстар;
- назардың бөлінуі (пилот, диспетчер, жүргізуші және т. б.).

# А ҚОСЫМШАСЫ - ӘУЕАЙЛАҚТАРДА ҰҚЖ ҚАУІПСІЗДІГІ БОЙЫНША ЖЕРГІЛІКТІ ТОПТАРДЫ (LRST) ҰЙЫМДАСТЫРУҒА АРНАЛҒАН НҰСҚАУЛЫҚ МАТЕРИАЛ

## 1. Кіріспе

ИКАО Ассамблеясының А37-6 резолюциясы мемлекеттерді ҰҚЖ қауіпсіздігін жақсартуға шақырады. ИКАО әуеайлақтарда ұшу-қону жолағы қауіпсіздігінің көпсалалы топтарын құруды және жетілдіруді ынталандырады және қолдайды.

LRST ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі жөніндегі жергілікті топтар азаматтық авиация билігі, аэронавигациялық қызметтерді жеткізушілер, әуе кемелерін пайдаланушылар және әуеайлақ пайдаланушылары оң үлес қосқан бірлескен шешімді қамтамасыз ете отырып, ұшу-қону жолақтарына шығып кету және рұқсатсыз шығу тәуекелдерін азайтуда өздерінің жоғары тиімділігін дәлелдеді. ҰҚЖ дағы оқиғалардың салдарын болдырмау және азайту үшін LRST құру ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздік бағдарламасының маңызды элементтерінің бірі болып табылады әуеайлақтарда LRST құру ҰҚЖ қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі тиімді іс қимыл жоспарын әзірлеу және іске асыру және қауіптерді жою және қалдық тәуекелдерді азайту жөніндегі стратегияны ұсыну үшін негізгі фактор болып табылады.

## 2. Аэродромда LRST құру мақсаты

Әуеайлақтағы LRST ұйымының мақсаты ҰҚЖ, БӨ және оған іргелес аумақтардағы басым жергілікті жағдайлар, басқа да проблемалық мәселелер және қауіпсіздік үшін қолайлы деңгейде тәуекелдерді басқару жөніндегі шараларды әзірлеу туралы тиісті пайдаланушылар мен қызмет көрсетушілердің басшылығы мен пайдалану персоналын тиімді хабардар ету болып табылады.

LRST ҰҚЖ қауіпсіздігі бойынша іс-қимыл жоспарын жүзеге асыруы, ҰҚЖ қауіпсіздігінің ықтимал мәселелері бойынша басшылыққа кеңес беруі және қауіптерді жою және қалдық тәуекелді азайту стратегияларын ұсынуы керек. Бұл стратегияларды басқа көздерден алынған ақпаратпен ұштастыра отырып, әуеайлақта жиналған деректер негізінде әзірлеуге болады.

LRST реттеуші орган болып табылмайды және SMS хабарламасының кез келген қажетті құрамдас бөлігін ауыстыруға арналмаған, бірақ қатысушы ұйымдардың (мүдделі тараптардың) қауіпсіздік жүйелерін біріктіру арқылы ҰҚЖ

жұмысының қауіпсіздігін жақсартуға және қолдауға арналған. Интерфейстік қызмет провайдерлері өздерінің SMS және LRST әрекеттері арасындағы интерфейсті құжаттауы керек. Әрбір қатысушы ұйым осы ұйымға әсер ететін кез келген қауіптерді анықтауға және басқаруға жауапты екенін есте ұстаған жөн. Әр ұйым үшін интерфейстің маңыздылығы әртүрлі болуы мүмкін. Әрбір ұйым қауіпсіздік тәуекелдерінің әртүрлі классификацияларын негізгі түрде қолдана алады және оларға әртүрлі басымдықтарды тағайындай алады (қауіпсіздік көрсеткіштері, ресурстар, уақыт және т.б. бойынша).

LRST кездесу кестесі әуеайлақ жағдайы мен шарттарына байланысты. Мысалы, егер күрделі құрылыс жұмыстары жоспарланса немесе қауіптер мен оқиғалардың саны көбейсе, LRST көбірек жиналыстар өткізуі қажет болуы мүмкін.

LRST қызметі ИКАО 19-қосымшасына – Қауіпсіздікті басқаруға және ICAO Doc 9859 – Қауіпсіздікті басқару жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес ресми қауіп-қатерді сәйкестендіру және тәуекелдерді басқару процесінің принциптеріне негізделген. LRST топ мүшелерінен тәуекелді бағалау туралы ақпаратты ала алуы керек, өйткені олардың көпшілігінде әртүрлі тәуекелдерді бағалау процестері бар жеке SMS болады.

LRST осы Бағдарламаның 1.2.3 тармағында аталған санаттарды қоса алғанда, бірақ олармен шектелмей, ҰҚЖ қауіпсіздігіне қатысты мәселелердің кең ауқымын қамтиды.

### **3. ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі жөніндегі топтың өкілеттіктері туралы ережелер**

«ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігі жөніндегі топ туралы ережелер» (бұдан әрі — LRST ережелері) - бұл жұмыс тобы мүшелерінің мәртебесін, функцияларын, құқықтарын, міндеттері мен жауапкершілігін, сондай-ақ LRST қызметін реттейтін процедуралық ережелер жиынтығын белгілейтін құжат.

LRST ережелері, кем дегенде, келесі мәселелерді қамтуы керек:

- LRST отырыстарының мақсаты, көлемі және жиілігі;
- жұмыс тобының мүшелерін таңдау процестері;
- жеке топ мүшелерінің жеке рөлдері мен жауапкершілігі;
- қауіпсіздік деректерімен, қауіпсіздік есептерімен және қауіпсіздік ақпаратымен алмасуды және LRST бойынша алмасатын ақпарат көздерін қорғауды реттейтін процестер мен ресми келісімдер (терс пайдаланудан қорғау және жария етуден қорғау);
- кеңесу, шешім қабылдау және жанжалдарды шешу процестері;

- құжаттамаға және есеп беруге қойылатын талаптар;
- түрі, ауырлығы және жиілігі бойынша ҰҚЖ оқиғаларын бақылау;
- әуеайлақты оның ИКАО стандарттарының талаптарына және ұсынылатын тәжірибелерге сәйкестігін қамтамасыз ету үшін тұрақты тексерулер жүргізу;
- ҰҚЖ қауіпсіздігі бойынша жергілікті жоспар шараларының орындалуын қамтамасыз ету;
- қауіптерді, жергілікті проблемаларды, тәуекелдер бар нақты орындарды анықтау (мысалы, HotSpot);
- өнеркәсіп пен қызмет көрсетушілерден қауіпсіздік техникасы бойынша сарапшыларды тарту;
- аэродромдағы ұшу қауіпсіздігі мәселелерінің шешімдерін белсенді әзірлеу;
- ҰҚЖ жұмысының қауіпсіздігін қамтамасыз етудің жергілікті жоспарларын әзірлеу;
- басқа әуеайлақтардағы ҰҚЖ қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты авиациялық оқиғаларды тексеру есептерін зерделеу және олардың нәтижелері бойынша ұсыныстарды қолдану.
- LSRT қабылдаған шешімдер туралы ақпаратты мүдделі тараптарға тарату;
- Барлық мүдделі тараптардың қызметкерлерінің ҰҚЖ қауіпсіздік мәселелері туралы хабардар болуын қамтамасыз ету үшін қауіпсіздікті қамтамасыз ету бойынша кешенді кампанияны жүзеге асыру. Мұндай іс-шаралар жергілікті ыстық нүктелердің карталарын, жұмыс аймағындағы жол қозғалысы ережелерін суреттеуге бағытталған плакаттарды, нұсқаулық материалдарын әзірлеуді және т.б. дайындауды және таратуды қамтуы мүмкін.

#### 4. Үздіксіз жетілдіру

Топтың барлық мүшелері Іrst қызметін жақсартуды қажет ететін және/немесе «LRST ережелерінде» көрсетілген шарттардың орындалмауын қадағалауы керек.

LRST төрағасы LRST жұмысының тиімділігіне ішкі тексерулер жүргізуді жоспарлайды және ұйымдастырады. Ішкі тексерулер осы құжатқа **В қосымшасында** келтірілген тексеру парағының әрбір тармағын талқылау үшін жоспарланған кеңестер барысында кемінде алты айда бір рет жүргізіледі. Тексеру нәтижелері мен толтырылған тексеру парағы кемінде екі жыл сақталады.

LRST қызметіне сыртқы тексерулерді үшінші тараптар жүргізеді, мысалы, Уәкілетті ұйым, авиакомпаниялар және басқа ұйымдар (мысалы, APEX шеңберінде және т. б.).

Тексеру нәтижелері әуеайлақ пайдаланушысының РУБП сипатталған кезең ішінде ұшу қауіпсіздігі жөніндегі деректер кітапханасының бөлігі ретінде жазылады және сақталады

## 5. LRST ұйымдық құрылымы

LRST үшін қажетті ұйымдық құрылым қатысушы мүшелердің санына, олардың өзара әрекеттесу және ынтымақтасу қабілетіне, әуежайдың көлеміне, қозғалыс қарқындылығына, операциялар түріне, әуеайлақтың күрделілігіне және кез келген басқа жергілікті талаптарға байланысты. Кез келген жағдайда негізгі бастамашы және төраға әдетте әуеайлақ операторы болып табылады.

### 5.1 LRST төрағалығы

Төраға топтың үйлестірушісі және өкілі қызметін атқарады. Төрағаны тағайындау ротация негізінде ЖРСТ барлық мүшелері арасында жүзеге асырылуы мүмкін.

Тағайындалған төрағаның рөлі мен жауапкершілігі әртүрлі әкімшілік және/немесе ұйымдастырушылық аспектілерді қамтуы мүмкін, мысалы:

*а) Кездесулерді жоспарлау*

Төраға отырыстардың кестесін жасайды және оларды өткізу орны туралы уағдаласады. Ол қатысушылардан жиналысқа бірнеше апта қалғанда ақпарат жинайды және жиналыс күнінен бір апта бұрын жиналыс бағдарламасын таратады. Отырыстарды жоспарлау жөніндегі Нұсқаулық осы құжатқа **D қосымшасына** енгізілген.

*б) Кездесулерді өткізу*

Төраға отырыстардың ынтымақтастық негізінде және LRST Ережесінің процестеріне сәйкес өткізілуін қадағалайды. Ол үнемі жетілдіру іс-шараларына үнемі қатыса отырып, топтың қызметін жетілдіруге тырысады.

*с) Ұшу қауіпсіздігі бойынша деректерді жүргізу*

Төраға LRST әрекеттері дұрыс құжатталғанын және сақталуын қамтамасыз етеді.

*д) Қатысушы ұйымдармен үйлестіру*

Т Төраға сыртқы мекемелермен байланыс жасайтын тұлға ретінде әрекет етеді және барлық LRST іс-шаралары туралы ақпаратты тиісті мекемелерге/ұйымдарға жеткізуді қамтамасыз етеді.

## 5.2 LRST мүшелерінің рөлі

### *а) Кездесулерді жоспарлау*

LRST мүшелері проблемалық мәселелерді отырыста талқылау үшін Төраға сұраған күннен кешіктірмей алдын ала жібереді. Отырыста сөз сөйлейтін әрбір қатысушы ақпараттық материал дайындап, егер қажет болса, басқа қатысушылардың талқылағысы келетін мәселе туралы жақсы түсінігі болуы үшін тақырып бойынша сарапшыларды шақыруы керек. Отырысқа қатысушылар ағымдағы жағдаймен танысу және қауіпсіздіктің ықтимал қатерлерін анықтау үшін кездесу алдында әуеайлақты қарап шығуы тиіс.

*Ескерту. — Тәуліктің белгілі бір уақытына және қолайсыз ауа-райына тән қауіптерді анықтау үшін әуеайлақты тәуліктің әртүрлі уақытында және әртүрлі ауа-райы жағдайларында қарау мүмкіндігін қарастыру қажет. Тексеру тек қауіпсіздік мәселелерін анықтауға арналған және әуеайлақтың ағымдағы жұмысында іркілістерге әкеп соқпауы тиіс.*

### *б) Кездесуге қатысу*

LRST мүшелері ашық түрде ақпарат алмасып, талқылау нәтижелері бойынша келісілген шешімге қол жеткізуге ұмтылады. Олар үздіксіз жетілдіру іс-шараларына қатысу арқылы бағдарламаны жақсартуға үнемі ұмтылуы керек.

### *с) Қауіпсіздік деректер базасына үлес қосу*

Жұмыс тобының мүшелері LRST қауіпсіздік деректерін және талдауларын, есептерін және өз ұйымының SMS хабарламаларын немесе қауіпсіздікке қатысты басқа көздерден ақпаратты ұсынуы керек.

### *д) Қатысушы ұйымдармен үйлестіру*

LRST мүшелері LRST нәтижелері мен шешімдерін өздерінің тиісті ұйымдарында хабарлауы және ұсыныстардың дұрыс орындалуын қамтамасыз етуі керек.

## 5.3 Уәкілетті ұйымның рөлі

LRST іс-шаралары әуеайлақтың барлық пайдаланушылары тарапынан қауіпсіздік мәселелерін үйлестіретін әуеайлақ пайдаланушысының қолданыстағы

ҰҚБЖ шеңберінде жүзеге асырылады. Олардың қатысуы міндетті емес болып саналса да, ICAO құзырлы орган/ұйым мамандарын құқықтық кеңес беру, ақпарат алмасу және жергілікті операциялармен байланысты ағымдағы қауіптер мен тәуекелдерді түсіну үшін LRST жиналыстарына қатысуға шақырады. Сонымен қатар, уәкілетті органдарға/ұйымдарға қажет болған жағдайда ЖРСТ атынан басқа мемлекеттік органдармен (мысалы, жергілікті атқарушы органдармен) өзара іс-қимыл орнату оңайырақ.

## **6. LRST техникалық процестері**

### **6.1 Қауіптер және олармен байланысты салдарлар**

Топ мүшелері анықталғаннан кейін төраға таңдалып, ережелер мен жұмыс кестесі келісіліп, қауіптерді сәйкестендіру жұмыстары басталады. Топтың әрбір мүшесі ұшу қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты (негізінен ұшу қауіпсіздігі туралы есептер жасау, тергеулер мен аудиттер жүргізу жөніндегі қызмет нәтижесінде) олардың тиісті ҰҚБЖ немесе басқа жүйелер шеңберінде анықталған ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігіне байланысты қауіптер туралы қысқаша әңгімелеу үшін кездесуге дайын болады деп болжанады.

Жоғарыда айтылғандардан басқа, LRST әуежайдың әртүрлі орындарына (мысалы, әуе қозғалысын басқару мұнараларына, құрылыс алаңдарына, такси жолдарының қиылыстарына және т.б. Оларға қызмет көрсетушілер, мердігерлер, ұшу мектептері, салалық ұйымдар, жердегі экипаждар және т.б. кіруі мүмкін. Жеке тұлғалар мен ұйымдардың кең ауқымын қамту арқылы LRST әуежай ортасымен байланысты операциялық күрделілікті тереңірек түсінуге мүмкіндік алады, бұл қауіптер мен операциялық тәуекелдерді жақсырақ анықтауға әкеледі.

LRST мүшелері ұшу қауіпсіздігі үшін тәуекелге жол беруді талқылағанда, ықтималдық пен ауырлық дәрежесі өте ауыр, бірақ өте алыс және екіталай салдарлар ретінде емес, нақты операциялық сценарийлер ретінде ұсынылуы керек екенін есте ұстаған жөн.

Пайдалы әдіс-қауіпті (жалпы қауіпті) анықтау, содан кейін онымен байланысты нақты қауіптер мен олармен байланысты салдарларды тізімдеу. Мысалы, қауіптің жалпы санаты "аэродром элементтерін салу" болуы мүмкін. Аэродромдағы құрылыс жұмыстарымен байланысты нақты қауіптер "құрылыс техникасының болуы" және "такси жолдарының жабылуы" болуы мүмкін. Бұл өз кезегінде LRST-ті осы нақты қауіптердің ықтимал салдары ретінде "әуе кемесінің құрылыс техникасымен соқтығысуы" және "әуе кемесінің жабық такси жолына

шығуы" деп бағалауға болады. Қауіпті дұрыс анықтау, құжаттау және онымен байланысты салдарды жедел түрде анықтау арқылы LRST қауіпсіздік қаупін бағалауға мүмкіндік алады.

Кейде қауіпті жағдайлар біріктірілуі мүмкін, бұл ықтималдық пен ауырлық дәрежесінің одан да жоғарылауына әкеледі. Мысалы, аэродром элементін салумен байланысты қауіп нашар көріну және түнгі жұмыс қаупімен бірге әуежайды салудан гөрі үлкен тәуекелге әкелуі мүмкін (бұл жағдайда тәуекел ықтималдығы артуы мүмкін).

## 6.2 Тәуекелді бағалау

Қауіпсіздік тәуекелін бағалауды жүргізудің мақсаты LRST-ке анықталған қауіптердің тәуекелдерін тиісті түрде басқару, тәуекелдерді азайтудың тиімді стратегияларын әзірлеу және олардың жұмыс процесіне басымдық беру әдісімен қамтамасыз ету болып табылады. Уақыт пен қаржылық ресурстардың шектеулі екенін ескере отырып, келесі процесс ҰҚЖ-ға ұшу-қону жолағындағы қауіпсіздік жұмыстарына тәуекелді мүмкін болатын ең төменгі деңгейге дейін төмендету үшін оның шұғыл назарын қажет ететін аймақтарды тиімді анықтауға мүмкіндік береді.

ҰҚЖ қауіпсіздік тәуекелдерін бағалау және басқару процесі ICAO Doc 9859, Қауіпсіздікті басқару жөніндегі нұсқаулықта баяндалған ережелерге сәйкес болуы керек. Қауіптерді LRST анықтағаннан кейін, қазіргі уақытта қолданылып жүрген қорғаныс пен әсерді азайтуды бақылауды ескере отырып, жергілікті жүйе контекстінде қауіпсіздік тәуекелінің ауырлығын анықтау әуеайлақ операторының міндеті болып табылады. Содан кейін бұл ақпаратты ICAO Doc 9859 құжатында алдын ала анықталған нұсқауларды пайдалана отырып, қауіпсіздік тәуекелінің ауырлығын жіктеу үшін пайдалану керек.

Ең нашар салдары болатын оқиға негізінде келесі қадам қолданыстағы қорғаныс және тәуекелді азайту стратегияларын ескере отырып, белгілі бір операциялық ортада орын алуының салыстырмалы ықтималдығын бағалау болып табылады. Команда анықталған салдарлардың туындау ықтималдығын анықтау үшін қауіпсіздік және қауіп туралы есеп берудің тиісті дерекқорларына, инциденттер мен апаттарды тергеу есептеріне, ұшу деректерін бақылау мен талдауға, операциялық аудит деректеріне және басқа да тарихи дереккөздеріне жүгінуі керек.

Бағалау процесінің соңғы қадамы қауіпсіздік тәуекелінің нәтижелік деңгейінің қолайлы болуын қамтамасыз ету болып табылады.

Тәуекелді бағалауды жүргізу үшін LRST пайдаланудың артықшылықтарының бірі – барлық мүдделі тараптардың тәуекелді бағалау процесіне тартылуы, бұл ең нашар жағдайдың нәтижесі мен оған байланысты ықтималдықтың бағалануын қамтамасыз ету.

### 6.3 Ұсыныстар мен іс-шаралар жоспарын әзірлеу

Қауіпсіздік тәуекелін бағалаудан кейін LRST тәуекелді азайту бойынша нақты ұсыныстарды және ұсыныстардың орындалуын қамтамасыз ету үшін іс-шаралар жоспарын әзірлеуі керек. Келесі тұжырымдамаларды ескеру қажет:

#### 1) Артықшылықтарды анықтау

LRST «қауіпсіздік тәуекелдеріне жол беру» бағасына сәйкес шешімдерінің басымдылығын қамтамасыз етуі керек. Мысалы, егер олар қауіпсіздік тәуекелінің бағаланған деңгейінде «пайдалануды жалғастыруға болатынын» анықтаса, олардың ұсыныстары ресурстар келген сайын жақсартулар енгізілетін стратегияны көрсетуі керек. Керісінше, егер олар "операцияны тек салдарларды жүзеге асыру тәуекелдерін азайту шараларымен жалғастыруға болатынын" анықтаса, олардың ұсыныстары қауіптің салдарын жою үшін жедел әрекет етуді қажет ететін стратегияны көрсетуі керек. Бұл ретте іс-әрекеттерді орындау үшін уақыт шеңбері тиісті тәуекел деңгейлеріне сәйкес болуы тиіс.

#### 2) Бақылау стратегиялары

Қауіпсіздік тәуекелі мыналарды ескере отырып бақыланады:

1. салдарлардың ықтималдығы;
2. зардаптардың ауырлық деңгейі; немесе
3. екеуі де бір уақытта.

Қауіпсіздік тәуекелдерін азайту шаралары операциялық процедураларға, жабдыққа немесе инфрақұрылымға жиі өзгерістер әкелетін әрекеттер болып табылады. Қауіпсіздік тәуекелдерін азайту стратегиялары үш санатқа бөлінеді:

а) **Тәуекелді болдырмау:** операция немесе әрекет тоқтатылады немесе орындалмайды, себебі қауіпсіздік тәуекелі қызметті жалғастырудың пайдасынан асып түседі және осылайша қауіпсіздік тәуекелі жойылады.

б) **Тәуекелді азайту:** операцияның немесе қызметтің жиілігі азаяды немесе байланысты қауіпсіздік тәуекелінің әсерін азайту үшін шаралар қабылданады.

с) **Оқшаулау:** Тәуекелдің әсерін оқшаулау немесе осы әсерлерден қорғау үшін резервтік әлеуетті арттыру үшін шаралар қабылданады.

#### 3) Баламалы шешімдерді бағалау

Бұл процесс барысында LRST қауіпсіздік тәуекелдерін бақылаудың бірнеше стратегиясын зерттеуі керек. Бұл стратегиялар объективті және субъективті шараларды қолдана отырып, ең тиімді және тиімді шешім табу үшін бір-біріне қарсы бағалануы керек. Бұл шаралар шығындар мен пайданы талдау, ұсыныстың орындылығын анықтау, мүдделі тараптар үшін қолайлылығын бағалау және т.б. сияқты критерийлерді қамтуы мүмкін. Дегенмен, барлық жағдайларда LRST ұсынылған шешімнің тәуекелді бағалауын жүргізуі және олардың стратегиясымен туындайтын кез келген ықтимал қауіптерді бағалауы керек.

Дегенмен, шешімді енгізу оңай, үнемді және барлық мүдделі тараптар үшін қолайлы болғандықтан, ол тәуекелді азайтады дегенді білдірмейді. Тәуекелді төмендетудегі стратегияның тиімділігі стратегияны енгізгеннен кейін қалдық немесе қалған тәуекелмен бағаланады. Тәуекелді бағалау қалған (қалдық) тәуекелдің қолайлы екендігін немесе қосымша шешімдер мен тәуекелді азайту шараларының қажеттігін анықтауы керек.

#### *ә) Мүдделі тұлғаларды хабардар ету*

Егер LRST әсерді азайту стратегиясын қажет ететінін немесе операцияның бір бөлігін өзгерту немесе тоқтату қажет екенін анықтаса, ол операцияның осы бөлігіне жауапты ұйымға ресми ұсыныс жасап, негіздеме мен тәуекелді бағалауды қамтуы керек.

Барлық процестің қорытындысы анықталған қауіптердің негізгі тізілімі, ағымдағы бақылау және қорғау шаралары, тәуекелдерді талдау және нәтижелер, қосымша бақылау және салдарларды азайту шаралары, іске асыру жөніндегі іс-қимыл жоспары және қалдық тәуекел болып табылады. Осы құжатқа **С қосымшасы** ҰҚЖ операцияларының қауіпсіздігін басқару процестерін құжаттау нысанын қамтиды, ол қауіптерді және олармен байланысты процестерді тіркеу құралы ретінде қызмет ете алады.

## **6.4 Есеп жүргізу-деректермен алмасу**

Бақыланатын және анықталған қауіптердің, қауіпсіздік оқиғаларының және түзету әрекеттерінің дұрыс және құрылымдық есебін жүргізу трендті талдауға мүмкіндік береді. LRST дерекқорды жүргізуге жауапты тұлғаны тағайындайды және LRST мүшелерінің сұрауы бойынша есептер мен талдауларды ұсына алады.

Топ мүшелері арасында деректерді бөлісу және алмасу LRST тиімділігін арттырады. Әртүрлі әуежайлардағы LRST-терге деректерді әртүрлі орындарда бөлісуге мүмкіндік беретін және ҰҚЖ қауіпсіздігінің тәуекелдерін басқарудың

тиісті стратегияларын анықтауда командаларға қолдау көрсететін келісімді әзірлеу ұсынылады.

**В қосымшасы – ҰҚЖ қауіпсіздігі бойынша жергілікті жұмыс тобының тиімділігіне ішкі аудит жүргізуге арналған бақылау парағы – LRST**

Параграф	Сұрақ	Жауап	Дәлелдеу
<b>1. ҰҚЖ қауіпсіздігі жөніндегі команданың техникалық тапсырмасы</b>			
1.1	ҰҚЖ қауіпсіздік тобының (LRST) өкілеттігі бекітілді ме?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
1.2	Ереже LRST қызмет саласын анықтайды ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
1.3	Ереже LRST мүшелері үшін рөлдерді анықтайды ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
1.4	Қатысушы ұйымдардан алынған мәліметтерді/есептерді өңдеу Ережеде реттеледі ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
1.5	Ереже LRST қолдануы тиіс шешім қабылдау процесін сипаттай ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
1.6	Ережеде LRST мүшелері арасындағы келіспеушіліктерді шешу процесі көрсетілген бе?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
<b>2. Қауіпті анықтау</b>			
2.1	LRST операциялық қауіптерді құжаттау үшін қауіпсіздік деректерін жинау және өңдеудің формальды жүйе бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
2.2	Барлық LRST мүшелері анықталған операциялық қауіптер туралы ақпаратты бөлісу арқылы қауіпсіздік деректерінің ресми жүйесіне үлес қоса ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
2.3	LRST операциялық қауіптердің нақты салдарын анықтайды және құжаттайды ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	

3. Қауіпсіздік тәуекелдерін басқару			
3.1	LRST операциялық тәуекелдерді басқарудың нысандырылған үдеріс бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
3.2	Тәуекелдерді басқару процесі операциялық қауіптердің салдарын олардың ықтималдығы мен ауырлығы тұрғысынан бағалайды ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
3.3	LRST қабылдауға дайын тәуекел деңгейін анықтаудың нысандырылған үдерісі бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
3.4	LRST операциялық ортадағы тәуекел деңгейін бақылау үшін тәуекелді азайту стратегияларын әзірлей ме?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
3.5	Тиісті мүдделі тараптарға LRST ұсыныстарын дайындаудың рәсімделген процесі бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
3.6	Тәуекелдерді басқару процесінде LRST қабылдаған шешімдерді құжаттандырудың рәсімделген процесі бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
3.7	Жеңілдетудің/ұсынымдардың қажетті әсеріне қол жеткізілгенін анықтау үшін LRST қабылдаған шешімдер кезенді түрде қаралады ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
4. Қарым-қатынас			
4.1	LRST-те тиісті мүдделі тараптармен жұмыс істеудің ресми процесі бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
4.2	LRST негізгі персоналға ұшу-қону жолағын қорғау материалдарын мерзімді түрде қамтамасыз ете ме?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
4.3	LRST басқа LRST-термен ақпарат алмасу әрекеттеріне қатыса ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	



4.4	LRST барлық әуежай пайдаланушыларынан қауіпсіздікке қатысты ақпаратты сұрай ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
<b>5. Үздіксіз жетілдіру</b>			
5.1	LRST өзінің бизнес-процестерін үздіксіз жетілдірудің ресми процесі бар ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
5.2	LRST жұмыс тобының құрамын, жұмыс тобының ережелерін және ұшу-қону жолағы қауіпсіздігін жақсартуды қамтамасыз ету үшін іс-қимыл жоспарларын мерзімді түрде қарайды ма?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	
5.3	Үздіксіз жетілдіру бағдарламасының нәтижелері құжатталған ба?	<input type="checkbox"/> Иә <input type="checkbox"/> Жоқ	

## С қосымшасы – ҰҚЖ қауіпсіздігін басқару үдерісінің құжаттама нысаны

ҰҚЖ қауіпсіздігін бағалау нысаны					
Сілтеме:	Басталу күні:	Аяқталу күні:			
жалпы ақпарат					
Әуежай:	Қандай аймақтар әсер етеді:	<input type="checkbox"/> Ұшу-қону жолағы	<input type="checkbox"/> Рульдеу жолы	<input type="checkbox"/> Әуеайлақ	<input type="checkbox"/> Барлығы
Нақты идентификатор (ҰҚЖ/рульдеу жолының идентификаторы):					
Ұшулар қауіпсіздігі мәселесінің сипаттамасы					
Қауіпсіздік тәуекелінің түрі:	<input type="checkbox"/> Ұшу жолағын басып өту <input type="checkbox"/> Қалыптан тыс қону	<input type="checkbox"/> ҰҚЖ-ға рұқсатсыз шығу – Ұшақ <input type="checkbox"/> ҰҚЖ-ға рұқсатсыз шығу – Жерүсті көлік құралы	<input type="checkbox"/> Жабайы жануарлармен соқтығысу <input type="checkbox"/> Құстармен соқтығысу	<input type="checkbox"/> Белгіленбеген ұшу-қону жолағынан қону және ұшу <input type="checkbox"/> Басқа (көрсетіңіз)	
Оқиға орын алды ма немесе бұл қауіп факторы ма (ықтимал нәтиже):		<input type="checkbox"/> Нәтиже (оқиға орын алды) <input type="checkbox"/> Ықтимал нәтиже (оқиға болған жоқ)		Оқиға күні:	
Нақты немесе ықтимал нәтиженің сипаттамасы					
Растау құжаты:	<input type="checkbox"/> Іс туралы есеп	<input type="checkbox"/> Оқиға туралы есеп	<input type="checkbox"/> Аудиторлық есеп	<input type="checkbox"/> Басқа (көрсетіңіз.)	
Қауіпсіздік мәселелері					
<input type="checkbox"/> Навигациялық құралдар	<input type="checkbox"/> Метео	<input type="checkbox"/> Тұрақсыз тәсіл		<input type="checkbox"/> басқа	
<input type="checkbox"/> ҰҚЖ/рульдеу жолының белгілері	<input type="checkbox"/> Кедергілер	<input type="checkbox"/> ҰҚЖ бетінің жағдайы			
<input type="checkbox"/> PAPI	<input type="checkbox"/> Жақындау шамдары	<input type="checkbox"/> Құрылыс жұмыстары			
<input type="checkbox"/> Байланыс	<input type="checkbox"/> ҰҚЖ/Рульдеу жолының шамдары	<input type="checkbox"/> Процедуралар			
<p><i>Қауіпсіздік мәселелерін анықтауды аяқтағаннан кейін осы есепті тіркеу үшін пішінді жіберіңіз.</i></p> <p><i>ҰҚЖ қауіпсіздік тобының отырысы кезінде сіз әрбір есепті күн тәртібіндегі мәселе ретінде қарастыруыңыз керек.</i></p> <p><i>Келесі бөлімдер жиналыс нәтижелерін басқару құралы ретінде берілген.</i></p>					
Қауіп-қатерді бағалау					
(Тәуекелді бағалау ұшу-қону жолағы қауіпсіздігі жөніндегі топ отырысының бөлігі ретінде аяқталуы керек)					
Тәуекелдің ауырлығы қандай:	<input type="checkbox"/> Апатты	<input type="checkbox"/> Қауіпті	<input type="checkbox"/> маңызды	<input type="checkbox"/> шығын	<input type="checkbox"/> шамалы
Пайда болу ықтималдығы қандай:	<input type="checkbox"/> Жиі	<input type="checkbox"/> Кейде	<input type="checkbox"/> Өте сирек	<input type="checkbox"/> Екіталай	<input type="checkbox"/> Өте екіталай



Тәуекел деңгейі (төменгі тәуекел кестесінен)  рұқсат етілмеген  рұқсат етілген  Қолайлы

Тәуекелге жол берілмейтін және қолайлы болса, түзету әрекеттерінің жоспары қажет

<i>Риск для безопасности полетов</i>		<i>Серьезность риска</i>				
		<i>Катастрофическая А</i>	<i>Опасная В</i>	<i>Значительная С</i>	<i>Незначительная D</i>	<i>Ничтожная E</i>
<i>Вероятность</i>						
Часто	5	5A	5B	5C	5D	5E
Иногда	4	4A	4B	4C	4D	4E
Весьма редко	3	3A	3B	3C	3D	3E
Маловероятно	2	2A	2B	2C	2D	2E
Крайне маловероятно	1	1A	1B	1C	1D	1E

**Түзету әрекетінің жоспары**

(Түзету әрекетінің жоспары ҰҚЖ қауіпсіздік тобының ұсыныстарына негізделген және ҰҚЖ қауіпсіздік тобының жиналысының бөлігі ретінде толтырылуы керек)

Іс-шаралар жоспарының сипаттамасы:

Әрекет элементінің сипаттамасы:

Орындаушы:

Орындалу күні:

Статусы:

Іс-шаралар жоспарының сипаттамасы:

Әрекет элементінің сипаттамасы:

Орындаушы:

Орындалу күні:

Статусы:

## Қосымша D- ҰҚЖ қауіпсіздігі бойынша жұмыс тобының отырыстарын жоспарлау құралы»

### 1. Кездесуді жоспарлау

- a) күні
- b) уақыт
- c) өткізу орны

### 2. Шақырушыларыңызды анықтаңыз

- әуеайлақ пайдаланушылары;
- әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары;
- коммерциялық әуе тасымалдаушылары;
- әуеайлақпен таныс ұшу персоналының өкілдері;
- жалпы авиация өкілдері (бар болса);
- диспетчерлер қауымдастығының техникалық сарапшылары;
- ұшқыштар қауымдастығының техникалық сарапшылары.

Сондай-ақ команда құрамына мыналар кіруі мүмкін:

- уәкілетті ұйым;
- үкіметтік авиация өкілдері (егер қажет болса, әуежайды бөлісу немесе басқа әскери функциялар негізінде);
- қолдау көрсету қызметтері (мұздауға қарсы, қоғамдық тамақтандыру, жерде қызмет көрсету және т.б.);
- төтенше жағдайларды жою қызметтерін жеткізушілер;
- тиісті саланың мамандары (метеорологтар, орнитологтар, апаттарды тергеу органдары және т.б.) (шақыру бойынша);
- Ақпарат алмасу мен оқытуды жеңілдету үшін басқа LRST мүшелерін мерзімді түрде шақыруды қарастыруға болады.

### 3. Талқыланатын тақырыптарды жоспарлаңыз

a) Жиналыс күнінен үш апта бұрын:

- мәжілістің күні, уақыты және орны туралы мүдделі тұлғаларды хабардар ету;
- әр қатысушыдан күн тәртібіндегі мәселелер бойынша пікір сұрау.

b) Жиналыс күнінен екі апта бұрын:

- аэродромды тексеруді жоспарлау (қажет болған жағдайда);
- жұмыс тобының мүшелеріне алдын ала күн тәртібін жолдау.

v) Жиналыс күнінен бір апта бұрын:

- қатысушылардан алынған жаңартулар мен ақпаратты қорытындылау;
- Жұмыс тобының мүшелеріне қорытынды күн тәртібін және қосымша құжаттарды тарату.

#### 4. Кездесуді ұйымдастыру

- а) қатысушылардың болуын растау;
- б) LRST көлемі мен талаптарына сәйкес конференц-залды жоспарлау;
- в) әуесайлағына жөнелтуді әуежай басшылығымен, мұнарамен және т.б., соның ішінде көлік құралының және алып жүрушінің болуын келісуге.

## Е қосымшасы – ҰҚЖ қауіпсіздігі жөніндегі жұмыс тобының отырыстарының бағдарламасы

### 1. Кездесуді жоспарлау

- a) күні
- b) уақыт
- c) өткізу жері

### 2. Шақырылған адамдардың тізімі

- аэродром операторлары;
- әуе қозғалысына қызмет көрсету органдары;
- коммерциялық әуе тасымалдаушылары;
- аэродроммен таныс ұшу персоналының өкілдері;
- жалпы авиация өкілдері (бар болса);
- диспетчерлер қауымдастығының техникалық сарапшылары; Және
- ұшқыштар қауымдастығының техникалық сарапшылары.

Сондай-ақ команда құрамына мыналар кіруі мүмкін:

- уәкілетті ұйым;
- үкіметтік авиация өкілдері (егер қажет болса, әуежайды бөлісу немесе басқа әскери функциялар негізінде);
- қолдау көрсету қызметтері (мұздауға қарсы, қоғамдық тамақтандыру, жерде қызмет көрсету және т.б.);
- төтенше жағдайларды жою қызметтерін жеткізушілер;
- тиісті саланың мамандары (метеорологтар, орнитологтар, апаттарды тергеу органдары және т.б.) (шақыру бойынша); Және
- Ақпарат алмасу мен оқытуды жеңілдету үшін басқа LRST мүшелерін мерзімді түрде шақыруды қарастыруға болады.

### 3. Алдыңғы отырыстың күн тәртібі

[Алдыңғы хаттамалық шешім әрекеттерінің орындалу күйін көру және сәйкесінше дерекқорды жаңарту]

### 4. Жиналыстың жаңа күн тәртібі

[Қатысушылар өздерінің қауіпсіздікті басқару жүйелерінде анықталған жаңа жобаларды, қауіптерді немесе оқиғаларды ұсынады. Содан кейін топ: (а) қауіптерді

анықтайды, (b) қауіпсіздік тәуекелін бағалауды жүргізеді және (с) қауіпсіздік тәуекелдерін басқару бойынша ұсыныстар жасайды].

## 5. Нәтижелерді тіркеу

[Құжатты қорытындылар және іс-қимыл жоспары]

## 6. Келесі топ жиналысы

[Келесі кездесудің күнін, уақыты мен орнын келісу]

*Ескерту.— Әуеайлақты тексеру және далалық сапардың мақсаты бар және жаңа қауіптерді анықтау және алдыңғы мәліметтер негізінде қабылданған түзету әрекеттерін байқау болып табылады.*

## Қосымша F - ICAO ҰҚЖ қауіпсіздігі құралдары жинағы

ICAO ҰҚЖ қауіпсіздік құралдары үш негізгі мақсатқа қол жеткізуге арналған:

1. Барлық қатысушылардың ҰҚЖ-ның рұқсат етілмеген әрекеттерімен жүретін қауіптер туралы хабардар болу деңгейін көтеру;
2. жиі кездесетін қауіптерді анықтау және олардың пайда болу себепін сипаттау; Және
3. ҰҚЖ қауіпсіздігін жақсартатын практикалық шешімдер мен ең жақсы пайдалану тәжірибесін қамтамасыз ету.

Осы мақсаттарға ең жақсы жету үшін құралдар жинағы пайдаланушы қызығушылықтарына сәйкес ұйымдастырылған. Кейбір бөлімдер қосымша материалдардың көпшілігі сияқты барлық пайдаланушыларға арналған. Негізгі мазмұнның көпшілігі келесідей функционалдық аймақ бөлімдерінде ұсынылған:

1. Әуе қозғалысын басқару;
2. ұшу операциялары;
3. аэродромдар мен жердегі құрылыстар;
4. басқару міндеттері.

«Әуе қозғалысын басқару» бөлімінде әуе кемелерінің қозғалысына жауапты әуе және жердегі диспетчерлерге қатысты ақпарат бар. «Ұшу операциялары» барлық типтегі және өлшемдегі әуе кемелерінің ұшқыштарына қолданылады. Әуеайлақтар және жердегі құрылыстар бөлімі негізінен жерүсті көліктерінің операторларына арналған, бірақ әуеайлақтың барлық пайдаланушыларына қолданылады. Соңғы санат, «басқару міндеттері» күнделікті операциялық деңгейден жоғары шешім қабылдауға қабілетті адамдар үшін ақпарат береді. Осы функционалдық аймақтардың әрқайсысы пайдаланушыларға тренинг аяқталғаннан кейін өз білімдерін тексеруге мүмкіндік беретін викторина бөлімін қамтиды.

Сонымен қатар, құралдар жинағы қосымша ақпараттың үлкен көлемін қамтиды. Глоссарий ҰҚЖ қауіпсіздігіне қатысты терминдерді анықтайды, ал қосымшада ҰҚЖ қауіпсіздігі туралы ИКАО ережелері бар. Сілтемелер бөлімінде ҰҚЖ қауіпсіздігіне қатысты веб-сайттар мен анықтамалық материалдар туралы ақпарат бар. Постер бөлімінде басып шығару және көрсету үшін жүктеп алуға болатын ҰҚЖ алдын алу плакаттарының үлгісі бар. Оған әртүрлі елдердің түсірген бейнелері де кіреді. Семинар бөлімі алдыңғы ИКАО демеушілік еткен ҰҚЖ қауіпсіздігі жөніндегі конференциялардан таңдалған презентациялардың таңдауы болып табылады.



Соңында, Нұсқаулықта ұсынылған талқылаулар мен шешімдерге адам факторлары туралы ойлар енгізілді. Осылайша, техникалық қорғаныс құралдарына емес, адамның әрекеттеріне баса назар аударылады.

Нұсқаулықты ИКАО веб-сайтынан жүктеп алуға болады:  
<https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Pages/RnwyTlkt.aspx>