РЕДАКЦИЯ ТІЗІМІ / ЛИСТ РЕДАКЦИЙ / REVISION SHEET

Басылым № / № изд. / Rev. No. /	**Күні / Дата / Date**	**Редакция / Редакция / Revision**
0.0	30/10/2026	Бастапқы шығарылым / Первоначальный выпуск / First edition

БӨЛІМ А

Әуе кемесінің ұшуға жарамдылық экспорттық сертификатын алу жөніндегі өтініш берушілерге арналған техникалық нұсқаулық материал

Осы техникалық нұсқаулық материал (бұдан әрі – ТНМ) AAK-AIR-P.0508 «Ұшуға жарамдылық экспорттық сертификатын беру рәсімі» рәсімінің бөлігі болып табылады және Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің міндетін атқарушының 2015 жылғы 24 ақпандағы № 198 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесін сертификаттау және ұшуға жарамдылық сертификатын беру қағидалары негізінде өтініш берушілерге «Ұшуға жарамдылық экспорттық сертификатын беру» мемлекеттік көрсетілетін қызметін алуға өтінім беру тәртібін, растайтын құжаттардың құрамы мен мазмұнын, сондай-ақ «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ экспортқа арналған әуе кемесінің ұшуға жарамдылығы жай-күйін бағалайтын өлшемшарттарды түсіндіру мақсатында әзірленді. Әзірлеу кезінде Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшуға жарамдылық нормаларының (П-367) 8-тарауының, Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерін техникалық пайдалану және жөндеу қағидаларының (П-551) талаптары ескерілді.

Осы ТНМ ережелері түсіндірме сипатта болады, Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесін сертификаттау және ұшуға жарамдылық сертификатын беру қағидаларының және Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшуға жарамдылық нормаларының талаптарын толықтырады және оларды өзгертпейді, күшін жоймайды және алмастырмайды. Алшақтықтар болған жағдайда Қазақстан Республикасы нормативтік құқықтық актілерінің талаптары басым болады.

Қысқартулар:

ҚАӘ – «Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ (азаматтық авиация саласындағы уәкілетті ұйым);
ҰЖД – ҚАӘ Ұшуға жарамдылық департаменті;
ӘК – әуе кемесі;
ҰЖС – азаматтық әуе кемесінің ұшуға жарамдылық сертификаты (Certificate of Airworthiness, C of A);
Экспорттық ҰЖС – ұшуға жарамдылық экспорттық сертификаты (Export Certificate of Airworthiness, Export C of A);
П-198 – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 24 ақпандағы № 198 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемесін сертификаттау және ұшуға жарамдылық сертификатын беру қағидалары;
П-367 – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің м.а. 2015 жылғы 27 наурыздағы № 367 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерінің ұшуға жарамдылық нормалары;
П-551 – Қазақстан Республикасы Инвестициялар және даму министрінің 2015 жылғы 30 сәуірдегі № 551 бұйрығымен бекітілген Қазақстан Республикасының азаматтық әуе кемелерін техникалық пайдалану және жөндеу қағидалары;
CAC RK Form 1 – 1-нысан, компонентті пайдалануға жіберу туралы сертификат (Authorized Release Certificate);
Заң – «Қазақстан Республикасының әуе кеңістігін пайдалану және авиация қызметі туралы» Қазақстан Республикасының 2010 жылғы 15 шілдедегі № 339-IV Заңы;
Портал – «цифрлық үкіметтің» веб-порталы (e-license.kz);
ЭЦҚ – электрондық цифрлық қолтаңба;
AD – ұшуға жарамдылық директивасы (Airworthiness Directive);
MCAI – ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі міндетті ақпарат (Mandatory Continuing Airworthiness Information);
SB – әзірлеуші ұйымның бюллетені (Service Bulletin);
ТҚКБ – техникалық қызмет көрсету бағдарламасы (Aircraft Maintenance Programme, AMP);
ALS – ұшуға жарамдылық шектеулері бөлімі (Airworthiness Limitations Section);
CMR – техникалық қызмет көрсетуге қойылатын сертификаттау талаптары (Certification Maintenance Requirements);
LLP – ресурсы шектеулі компонент (агрегат) (Life-Limited Part);
ICA – ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі нұсқаулар (Instructions for Continued Airworthiness);
ҰПН – ұшуды пайдалану жөніндегі нұсқаулық (Aircraft Flight Manual, AFM);
TCDS – тип сертификатының ерекшелігі (Type Certificate Data Sheet);
STC – қосымша тип сертификаты (Supplemental Type Certificate);
SRM – конструкцияны жөндеу жөніндегі нұсқаулық (Structural Repair Manual).

Қолданылу саласы

Осы ТНМ мыналар үшін қолданылады:

- Қазақстан Республикасы азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізіліміне енгізілген ӘК-ні шет мемлекетке экспорттауды жоспарлайтын ӘК эксплуатанттары мен меншік иелері;

- ӘК техникалық жай-күйін тексеру актісін, мәртебелерді және өзге де растайтын деректерді дайындау үшін өтініш беруші тартатын ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі ұйымдар және авиациялық техникаға техникалық қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі ұйымдар;
- ӘК ұшуға жарамдылығын көшпелі зерттеп-қарауға қатысатын өтініш берушінің уәкілетті өкілдері.

ТНМ-ді ҰЖД авиациялық инспекторлары өтініш берушілерге кеңес беру кезінде анықтамалық материал ретінде де пайдалана алады.

Жалпы ережелер

Экспорттық ҰЖС-ның мақсаты

Экспорттық ҰЖС-ны ҚАӘ Заңның 47-бабының 12-тармағына сәйкес басқа мемлекетке берілуіне байланысты Қазақстан Республикасы азаматтық әуе кемелерінің мемлекеттік тізілімінен шығарылуға жататын ӘК-ге береді. Құжат Қазақстан Республикасының тіркеу мемлекеті және мемлекет-экспорттаушы (State of Export) ретінде ӘК ұшуға жарамдылығы жай-күйін соңғы тексерудің оң нәтижелерін, атап айтқанда ӘК-нің бекітілген типтік конструкцияға сәйкестігін және оның мемлекет-импорттаушыға берілуі үшін ұшуға жарамдылық мәртебесінің қолайлылығын ресми растауы болып табылады (П-367 1-тарауы 5-тармағының 13) тармақшасы, 8-тарауының 2-тармағы).

Өтініш беруші экспорттық ҰЖС-ның мынадай ерекшеліктерін ескеруі қажет:

- ұшуды орындауға жарамды болып табылмайды және қолданыстағы ҰЖС-ны не арнайы ұшуға, оның ішінде айдап апару ұшуына (ferry flight), рұқсатты алмастырмайды;
- жеткізуші мен сатып алушы арасындағы қандай да бір келісімдерге немесе шарттарға сәйкестікті растамайды;
- мемлекеттер арасында тиісті уағдаластық болған жағдайларды қоспағанда, мемлекет-импорттаушының (State of Import) ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкестікті растамайды (А.3.5-тарау);
- берілген күннен бастап 30 (отыз) күнтізбелік күн ішінде жарамды (П-198 3-тармағы). Өтініш берушіге ӘК-ні қабылдауға қатысты мемлекет-импорттаушы белгілеген мерзімдерді оның авиациялық билігінен алдын ала нақтылау ұсынылады.

Экспорттық ҰЖС-ны мемлекет-импорттаушының авиациялық билігі ӘК-ні ұлттық тізілімге енгізу және ұшуға жарамдылық сертификатын беру не тану кезінде растайтын құжаттардың бірі ретінде қарастыруы мүмкін. Қажетті құжаттар мен оларды қабылдау шарттарын мемлекет-импорттаушы айқындайды.

Мемлекеттік көрсетілетін қызметтің сипаттамалары

Көрсетілетін қызметті беруші	«Қазақстанның авиациялық әкімшілігі» АҚ
Өтінім беру тәсілі	Портал (e-license.kz)
Көрсету нысаны	Электрондық (ішінара цифрландырылған)
Көрсету мерзімі	10 (он) жұмыс күні – қолданыстағы ҰЖС болған кезде; 22 (жиырма екі) жұмыс күні – қолданыстағы ҰЖС болмаған кезде
Нәтижесі	П-198 12-қосымшасына сәйкес нысан бойынша экспорттық ҰЖС не П-198 3-3-қосымшасына сәйкес нысан бойынша бас тарту туралы уәжді жауап; ұсыну нысаны – ҚАӘ уәкілетті адамының ЭЦҚ-сымен қол қойылған цифрлық құжат
Құны	Мемлекеттік көрсетілетін қызмет тегін көрсетіледі
Жұмыс кестесі	Портал – техникалық үзілістерді қоспағанда, тәулік бойы; ҚАӘ – дүйсенбіден бастап жұманы қоса алғанда, сағат 8.00-ден 17.00-ге дейін, түскі үзіліс 13.00-ден 14.00-ге дейін
Анықтамалық ақпарат	www.caa.gov.kz; Бірыңғай байланыс орталығы: 1414, 8 800 080 7777

Рәсімнен өтудің жалпы схемасы

Экспорттық ҰЖС алу процесі мынадай кезеңдерді қамтиды:

Кезең	Мазмұны	Мерзімі
Өтінім беру	Өтініш беруші Портал арқылы П-198 11-қосымшасына сәйкес нысан бойынша құжаттар топтамасы қоса берілген, ЭЦҚ-мен қол қойылған өтінімді жібереді	Кез келген уақытта

Тіркеу	ҚАӘ өтінімді тіркейді; «жеке кабинетке» нәтижені алу күні көрсетілген сұрау салудың қабылданғаны туралы мәртебе жіберіледі	Келіп түскен күні; жұмыс уақыты аяқталғаннан кейін – келесі жұмыс күні
Толықтығын тексеру	Қателер, дәлсіздіктер немесе топтаманың толық еместігі анықталған кезде өтініш цифрлық күту парағы арқылы қабылданады	Жоюға 4 жұмыс күні (қызмет көрсету мерзіміне кірмейді)
ӘК ұшуға жарамдылығын бағалау	Құжаттамалық бағалау – қолданыстағы ҰЖС болған кезде; құжаттамалық бағалау және көшпелі зерттеп-қарау – қолданыстағы ҰЖС болмаған кезде	Қызмет көрсету мерзімі шегінде
Мемлекет-импорттаушының талаптарын ескеру	Қазақстан Республикасы мен мемлекет-импорттаушы арасында уағдаластық болған кезде орындалады	Қызмет көрсету мерзімі шегінде
Нәтижені ресімдеу	Экспорттық ҰЖС не уәжді бас тарту өтініш берушінің «жеке кабинетіне» жіберіледі	Тіркелген күннен бастап 10 немесе 22 жұмыс күні

Құжаттар топтамасын дайындау жөніндегі жалпы ұсынымдар

- Құжаттар өтінімге электрондық көшірмелер түрінде қоса беріледі. Барлық беттердің, қолтаңбалар мен мөрлердің оқылуы сақталған PDF форматын пайдалану ұсынылады; әрбір құжатты мазмұнын көрсететін атауы бар жеке файлмен қоса беру ұсынылады (мысалы, «03_AD_Status_UP-XXXXX.pdf»).
- ӘК техникалық жай-күйін тексеру актісі және барлық мәртебелер **өтінім ҚАӘ-да тіркелген күнге дейін 22 (жиырма екі) жұмыс күнінен ерте емес** ресімделуге тиіс. Бұл мерзім ӘК жай-күйі туралы өзекті деректер (current status) бойынша бағалауды қамтамасыз етеді.
- ӘК-нің (тіркеу белгісі, типі мен моделі, сериялық нөмірі), қозғалтқыштар мен әуе винттерінің сәйкестендіру деректері барлық құжаттарда сәйкес келуге тиіс. Атқарымды акт пен мәртебелер жасалған бірыңғай күнге (as of date) келтіру ұсынылады.
- Әрбір мәртебені құжатты дайындаған ұйымның уәкілетті адамының қолымен, тегін, аты-жөнінің бас әріптерін, лауазымын және күнін көрсете отырып куәландыру ұсынылады.
- Өтінім берер алдында осы ТНМ-ге А.1-қосымшада келтірілген тексеру парағының нысаны бойынша өзін-өзі бағалау жүргізу ұсынылады.

1-БӨЛІК – ӨТІНІМ БЕРУ

А.1.1	**Өтінім беру тәртібі** *П-198 34, 34-1, 34-2-тармақтары; П-198 11-қосымшасы* Экспорттық ҰЖС алу үшін өтініш беруші ҚАӘ-ге Портал арқылы П-198 11-қосымшасына сәйкес нысан бойынша өтінімді және мемлекеттік қызмет көрсетуге қойылатын негізгі талаптар тізбесінің (П-198 11-1-қосымшасы) 8-тармағында көзделген құжаттар топтамасын жібереді. Өтінім өтініш берушінің ЭЦҚ-сымен куәландырылады. Өтініш беруші ретінде ӘК эксплуатанты немесе меншік иесі – жеке не заңды тұлға әрекет етеді. Егер өтінімді эксплуатант болып табылмайтын меншік иесі берсе, ӘК-ге және техникалық қызмет көрсету жазбаларына қол жеткізуді эксплуатантпен және ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі ұйыммен алдын ала келісу ұсынылады. Өкіл арқылы жүгінген кезде оның өкілеттігін растайтын құжатты қоса беру ұсынылады. Өтінім жіберілгеннен кейін өтініш берушінің «жеке кабинетіне» нәтижені алу күні көрсетілген сұрау салудың қабылданғаны туралы мәртебе келіп түседі. Жұмыс уақыты аяқталғаннан кейін, демалыс және мереке күндері берілген өтінім келесі жұмыс күні тіркеледі.
А.1.2	**Өтінімде көрсетілетін мәліметтер** *П-198 11-қосымшасы* Өтінім – ҚАӘ экспорттық ҰЖС-ны ресімдеу үшін ӘК-нің сәйкестендіру деректерін алатын негізгі құжат. Төменде әрбір мәліметтің мақсаты ашылып, толтыру жөніндегі ұсынымдар берілген.

Мәлімет	Не үшін қажет және қалай толтыру керек
Қазақстан Республикасы АӘК мемлекеттік тізіліміне енгізілген нөмірі мен күні	Экспорттық ҰЖС Қазақстан Республикасында тіркелген және Мемлекеттік тізілімнен шығарылуға жататын ӘК-ге ресімделетінін растайды. Мемлекеттік тіркеу туралы куәлікке дәл сәйкес көрсетіледі.
Мемлекеттік және тіркеу сәйкестендіру белгілері	Топтаманың барлық құжаттарында ӘК-ні сәйкестендіреді. UP-XXXXX форматында көрсетіледі және актімен және мәртебелермен сәйкес келуге тиіс.
Эксплуатанттың/меншік иесінің аты (атауы), мекенжайы және байланыс ақпараты	Хабарламаларды, көшпелі зерттеп-қарау туралы бұйрықты жіберу және жедел өзара іс-қимыл үшін қажет. Ұшуға жарамдылықты қолдауға жауапты байланыс адамын, оның телефонын және электрондық пошта мекенжайын көрсету ұсынылады.
ӘК туралы мәліметтер: жасаушы, типі мен моделі, сериялық нөмірі, санаты, атқарымы, типтік конструкцияның өзгерістері	Экспорттық ҰЖС-ның «Авиациялық бұйым», «Жасаушы», «Модель», «Сериялық (зауыттық) нөмір» бағандарына көшіріледі. Типі мен моделі TCDS-ке дәл сәйкес көрсетіледі; атқарымы – бірыңғай күнге ұшу сағаттарымен (FH), циклдармен (FC) және күнтізбелік есеппен; типтік конструкцияның өзгерістері – орындалған STC және негізгі (major) өзгерістер тізбесімен көрсетіледі, бұл инспекторға ӘК конфигурациясын бағалауға және ықтимал ерекшеліктерді алдын ала анықтауға мүмкіндік береді.
Қозғалтқыштар мен әуе винттері туралы мәліметтер	Күш қондырғысының типтік конструкцияға сәйкестігін растау және LLP мәртебесімен салыстыру үшін қажет. Жасаушы, типі мен моделі, сериялық нөмірлері, пайдалану басталғаннан бергі (TSN/CSN) және соңғы жөндеуден кейінгі (TSO/CSO) атқарымы көрсетіледі. Қосалқы күш қондырғысы (APU) туралы мәліметтерді де осылай көрсету ұсынылады.
ӘК мәртебесі (жаңа / пайдаланылған)	Экспорттық ҰЖС-ның «Жаңа немесе пайдалануда болған» бағанында көрсетіледі.
Ең жоғары ұшу және қону массасы	ӘК-нің сертификатталған нұсқасын (weight variant) сәйкестендіреді. Мәндер ҰПН-ге және ӘК массасы мен центровкасы туралы деректерге сәйкес келуге тиіс.
Импорт мемлекеті; импорттаушының аты және мекенжайы	Импорт мемлекеті экспорттық ҰЖС-да көрсетіледі және мемлекеттер арасындағы уағдаластықтың қолданылатынын айқындайды. Импорттаушының деректері ӘК алушыны сәйкестендіреді.
Мемлекет-импорттаушының арнайы талаптары (болған кезде)	Инспекторға арнайы талаптарды ескеруге және қажет болған кезде ерекшеліктерді көрсетуге мүмкіндік береді. Егер мұндай талаптар болмаса немесе белгісіз болса, мұны өтінімде тікелей көрсету ұсынылады. Мемлекет-импорттаушының авиациялық билігінің құжаты болған кезде оны қоса беру ұсынылады.
Әзірлеуші мемлекеттің тип сертификатының нөмірі	Экспорттық ҰЖС-ның тұжырымына енгізіледі («…[әзірлеуші мемлекеттің тип сертификатының №]-де толығырақ айқындалған»). Тип сертификатының нөмірін, TCDS нөмірі мен ревизиясын және берген органды (мысалы, EASA, FAA), сондай-ақ қозғалтқыштар мен әуе винттерінің TCDS нөмірлерін көрсету ұсынылады.
ӘК-нің базалану орны	Көшпелі зерттеп-қарауды жоспарлау үшін пайдаланылады.
Заңмен қорғалатын құпияны құрайтын мәліметтерді пайдалануға келісім	Келісімнің болмауы мемлекеттік қызмет көрсетуден бас тартуға негіз болып табылады (П-198 11-1-қосымшасы 9-тармағының 4) тармақшасы).
Мәліметтердің толықтығы мен дұрыстығын растау	Өтініш беруші өтінімді ЭЦҚ-мен куәландыра отырып, ұсынылған мәліметтердің толықтығы мен дұрыстығы үшін жауапкершілікті өзіне алады.

A.1.3

ҚАӘ дербес алатын мәліметтер

П-198 34-4-тармағы; П-198 11-1-қосымшасының 8-тармағы

Жеке басын куәландыратын құжаттар, заңды тұлғаның мемлекеттік тіркелуі (қайта тіркелуі) және дара кәсіпкер ретінде мемлекеттік тіркелуі туралы мәліметтерді ҚАӘ мемлекеттік цифрлық

	жүйелерден «цифрлық үкімет» шлюзі арқылы алады. Мұндай құжаттарды өтінімге қоса беру талап етілмейді. Өтініш берушіге өтінімде көрсетілген атауы мен мекенжайының мемлекеттік ақпараттық жүйелердің деректерімен сәйкес келетініне көз жеткізу ұсынылады.
2-БӨЛІК – РАСТАЙТЫН ҚҰЖАТТАР ЖӘНЕ ОЛАРДЫҢ МАҚСАТЫ	
A.2.1	**Құжаттар топтамасының құрамы және жалпы талаптар** *П-198 34-тармағы; П-198 11-1-қосымшасының 8-тармағы* Міндетті құжаттар топтамасы өтінімнен және мынадай құжаттардың электрондық көшірмелерінен тұрады: **№ / Құжат / Ресімдеу мерзімі / Бағалаудағы мақсаты** 1 / Әуе кемесінің техникалық жай-күйін тексеру және оның ұшуға жарамдылығын анықтау актісі (П-198 2-қосымшасы) / Өтінім тіркелген күнге дейін 22 жұмыс күнінен аспайды / ӘК-нің нақты техникалық жай-күйі және ұшуға жарамдылық декларациясы 2 / Ұшуға жарамдылық директиваларының мәртебесі (AD Status) / Сол сияқты / Қолданылатын AD және MCAI орындалуы 3 / ТҚКБ-да қамтылған техникалық қызмет көрсету жұмыстарының орындалу мәртебесі (AMP Status) / Сол сияқты / ALS және CMR қоса алғанда, бекітілген ТҚКБ-ға сәйкестік 4 / Әзірлеуші ұйым бюллетеньдерінің мәртебесі (SB Status) / Сол сияқты / ӘК конфигурациясы және ICA-ны ескеру 5 / Ресурсы шектеулі агрегаттардың мәртебесі (LLP Status) / Сол сияқты / Ресурстық шектеулерді сақтау 6 / Орындалған модификациялар мен жөндеулердің мәртебесі / Сол сияқты / Конфигурацияның бекітілген типтік конструкцияға сәйкестігі; жөндеулердің бекітілуі Белгіленген мерзімнен бұрын немесе белгіленген нысан бойынша емес ресімделген құжат нысанға және мазмұнға қойылатын талаптарға сәйкес келмейді деп танылуы мүмкін. Бұл жағдайда өтініш цифрлық күту парағы арқылы қабылданады (A.3.1-тарау). Барлық мәртебелерді бір күнге дайындау және оларды актіде келтірілген атқарым туралы деректермен келісу ұсынылады.
A.2.2	**Әуе кемесінің техникалық жай-күйін тексеру және оның ұшуға жарамдылығын анықтау актісі** *П-198 11-1-қосымшасы 8-тармағының 1) тармақшасы; П-198 2-қосымшасы* **Құжаттың мақсаты.** Акт – өтініш берушінің комиссиясы ӘК-нің нақты техникалық жай-күйін, бекітілген ТҚКБ және қолданылатын AD талаптарының орындалуын куәландыратын және ӘК-нің П-367-ге сәйкес ұшуға жарамдылығын декларациялайтын негізгі құжат. Инспектор үшін акт барлық мәртебелер салыстырылатын құжаттамалық бағалаудың бастапқы нүктесі болып табылады. **Мазмұны.** Акт қатаң түрде П-198 2-қосымшасының нысаны бойынша ресімделеді және мыналарды қамтиды: – комиссия құрамы: рұқсат етілген инженерлер (осы ӘК типіне техникалық қызмет көрсетуге рұқсаты бар адамдар) қатарынан төраға және комиссия мүшелері; – тексеру күні, ӘК типі, мемлекеттік және тіркеу сәйкестендіру белгілері, сериялық нөмірі; – ӘК туралы мәліметтер: зауыттан шығарылған күні, тағайындалған ресурсы, пайдалану басталғаннан бергі ұшу уақыты, соңғы жөндеудің не мерзімді техникалық қызмет көрсетудің күні мен орны, одан кейінгі ұшу уақыты, жөндеуге не мерзімді техникалық қызмет көрсетуге дейінгі ресурс қалдығы, жөндеуаралық ресурс; – ӘК және қозғалтқыштар ресурсын ұзарту негіздері (ұзарту болған кезде); – қозғалтқыштар, әуе винттері және қосалқы күш қондырғысы туралы мәліметтер: типі мен моделі, сериялық нөмірі, атқарымы, соңғы жөндеу күні, жөндеуден кейінгі атқарымы, ресурс қалдығы, жөндеулер саны;

	– ӘК-ні қарап-тексеру көлемі (техникалық қызмет көрсету нысаны мен орындалған күні); – комиссияның қорытындысы және төраға мен комиссия мүшелерінің қолдары қойылған ӘК ұшуға жарамдылығы туралы декларация. **Бағалау кезінде пайдаланылуы.** Инспектор акт деректерін өтініммен және мәртебелермен салыстырады, бағандардың толтырылу толықтығын, ресімдеу мерзімін және қолтаңбаларды тексереді. Көшпелі зерттеп-қарау кезінде актіде декларацияланған жай-күй ӘК-ні қарап-тексерумен расталады. **Ұсынымдар.** Бос бағандар қалдырмау – қолданылмаған кезде «қолданылмайды» деп көрсету; қарап-тексеру көлемі бағанында техникалық қызмет көрсетудің нақты нысанын және жұмыстар пакетіне (work package) сілтемені көрсету; ресурс ұзартылған кезде ресурс соның негізінде ұзартылған әзірлеуші ұйымның құжатын көрсету.
A.2.3	**Ұшуға жарамдылық директиваларының мәртебесі (AD Status)** *П-198 11-1-қосымшасы 8-тармағының 2) тармақшасы; П-367 8-тарауы 3-тармағының 6) тармақшасы, 4-тармағының 9) тармақшасы* **Құжаттың мақсаты.** Мәртебе ӘК әзірлеуші мемлекеті, модификацияны әзірлеуші мемлекет (оның ішінде STC ұстаушының) шығарған не ҚАӘ нұсқама берген барлық қолданылатын AD және MCAI орындалуын және есепке алынуын растайды (П-551 2-тарауының 6-параграфы). Қолданылатын AD-нің орындалмауы ӘК-нің қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ететін жай-күйде еместігін білдіреді. **Ұсынылатын мазмұны** (планер, қозғалтқыштар, әуе винттері, APU және орнатылған жабдық (appliances) үшін): – AD нөмірі және оның ревизиясы (amendment), берген орган, атауы (subject); – осы сериялық нөмірге қолданылуы – «қолданылады» не «қолданылмайды» қысқаша негіздемесімен; қолданылмайтыны туралы жазбаға уәкілетті адам негізге (конфигурация, сериялық нөмір, модификацияның болмауы) сілтеме жасай отырып қол қояды – П-551 2-тарауының 7-параграфы; – бірнеше бөліктен тұратын AD үшін – толық орындалған бөліктердің тізбесі; – орындау тәсілі (method of compliance), оның ішінде қолданылған жағдайда балама әдіс (AMOC), тексерулер мен қарап-тексерулердің нәтижелерімен; – орындалған күні мен атқарымы; қайталанатын AD (repetitive) үшін – аралық және келесі орындау мерзімі (next due); – орындалуын растайтын құжатқа сілтеме (жұмыс картасы, work order) және Заңның 54-бабына сәйкес куәлігі бар персоналдың орындағанын растау; – мәртебесі: орындалды (closed), қайталанатын (repetitive), ашық (open). **Бағалау кезінде пайдаланылуы.** AD, MCAI және ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі ақпараттың орындалуы мен есепке алынуы туралы өлшемшартты тексеру үшін (AAK-AIR-F.0554 1-бөлімінің 10-тармағы), ал көшпелі зерттеп-қарау кезінде – ӘК-де іріктеп тексеру үшін (2-бөлімнің 7-тармағы) пайдаланылады. **Ұсынымдар.** Мәртебеге қолданылмайтын AD-ді де негіздемесімен енгізу – бұл талдаудың толықтығын көрсетеді; мәртебе күніне мерзімі өткен (overdue) AD жоқ екеніне көз жеткізу.
A.2.4	**ТҚКБ-да қамтылған техникалық қызмет көрсету жұмыстарының орындалу мәртебесі (AMP Status)** *П-198 11-1-қосымшасы 8-тармағының 2) тармақшасы; П-367 8-тарауы 4-тармағының 2), 4) тармақшалары* **Құжаттың мақсаты.** Мәртебе техникалық қызмет көрсетудің бекітілген ТҚКБ-ға сәйкес орындалғанын, ал тип сертификатымен белгіленген міндетті талаптардың (ALS, CMR) сақталғанын растайды. **Ұсынылатын мазмұны:** – ТҚКБ-ны сәйкестендіру: нөмірі, ревизиясы, бекітілген күні; – әрбір міндет бойынша: міндет нөмірі (task reference), сипаттамасы, аралығы (FH/FC/күнтізбе), соңғы орындалған күні мен атқарымы, келесі орындау мерзімі, қалдығы;

	– жеке – ALS және CMR міндеттері, сондай-ақ қолданылған жағдайда конструкцияны бақылау бағдарламаларының міндеттері (мысалы, CPCP, SSID); – техникалық қызмет көрсетудің мерзімді нысандары (checks) және қолданылған рұқсат етілген ауытқулар (tolerances) туралы мәліметтер негіздемесімен; – міндетті деп танылған модификациялар мен инспекциялардың орындалуы туралы мәліметтер (П-367 8-тарауы 4-тармағының 5) тармақшасы); – техникалық қызмет көрсету бойынша кейінге қалдырылған жұмыстардың тізбесі (П-551 2-тарауының 7-параграфы). **Бағалау кезінде пайдаланылуы.** Бекітілген ТҚКБ-ға сәйкестік және ұшуға жарамдылық шектеулерінің сақталуы туралы өлшемшарттар бойынша дәлел болып табылады (AAK-AIR-F.0554 1-бөлімінің 12 және 14-тармақтары). **Ұсынымдар.** Мерзімі өткен міндеттердің жоқ екеніне көз жеткізу; атқарым туралы деректер актімен сәйкес келуге тиіс.
A.2.5	**Әзірлеуші ұйым бюллетеньдерінің мәртебесі (SB Status)** *П-198 11-1-қосымшасы 8-тармағының 2) тармақшасы; П-367 8-тарауы 4-тармағының 3) тармақшасы* **Құжаттың мақсаты.** Мәртебе әзірлеуші ұйымның ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі нұсқауларының қалай ескерілгенін көрсетеді және ӘК-нің нақты конфигурациясын айқындайды. Міндеттілігі AD-мен белгіленген бюллетеньдер AD мәртебесінде де көрсетіледі. **Ұсынылатын мазмұны:** SB нөмірі мен ревизиясы, тақырыбы (ATA тарауы), санаты (mandatory, alert, recommended, optional), қолданылуы, мәртебесі (орындалды / орындалмады / қолданылмайды / ішінара орындалды), орындалған күні мен атқарымы, AD-мен байланысы, растайтын құжатқа сілтеме. **Бағалау кезінде пайдаланылуы.** ICA-ның болуын, толықтығын және қолайлылығын, сондай-ақ ӘК конфигурациясын растау үшін пайдаланылады (AAK-AIR-F.0554 1-бөлімінің 5 және 13-тармақтары). **Ұсынымдар.** Қозғалтқыштарға, әуе винттеріне және компоненттерге арналған бюллетеньдерді енгізу; бөлшек нөмірлерін (P/N) немесе конфигурацияны өзгертетін бюллетеньдерді көрсету.
A.2.6	**Ресурсы шектеулі агрегаттардың мәртебесі (LLP Status)** *П-198 11-1-қосымшасы 8-тармағының 2) тармақшасы; П-367 8-тарауы 4-тармағының 6), 10) тармақшалары* **Құжаттың мақсаты.** Мәртебе компоненттердің белгіленген ресурстық шектеулері мен қызмет ету мерзімдерінің асып кетпегенін растайды. LLP-нің дұрыс мәртебесі ӘК-ні мемлекет-импорттаушының авиациялық билігі қабылдауы үшін негізгі құжаттардың бірі болып табылады. **Ұсынылатын мазмұны:** – атауы, бөлшек нөмірі (P/N), сериялық нөмірі (S/N), орнатылған орны; – белгіленген ресурсы немесе қызмет ету мерзімі (FH, FC, күнтізбелік мерзім) дереккөзге сілтемемен (ALS, қозғалтқыш жөніндегі нұсқаулықтың шектеулер бөлімі, TCDS); – белгіленген жөндеуаралық ресурсты ескере отырып, сағатпен, циклдармен және күнтізбелік уақытпен пайдалану басталғаннан бергі (TSN/CSN) және жөндеуден кейінгі (TSO/CSO) атқарымы, ресурс қалдығы, орнатылған күні; – қозғалтқыштардың LLP үшін – тартқыштың әртүрлі режимдерінде (thrust rating) пайдалануды ескеру және дайындалған сәттен бастап үздіксіз қадағалануын (back-to-birth traceability) растау; атқарым туралы есепке алу деректері толық және үздіксіз болуға тиіс (П-367 5-тарауы 9-тармағының 8) тармақшасы). **Бағалау кезінде пайдаланылуы.** Ағымдағы мәртебенің болуын және ресурстық шектеулердің сақталуын тексеру үшін қолданылады (AAK-AIR-F.0554 1-бөлімінің 15-тармағы). **Ұсынымдар.** Күнтізбелік қызмет ету мерзімдері бар компоненттерді (мысалы, авариялық-құтқару жабдығын) енгізу; ресурс қалдықтарының акт күніне есептелгеніне көз жеткізу.
A.2.7	**Орындалған модификациялар мен жөндеулердің мәртебесі** *П-198 11-1-қосымшасы 8-тармағының 2) тармақшасы; П-367 8-тарауы 3-тармағының 1), 2) тармақшалары, 4-тармағының 5), 8) тармақшалары*

	Құжаттың мақсаты. Мәртебе ӘК конфигурациясының STC және ҚАӘ қабылдаған өзге де өзгерістерді қоса алғанда, барлық орындалған бекітілген өзгерістерді ескере отырып, бекітілген типтік конструкцияға сәйкес келетінін, ал жөндеулердің бекітілген деректер (approved data) бойынша орындалғанын растайды. ҚАӘ белгіленген тәртіппен бекітпеген немесе қабылдамаған өзгерістер мен жөндеулер экспорттық ҰЖС-да ерекшеліктер ретінде көрсетіледі. **Модификациялар бойынша ұсынылатын мазмұны:** өзгеріс нөмірі (STC, модификация нөмірі), атауы, ұстаушысы және өзгерісті бекіткен орган, ҚАӘ қабылдау негізі, орындалған күні, орындаушы, растайтын құжатқа сілтеме (техникалық қызмет көрсету туралы куәлік). **Жөндеулер бойынша ұсынылатын мазмұны:** жөндеудің сипаттамасы мен орны (аймақ, станция), жіктелуі (негізгі/қосалқы – major/minor; тұрақты/уақытша/мерзімі шектеулі – permanent/temporary/time-limited), бекітілген деректер (SRM-ге сілтеме немесе әзірлеуші ұйымның мақұлдауы), белгіленген шектеулер және қосымша қарап-тексерулер мерзімдері, орындалған күні, құжатқа сілтеме. Есепке алу деректері пайдаланылған бекітілген деректерді және орындалған жұмыстардың сипаттамасын, оның ішінде техникалық қызмет көрсету туралы куәлік жөніндегі мәліметтерді көрсете отырып, әрбір модификацияны немесе жөндеуді сәйкестендіруге мүмкіндік беруге тиіс (П-551 2-тарауының 7-параграфы). **Бағалау кезінде пайдаланылуы.** Конфигурацияның сәйкестігін және жөндеулердің бекітілуін тексеру үшін қолданылады (AAK-AIR-F.0554 1-бөлімінің 5 және 6-тармақтары, 2-бөлімінің 5 және 6-тармақтары). **Ұсынымдар.** Уақытша жөндеулер үшін түпкілікті жөндеуді орындау мерзімін көрсету; рұқсат етілген зақымдануларды SRM-ге сілтеме жасай отырып көрсету (мысалы, майысу картасы – dent and buckle chart).
A.2.8	**Ұсынуға ұсынылатын қосымша мәліметтер** *П-367 8-тарауының 3, 4-тармақтары* Мынадай мәліметтер П-198 11-1-қосымшасының 8-тармағындағы міндетті тізбеге кірмейді. Сонымен бірге оларды мәртебелер құрамына енгізу немесе қосымша электрондық көшірмелер түрінде ұсыну инспекторға қосымша сұраусыз AAK-AIR-F.0554 тексеру парағының өлшемшарттарына сәйкестікті растауға мүмкіндік береді: • қолданыстағы ҰЖС-ның және ӘК-ні мемлекеттік тіркеу туралы куәліктің көшірмесі – бағалау нұсқасын айқындайды (А.3.2-тарау); • уақытша өзгерістерді (temporary revisions) және толықтыруларды (supplements) қоса алғанда, ҰПН ревизияларының мәртебесі – AAK-AIR-F.0554 1-бөлімінің 8-тармағы; • соңғы өлшеу есебі (weighing report) және масса мен центровка өзгерістерін есепке алу ведомості – 1-бөлімнің 16-тармағы. Масса және центровка туралы есеп бос ӘК массасын, иықтарды, ауырлық орталығының шектерін қамтиды және модификациялар мен жөндеулерді қоса алғанда, барлық өзгерістерді ескереді; коммерциялық әуе тасымалдарын жүзеге асыратын эксплуатанттар үшін өлшеу әрбір 4 жыл сайын қайталанады, ал модификациялардың әсері туралы дұрыс деректер болмаған кезде қайта өлшеу жүргізіледі (П-551 2-тарауының 5-параграфы). Есеп жабдық тізбесімен бірге ӘК-нің ағымдағы конфигурациясына сәйкес келуге тиіс; • орнатылған жабдықтың тізбесі және компоненттердің жарамдылығын растайтын құжаттар туралы мәліметтер (CAC RK Form 1 не баламалы құжат, мысалы EASA Form 1, FAA Form 8130-3; П-367 7-тарауының 5-тармағы) – 1-бөлімнің 7-тармағы; • ICA тізбесі және ревизияларының мәртебесі (техникалық қызмет көрсету жөніндегі нұсқаулықтар, каталогтар, SRM) – 1-бөлімнің 13-тармағы; • кейінге қалдырылған ақаулардың (deferred defects) тізбесі негіздемесі мен жою мерзімдерін көрсете отырып; ақаулар MEL және (немесе) CDL-ға сәйкес белгіленген тәртіппен жойылуға не кейінге қалдырылуға тиіс (П-551). Көрсетілген мәліметтердің болмауы, егер сәйкестік ұсынылған өзге деректермен расталса, өз бетінше бас тартуға негіз болып табылмайды.

3-БӨЛІК – ӨТІНІМДІ ҚАРАУ ЖӘНЕ ӘК ҰШУҒА ЖАРАМДЫЛЫҒЫН БАҒАЛАУ

A.3.1

Өтінімді тіркеу және құжаттардың толықтығын тексеру

П-198 34-4-тармағы

ҚАӘ құжаттарды олар келіп түскен күні тіркейді. Өтініште және (немесе) құжаттарда қателер немесе дәлсіздіктер анықталған, олардың нысанға және мазмұнға қойылатын талаптарға сәйкес келмеген не топтама толық болмаған кезде ҚАӘ өтінішті цифрлық күту парағы арқылы қабылдайды.

Анықталған кемшіліктерді жою үшін өтініш берушіге **4 (төрт) жұмыс күні** беріледі. Бұл мерзім мемлекеттік қызмет көрсетудің жалпы мерзіміне кірмейді. Кемшіліктер жойылған кезде өтінішті қабылдау күні бастапқы жүгінген күн болып есептеледі, ал қызмет көрсету мерзімінің ағымы кемшіліктер жойылған сәттен бастап қайта басталады. Егер кемшіліктер белгіленген мерзімде жойылмаса, ҚАӘ өтініш пен құжаттарды қабылдаудан бас тартады.

Ұсынымдар. Өтінім бергеннен кейін «жеке кабинеттегі» хабарламаларды күн сайын қадағалау; ескертулерді жедел жоюға жауапты адамды алдын ала айқындау; түзетілген құжаттар деректерінің өзектілігі сақталатынына көз жеткізу.

A.3.2

ӘК ұшуға жарамдылығын бағалау нұсқасын айқындау

П-198 15-1, 34-3, 34-5-тармақтары

Бағалау нұсқасы және қызмет көрсету мерзімі өтінім берілген сәтте ӘК-де қолданыстағы ҰЖС-ның болуына байланысты. ҰЖС мынадай шарттар сақталған кезде жарамды болып қала береді:

- ӘК-де азаматтық ӘК-нің қолданыстағы ҰЖС-ы бар;
- ӘК-де мемлекеттік тіркеу туралы қолданыстағы куәлік бар;
- ӘК әзірлеуші мемлекет бекіткен және ҚАӘ таныған типтік конструкцияға сәйкес келеді;
- модификацияның немесе жөндеудің орындалуы П-367-ге сәйкес келеді;
- ӘК ұшуға жарамды жай-күйде ұсталады.

Өтінім берілген күнгі жағдай	Бағалау нұсқасы	Мерзімі	AAK-AIR-F.0554 қолданылатын бөлімдері
Қолданыстағы ҰЖС бар	Құжаттамалық бағалау; көшпелі зерттеп-қарау жүргізілмейді	10 жұмыс күні	1-бөлім (3-бөлім – уағдаластық болған кезде)
Қолданыстағы ҰЖС жоқ	Құжаттамалық бағалау және ӘК ұшуға жарамдылығын көшпелі зерттеп-қарау	22 жұмыс күні	1 және 2-бөлімдер (3-бөлім – уағдаластық болған кезде)

Ұсыным. Егер ҰЖС-ның қолданылу мерзімі жақын арада аяқталатын болса, өтінімді ол аяқталғанға дейін берген жөн – бұл көшпелі зерттеп-қараусыз құжаттамалық бағалаудан өтуге мүмкіндік береді.

A.3.3

Құжаттамалық бағалау

П-198 34-5-тармағы; П-367 8-тарауының 3, 4-тармақтары

Құжаттамалық бағалау барысында инспектор ұсынылған материалдарды AAK-AIR-F.0554 тексеру парағының 1-бөлімінің өлшемшарттары бойынша П-367-ге және Заңға сәйкестігіне тексереді. Төменде өтініш беруші әрбір өлшемшартты қандай құжатпен растайтыны көрсетілген.

F.0554 тармағы	Бағалау өлшемшарты	Немен расталады
1.1	Топтаманың толықтығы және дұрыс ресімделуі; ресімдеу мерзімі 22 жұмыс күнінен аспайды	Өтінім, акт, мәртебелер
1.2	ӘК-нің Мемлекеттік тізілімде тіркелуі; ӘК экспортқа байланысты шығарылуға жатады	Өтінім (тіркеу нөмірі мен күні); Мемлекеттік тізілім мәліметтері
1.3	Қолданыстағы ҰЖС-ның болуы	ҚАӘ мәліметтері; ҰЖС көшірмесі (ұсынылады)

	1.4	Әзірлеуші мемлекет бекіткен және ҚАӘ таныған типтік конструкцияға сәйкестік	Өтінімдегі тип сертификатының нөмірі және TCDS; модификациялар мәртебесі
	1.5	Конфигурация STC-ны қоса алғанда, орындалған бекітілген өзгерістерге сәйкес келеді	Модификациялар мәртебесі; SB мәртебесі
	1.6	Жөндеулер П-367-ге сәйкес бекітілген және орындалған	Жөндеулер мәртебесі
	1.7	Компоненттер, жабдық және материалдар бекітілген жобалық деректерге сәйкес келеді	LLP мәртебесі; жабдық тізбесі; компоненттердің жарамдылығы туралы құжаттар
	1.8	ҰПН уақытша өзгерістерді қоса алғанда, барлық өзгерістер мен толықтыруларды қамтиды	ҰПН ревизияларының мәртебесі
	1.9	ҚАӘ белгілеген қосымша ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкестік	Модификациялар мәртебесі; жабдық тізбесі
	1.10	AD, MCAI және ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі ақпараттың орындалуы және есепке алынуы	AD мәртебесі
	1.11	Техникалық қызмет көрсету жазбаларының толықтығы, дұрыстығы және сәйкестігі	Акт; мәртебелер; формулярлар
	1.12	Бекітілген ТҚКБ-ға сәйкестік	ТҚКБ мәртебесі
	1.13	ICA-ның болуы, толықтығы және қолайлылығы	SB мәртебесі; ICA тізбесі
	1.14	ALS және CMR сақталуы	ТҚКБ мәртебесі (ALS/CMR)
	1.15	LLP-нің ағымдағы мәртебесі және ресурстық шектеулердің сақталуы	LLP мәртебесі
	1.16	Масса және центровка деректері	Өлшеу есебі; масса мен центровка өзгерістерін есепке алу
	—	Міндетті деп танылған модификациялар мен инспекциялардың орындалуы (П-367 8-тарауы 4-тармағының 5) тармақшасы)	ТҚКБ мәртебесі; AD мәртебесі; SB мәртебесі

Жекелеген мәліметтерді растау қажет болған кезде инспектор іріктеп тексеру үшін бастапқы жазбаларды (формулярларды, жұмыс карталарын, компоненттердің жарамдылығы туралы құжаттарды) сұратуы мүмкін.

A.3.4

ӘК ұшуға жарамдылығын көшпелі зерттеп-қарау

П-198 34-5 – 34-7-тармақтары; П-367 8-тарауының 5-тармағы; П-198 11-2-қосымшасы

Көшпелі зерттеп-қарау өтінім берілген сәтте ӘК-де қолданыстағы ҰЖС болмаған жағдайда жүргізіледі. Зерттеп-қарау ҚАӘ бұйрығы негізінде жүргізіледі. Қол қойылған бұйрықтың көшірмесі және зерттеп-қарау күн тәртібі өтініш берушіге ол басталғанға дейін кемінде 2 (екі) жұмыс күні бұрын жіберіледі.

Өтініш берушінің дайындығы. Мыналарды қамтамасыз ету ұсынылады:

- келісілген уақытта қарап-тексеру орнында ӘК-ге қол жеткізу және қарап-тексеру үшін жағдайлар (жарықтандыру, қол жеткізу құралдары, инспектордың сұрауы бойынша люктер мен панельдерді ашу), оның ішінде конструкция элементтеріне, жүйелерге және жабдыққа қол жеткізу, сондай-ақ қарап-тексеру жүргізу үшін қажетті көлемде ӘК мен күш қондырғысын тазалау (П-367 8-тарауының 5-тармағы);
- көрсетілген орында пайдалану құжаттамасының түпнұсқаларының болуы (формулярлар, бортжурнал және техникалық журнал, жұмыс карталары, компоненттердің жарамдылығы туралы құжаттар);
- көшпелі зерттеп-қарау актісіне қол қоюға құқылы уәкілетті өкілдің және техникалық персоналдың қатысуы.

Қарап-тексеру көлемі AAK-AIR-F.0554 2-бөліміне сәйкес келеді: ӘК-нің ҰПН-ге сәйкес жабдықталуы; қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ететін жай-күй, анық ақаулардың болмауы; жазулардың, тақтайшалар мен таңбалаудың болуы; жойылмаған зақымданулардың рұқсат етілген шектерде болуы; конструкция өзгерістері мен жөндеулердің бекітілген деректерге сәйкестігі; AD және MCAI орындалуы мен есепке алынуы. Қарап-тексеру сондай-ақ есепке алу деректері мен техникалық құжаттаманың бекітілген типтік конструкцияға сәйкестігін, барлық

	міндетті инспекциялар мен сынақтардың орындалуын және типтік конструкцияның бекітілмеген өзгерістерінің жоқтығын растайды; инспектор іріктеп қарап-тексеру жүргізуге құқылы. **Нәтижені ресімдеу.** Зерттеп-қарау қорытындысы бойынша инспектор П-198 11-2-қосымшасының нысаны бойынша көшпелі зерттеп-қарау актісін екі данада жасайды. Актіде ӘК туралы мәліметтер, тіркеу туралы куәліктің және ҰЖС-ның қолданылу мерзімдері, ұшуға жарамдылықты қолдауды және техникалық қызмет көрсетуді жүзеге асыратын ұйым, зерттеп-қарау нәтижелері және анықталған сәйкессіздіктер, сондай-ақ ӘК-нің П-367-ге сәйкестігі (сәйкес еместігі) туралы қорытынды көрсетіледі. Актіге инспектор және эксплуатанттың жауапты адамы қол қояды; бір данасы өтініш берушіге беріледі. **Ұсыным.** Өтінім берер алдында ТНМ-ге А.1-қосымшаның V бөлімі бойынша ӘК-ні өз күшімен алдын ала қарап-тексеру жүргізу.
А.3.5	**Мемлекет-импорттаушының талаптарын ескеру** *П-367 8-тарауының 6-тармағы; П-198 12-қосымшасы* Экспорттық ҰЖС ӘК-нің Қазақстан Республикасының тіркеу мемлекеті және мемлекет-экспорттаушы ретіндегі талаптарына сәйкестігін растайды. Мемлекет-импорттаушының ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкестік тек мемлекеттер арасында уағдаластық (екіжақты келісім не өзге келісілген нысан) болған кезде ғана расталады. **Уағдаластық болған кезде ҚАӘ инспекторы мемлекет-импорттаушының авиациялық билігіне ресми хат немесе электрондық пошта арқылы еркін нысанда сұрау жібереді. Сұрауда ӘК типі (моделі), тіркеу белгісі және зауыттық нөмірі көрсетіледі, сондай-ақ уағдаластық шегінде ескерілуге тиіс арнайы сертификаттау және өзге де қосымша талаптар нақтыланады. Өтініш берушіге өзіне белгілі талаптарды және оларды растайтын мәліметтерді бар болған жағдайда ұсыну ұсынылады. Бұл ұсыным П-198 11-1-қосымшасының 8-тармағында белгіленген міндетті құжаттардың тізбесін кеңейтпейді.** Мемлекет-импорттаушының жекелеген арнайы талаптары орындалмаған жағдайда инспектор қолданыстағы уағдаластық шегінде мұндай талаптарды экспорттық ҰЖС-да ерекшелік ретінде көрсету мүмкіндігін не сертификатты мемлекет-импорттаушы қабылдағанға дейін оларды орындау қажеттілігін нақтылайды (П-367 8-тарауының 6-тармағы). Қажет болған кезде ҚАӘ мемлекет-импорттаушының авиациялық билігінен келісілген ерекшеліктер туралы жазбаша растау сұратады; алынған жауап экспорттық ҰЖС-ны ресімдеу кезінде ескеріледі. Уағдаластық болмаған кезде экспорттық ҰЖС ӘК-нің Қазақстан Республикасының тіркеу мемлекеті және мемлекет-экспорттаушы ретіндегі талаптарына сәйкестігін ғана растайды. Қазақстан Республикасының ҰЖС беруге қатысты орындалмаған талаптары П-367 көзделген жағдайларда ерекшеліктер ретінде көрсетіледі. Ерекшеліктерді көрсету П-198 және П-367 талаптарын сақтау міндетін алмастырмайды және мемлекеттік қызмет көрсетуден бас тарту үшін қосымша негіздер белгілемейді. **Өтініш берушіге ұсынымдар:** • өтінімде импорт мемлекетін және белгілі арнайы талаптарды (special import requirements) көрсету; • болған кезде – мемлекет-импорттаушының авиациялық билігінің арнайы талаптар тізбесі бар құжатын және олардың орындалуының дәлелдемелерін қоса беру; • орындалмаған талаптар болған кезде – ӘК-ні, талапты және сәйкессіздікті сәйкестендіре отырып, мемлекет-импорттаушының оларды ерекшеліктер ретінде көрсетуге құжатталған келісімін ұсыну; • шетелдік авиациялық биліктен жауап алу уақытты талап ететіндіктен, импорттаушымен және мемлекет-импорттаушының авиациялық билігімен ӘК-ні қабылдау тәртібін алдын ала келісу.
• орындалмаған арнайы талаптар болған кезде – ӘК-ні, талапты және нақты сәйкессіздікті сипаттайтын техникалық негіздемені, сондай-ақ мемлекет-импорттаушының авиациялық билігінің ерекшелікті қабылдау туралы жазбаша жауабын (болған жағдайда) ұсыну;	
А.4.1	**Экспорттық ҰЖС беру** *П-198 3, 35-тармақтары; П-198 12-қосымшасы*

	Экспорттық ҰЖС П-198 12-қосымшасына сәйкес ресімделеді және ҚАӘ уәкілетті адамының ЭЦҚ-сымен қол қойылған цифрлық құжат ретінде өтініш берушінің «жеке кабинетіне» жіберіледі. Ресімдеу алдында инспектор ӘК-нің Мемлекеттік тізілімде тіркелгенін және оның ағымдағы мәртебесін тексереді. Сондықтан ӘК-ні Мемлекеттік тізілімнен шығаруды экспорттық ҰЖС алынғаннан кейін бастау ұсынылады (П-198 33-тармағы; П-367 5-тарауы 8-тармағының 2) тармақшасы). Экспорттық ҰЖС-ға енгізілетін мәліметтердің дереккөздері: **Экспорттық ҰЖС бағаны** / **Мәліметтер дереккөзі** Әзірлеуші мемлекеттің тип сертификатының № / Өтінім Авиациялық бұйым; жасаушы; модель; сериялық (зауыттық) нөмір / Өтінім, TCDS, акт Жаңа немесе пайдаланылған болған / Өтінім (ӘК мәртебесі) ӘК экспортталатын мемлекет / Өтінім Ерекшеліктер / Бағалау нәтижелері; мемлекет-импорттаушының талаптары Сертификаттың қолданылу мерзімі / Берілген күннен бастап 30 күнтізбелік күн **Ұсынымдар.** ӘК-ні беруді экспорттық ҰЖС-ның қолданылу мерзімі шегінде және мемлекет-импорттаушының тіркеу рәсімімен келісе отырып жоспарлау. Экспорттық ҰЖС айдап апару (delivery) ұшуын орындауға рұқсат бермейді. Мұндай ұшу Қазақстан Республикасының және ұшу бағыты бойынша тиісті мемлекеттердің талаптарына сәйкес қолданыстағы ҰЖС немесе арнайы ұшуға рұқсат негізінде жүзеге асырылады (П-367 9-тарауы 2-тармағының 3) тармақшасы; П-198 5-тарауы). ӘК жаңа меншік иесіне (эксплуатантқа) тұрақты негізде берілген кезде бұрынғы меншік иесі (эксплуатант) ӘК-мен бірге ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі есепке алу деректерінің және қажет болған кезде бортжурналдың берілуін олардың берілгенін жазбаша куәландыра отырып қамтамасыз етеді (П-551 2-тарауының 9-параграфы).
A.4.2	**Мемлекеттік қызмет көрсетуден уәжді бас тарту** *П-198 35-тармағы; П-198 11-1-қосымшасының 9-тармағы; П-198 3-3-қосымшасы* Бас тарту үшін мыналар негіз болып табылады: – өтініш берушінің және (немесе) ұсынылған материалдардың, деректер мен мәліметтердің П-198, П-367, Заң талаптарына сәйкес келмеуі; – қызметке тыйым салу немесе арнаулы құқығынан айыру туралы соттың заңды күшіне енген шешімінің (үкімінің) болуы; – өтініш берушінің қолжетімділігі шектеулі дербес деректерге қол жеткізуге келісімінің болмауы; – мемлекеттік қызмет көрсетуді тоқтата тұру мерзімі өткеннен кейін анықталған кемшіліктердің жойылмауы. Уәжді бас тарту П-198 3-3-қосымшасының нысаны бойынша ресімделеді және негіздемелерімен бірге негіздердің толық тізбесін, сондай-ақ шағымдану мерзімдері мен тәртібін қамтиды. Қызметті алу құқығының туындауына байланысты емес талаптар бас тартуға негіз бола алмайды. Бас тартқан кезде өтініш берушімен тыңдау өткізілмейді. Бас тарту себептері жойылғаннан кейін өтініш беруші қайта жүгінуге құқылы.
A.4.3	**Шешімдерге шағымдану** *П-198 6-тарауы* Шешімге, әрекетке (әрекетсіздікке) шағым ҚАӘ-ге және (немесе) азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органға не шешіміне шағым жасалатын лауазымды адамға беріледі. Шағым: – ҚАӘ-де – тіркелген күнінен бастап 5 (бес) жұмыс күні ішінде;

	– азаматтық авиация саласындағы уәкілетті органда, мемлекеттік қызметтер көрсету сапасын бағалау және бақылау жөніндегі уәкілетті органда – тіркелген күнінен бастап 15 (он бес) жұмыс күні ішінде қаралады. Қарау мерзімі 10 (он) жұмыс күнінен аспайтын мерзімге ұзартылуы мүмкін, бұл туралы өтініш беруші хабардар етіледі. Егер Қазақстан Республикасының заңдарында өзгеше көзделмесе, сотқа жүгінуге сотқа дейінгі тәртіппен шағымданғаннан кейін жол беріледі.
А.4.4	**Өтінімді дайындау кезіндегі типтік кемшіліктер** Қарау мерзімдерін қысқарту үшін мынадай кемшіліктерді алдын ала болдырмау ұсынылады:

Кемшілік	Қалай болдырмауға болады
Акт немесе мәртебелер өтінім тіркелгенге дейін 22 жұмыс күнінен бұрын ресімделген	Топтаманы дайындауды өтінім берер алдында тікелей жоспарлау
Құжаттар арасында тіркеу белгісінің, сериялық нөмірлердің немесе атқарымның алшақтықтары	Барлық құжаттарды бірыңғай күнге дайындау; А.1-қосымшаның III бөлімі бойынша салыстыру
AD мәртебесі қозғалтқыштарды, әуе винттерін, APU-ны немесе жабдықты қамтымайды; қолданылмайтын AD негізделмеген	Мәртебені барлық бұйымдар бойынша қолданылмайтынын негіздей отырып қалыптастыру
Қайталанатын AD үшін келесі орындау мерзімі көрсетілмеген	Аралықты және next due көрсету
LLP мәртебесінде белгіленген ресурс немесе оның дереккөзі көрсетілмеген	ALS-ке, қозғалтқыш жөніндегі нұсқаулыққа немесе TCDS-ке сілтеме келтіру
Жөндеулер бекітілген деректерге сілтемесіз келтірілген	SRM-ге немесе әзірлеуші ұйымның мақұлдауына сілтеме көрсету
ҚАӘ қабылдамаған өзгерістер бөліп көрсетілмеген	Мұндай өзгерістерді ерекшеліктер ретінде қарау үшін бөліп көрсету
Акт толық толтырылмаған немесе рұқсат етілген инженерлер қатарына кірмейтін адамдар қол қойған	Барлық бағандарды толтыру; комиссияны рұқсат етілген инженерлерден құру
Мәліметтерді пайдалануға келісім белгіленбеген	ЭЦҚ-мен қол қояр алдында өтінімді тексеру

5-БӨЛІК – ҚОСЫМШАЛАР	
А.5.1	**Өтініш берушінің өзін-өзі бағалау тексеру парағы** Өзін-өзі бағалау тексеру парағының нысаны осы ТНМ-ге А.1-қосымшада келтірілген. Парақтың құрылымы ҰЖД инспекторлары қолданатын AAK-AIR-F.0554 тексеру парағының өлшемшарттарын қайталайды, бұл өтініш берушіге өтінім берер алдында мәліметтер мен растайтын құжаттардың толықтығы мен дұрыстығын бағалауға мүмкіндік береді. Толтырылған парақты өтініш берушінің материалдарында сақтау ұсынылады; ол өтінімге қосымша құжат ретінде қоса берілуі мүмкін. Парақты ұсыну міндетті болып табылмайды және П-198 11-1-қосымшасының 8-тармағында көзделген құжаттарды алмастырмайды.

A.1-қосымша

ӨТІНІШ БЕРУШІНІҢ ҰШУҒА ЖАРАМДЫЛЫҚ ЭКСПОРТТЫҚ СЕРТИФИКАТЫН АЛУ ҮШІН ӨЗІН-ӨЗІ БАҒАЛАУ ТЕКСЕРУ ПАРАҒЫ

Осы тексеру парағы AAK-AIR-P.0508-TGM техникалық нұсқаулық материалының қосымшасы болып табылады

Өтініш беруші (ӘК эксплуатанты/меншік иесі)	
Байланыс адамы, телефон, e-mail	
ӘК	☐ жаңа ☐ жөндеуден өткен ☐ пайдалануда болған
ӘК жасаушысы	
ӘК типі (моделі)	
ӘК сериялық (зауыттық) нөмірі	
ӘК тіркеу белгісі	UP-
Мемлекеттік тізілімге енгізілген нөмірі мен күні	
ӘК / қозғалтқыштар / әуе винттерінің тип сертификаты (нөмірі, берген орган)	
ӘК атқарымы (FH / FC)	
Қозғалтқыштардың атқарымы (FH / FC)	
Әуе винті(тері)нің атқарымы	
Акт пен мәртебелер жасалған күн	
Мемлекет-импорттаушы; импорттаушы (атауы, мекенжайы)	
Қолданыстағы ҰЖС	☐ Иә (_____ дейін жарамды) ☐ Жоқ
Мемлекет-импорттаушының арнайы талаптары / уағдаластық	☐ Иә ☐ Жоқ ☐ Белгісіз

Толтыру жөніндегі нұсқаулық:
«Белгі» бағанында: «+» – сәйкес келеді / бар; «–» – сәйкес келмейді / жоқ; «К/Е» – қолданылмайды деп белгіленеді.
«Растайтын құжат» бағанында тармақты растайтын файлдың немесе құжаттың атауы көрсетіледі.
«–» белгісі бар тармақтар үшін «Ескертпе» бағанында себебі және жоспарланған іс-әрекеттер көрсетіледі. Мұндай тармақтарды өтінім берер алдында жою ұсынылады.
I–IV бөлімдер барлық жағдайда толтырылады; V бөлім – қолданыстағы ҰЖС болмаған кезде; VI бөлім – мемлекет-импорттаушының арнайы талаптары немесе мемлекеттер арасында уағдаластық болған кезде.
«F.0554 тармағы» бағаны ҰЖД инспекторы осы элементті бағалайтын AAK-AIR-F.0554 тексеру парағының тиісті тармағын көрсетеді.

№	Тексерілетін элемент	Растайтын құжат	Белгі	Ескертпе
I. Өтінім (П-198 11-қосымшасы)				
I.1	Өтінім П-198 11-қосымшасының нысаны бойынша ресімделген және өтініш берушінің ЭЦҚ-сымен куәландырылады			
I.2	Өтінімді ӘК меншік иесі (эксплуатанты) береді; өкіл берген кезде оның өкілеттігін растайтын құжат қоса берілген			
I.3	Мемлекеттік тізілімге енгізілген нөмірі мен күні, мемлекеттік және тіркеу сәйкестендіру белгілері мемлекеттік тіркеу туралы куәлікке сәйкес келеді			
I.4	Эксплуатанттың/меншік иесінің атауы, мекенжайы, байланыс деректері және байланыс адамы көрсетілген			
I.5	ӘК туралы мәліметтер (жасаушы, типі мен моделі, сериялық нөмірі, санаты, атқарымы, типтік конструкцияның өзгерістері) толық көрсетілген және TCDS пен формулярға сәйкес келеді			
I.6	Қозғалтқыштар мен әуе винттері туралы мәліметтер (типі, моделі, сериялық нөмірлері, атқарымы) толық көрсетілген			
I.7	ӘК мәртебесі (жаңа / пайдаланылған) көрсетілген			
I.8	Ең жоғары ұшу және қону массасы ҰПН-ге және масса мен центровка деректеріне сәйкес келеді			
I.9	Импорт мемлекеті, импорттаушының аты және мекенжайы көрсетілген			

I.10	Мемлекет-импорттаушының арнайы талаптары не олардың жоқтығы көрсетілген			
I.11	Әзірлеуші мемлекеттің тип сертификатының нөмірі (TCDS нөмірі мен ревизиясы) көрсетілген			
I.12	ӘК-нің базалану орны көрсетілген			
I.13	Мәліметтерді пайдалануға келісім белгіленген; мәліметтердің толықтығы мен дұрыстығы расталған			
II. Растайтын құжаттар топтамасы (П-198 11-1-қосымшасының 8-тармағы)				
II.1	ӘК техникалық жай-күйін тексеру және ұшуға жарамдылығын анықтау актісі П-198 2-қосымшасының нысаны бойынша өтінімді тіркеудің жоспарланған күніне дейін 22 жұмыс күнінен ерте емес ресімделген			
II.2	Актінің барлық бағандары толтырылған; комиссия рұқсат етілген инженерлерден құрылған; қорытынды мен декларацияға қол қойылған			
II.3	AD мәртебесі өтінім тіркелгенге дейін 22 жұмыс күнінен ерте емес ресімделген			
II.4	ТҚКБ бойынша жұмыстардың орындалу мәртебесі өтінім тіркелгенге дейін 22 жұмыс күнінен ерте емес ресімделген			
II.5	SB мәртебесі өтінім тіркелгенге дейін 22 жұмыс күнінен ерте емес ресімделген			
II.6	LLP мәртебесі өтінім тіркелгенге дейін 22 жұмыс күнінен ерте емес ресімделген			
II.7	Орындалған модификациялар мен жөндеулердің мәртебесі өтінім тіркелгенге дейін 22 жұмыс күнінен ерте емес ресімделген			
II.8	Мәртебелерге уәкілетті адам қол қойған және деректер келтірілген күн көрсетілген			
II.9	Электрондық көшірмелер толық, оқылатын, жеке файлдармен қалыптастырылған			
III. Деректердің келісімділігі				
III.1	ӘК тіркеу белгісі, типі мен моделі, сериялық нөмірі барлық құжаттарда бірдей			
III.2	ӘК, қозғалтқыштар мен әуе винттерінің атқарымы бірыңғай күнге келтірілген және акт пен мәртебелерде сәйкес келеді			
III.3	Мәртебелердегі қозғалтқыштардың, әуе винттерінің және LLP сериялық нөмірлері нақты орнатылғандарға сәйкес келеді			
IV. Құжаттамалық бағалау өлшемшарттарына сәйкестік (AAK-AIR-F.0554 1-бөлімі)				
IV.1	ӘК Мемлекеттік тізілімге енгізілген, тіркеу мәртебесі өзекті; ӘК экспортқа байланысты тізілімнен шығарылуға жатады			
IV.2	ҰЖС болған кезде оның жарамдылық шарттары сақталған (П-198 15-1-тармағы)			
IV.3	ӘК әзірлеуші мемлекет бекіткен және ҚАӘ таныған типтік конструкцияға сәйкес келеді			
IV.4	ӘК конфигурациясы барлық орындалған бекітілген өзгерістерге (STC және ҚАӘ қабылдаған өзгелер) сәйкес келеді; ҚАӘ қабылдамаған өзгерістер анықталған			
IV.5	Барлық жөндеулер бекітілген деректер бойынша орындалған; уақытша жөндеулердің шектеулері ескерілген			
IV.6	Орнатылған компоненттер, жабдық және материалдар бекітілген жобалық деректерге сәйкес келеді; компоненттердің жарамдылығы туралы құжаттар бар			

IV.7	ҰПН уақытша өзгерістерді қоса алғанда, барлық өзгерістер мен толықтыруларды қамтиды			
IV.8	ӘК ҚАӘ белгілеген қосымша ұшуға жарамдылық талаптарына сәйкес келеді			
IV.9	Барлық қолданылатын AD және MCAI орындалған және есепке алынған; мерзімі өткен AD жоқ			
IV.10	Техникалық қызмет көрсету жазбалары толық, дұрыс және қайшылықсыз			
IV.11	Техникалық қызмет көрсету бекітілген ТҚКБ-ға сәйкес орындалған; мерзімі өткен міндеттер жоқ			
IV.12	ICA бар, толық және өзекті			
IV.13	ALS және CMR талаптары сақталған			
IV.14	LLP мәртебесі өзекті; ресурстық шектеулерден асып кетпеген			
IV.15	Масса және центровка деректері сәйкес келеді (өлшеу және (немесе) өзгерістерді есепке алу)			
IV.16	Міндетті деп танылған модификациялар мен инспекциялар орындалған (П-367 8-тарауы 4-тармағының 5) тармақшасы)			
IV.17	Кейінге қалдырылған ақаулар белгіленген тәртіппен жойылған не кейінге қалдырылған (MEL/CDL)			
IV.18	Ұшуға жарамдылықты қолдау жөніндегі есепке алу деректері толық, үздіксіз және ӘК-мен бірге беруге дайындалған (П-551 2-тарауының 9-параграфы)			
V. Көшпелі зерттеп-қарауға дайындық (қолданыстағы ҰЖС болмаған кезде; AAK-AIR-F.0554 2-бөлімі)				
V.1	ӘК ҰПН-ге сәйкес жабдықталған			
V.2	ӘК қауіпсіз пайдалануды қамтамасыз ететін жай-күйде, анық ақаулар жоқ			
V.3	Типтік конструкцияда және П-367-де көзделген жазулар, тақтайшалар және таңбалау бар			
V.4	Жойылмаған зақымданулар бекітілген жөндеу құжаттамасын ескере отырып, рұқсат етілген шектерде			
V.5	Типтік конструкцияның өзгерістері бекітілген деректерге сәйкес келеді			
V.6	Жөндеулер бекітілген деректерге сәйкес орындалған			
V.7	Қолданылатын AD және MCAI орындалған және есепке алынған			
V.8	ӘК-ге қол жеткізу, құжаттама түпнұсқаларының болуы және уәкілетті өкілдің қатысуы қамтамасыз етілген; конструкция элементтеріне, жүйелерге және жабдыққа қол жеткізу және ӘК мен күш қондырғысын қажетті көлемде тазалау қамтамасыз етілген			
VI. Мемлекет-импорттаушының талаптары (AAK-AIR-F.0554 3-бөлімі)				
VI.1	Қазақстан Республикасы мен мемлекет-импорттаушы арасында екіжақты келісімнің немесе өзге де уағдаластықтың болуы айқындалған			
VI.2	Уағдаластық бойынша экспорттық ҰЖС мемлекет-импорттаушының талаптарына сәйкестікті куәландыратыны айқындалған			
VI.3	Мемлекет-импорттаушының арнайы талаптарының тізбесі алынған; олардың ӘК-ге қолданылуы айқындалған			
VI.4	Қолданылатын арнайы талаптардың орындалуын растайтын дәлелдемелер бар			

VI.5	Уағдаластық болған кезде мемлекет-импорттаушының арнайы талаптары және орындалмаған талаптарды есепке алу тәртібі айқындалған: ерекшеліктер ретінде көрсету не экспорттық ҰЖС қабылданғанға дейін орындау. Мемлекет-импорттаушының жазбаша растауы қолданылатын уағдаластықта көзделсе немесе ерекшеліктерді келісу үшін қажет болса, ескеріледі.			
VI.6	Экспорттық ҰЖС қабылданғанға дейін орындалуға тиіс талаптар орындалған			

Өзін-өзі бағалау кезінде анықталған сәйкессіздіктердің тізбесі және қабылданған шаралар			
Тармақ №	**Сәйкессіздіктің сипаты**	**Түзету әрекеті**	**Мерзімі / мәртебесі**

Осымен өзін-өзі бағалау жүргізілгенін, ал өтінімде көрсетілген мәліметтер мен қоса берілген растайтын құжаттардың толық және дұрыс екенін растаймын.

Өтініш берушінің уәкілетті адамының Т.А.Ә.	**Лауазымы**	**Күні**	**Қолы**

РАЗДЕЛ В

Технический инструктивный материал для заявителей по получению экспортного сертификата летной годности воздушного судна

Настоящий технический инструктивный материал (далее – ТИМ) считается частью процедуры AAK-AIR-P.0508 «Процедура выдачи экспортного сертификата летной годности» и разработан на основании Правил сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан, утвержденных приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 198, в целях разъяснения заявителям порядка подачи заявки на получение государственной услуги «Выдача экспортного сертификата летной годности», состава и содержания подтверждающих документов, а также критериев, по которым АО «Авиационная администрация Казахстана» оценивает состояние летной годности воздушного судна, предназначенного для экспорта. При разработке учтены требования главы 8 Норм летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан (П-367), Правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан (П-551).

Положения настоящего ТИМ носят разъяснительный характер, дополняют требования Правил сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан и Норм летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан и не изменяют, не отменяют и не заменяют их. При наличии расхождений приоритет имеют требования нормативных правовых актов Республики Казахстан.

Сокращения:

ААК – АО «Авиационная администрация Казахстана» (уполномоченная организация в сфере гражданской авиации);
ДЛГ – Департамент летной годности ААК;
ВС – воздушное судно;
СЛГ – сертификат летной годности гражданского воздушного судна (Certificate of Airworthiness, C of A);
Экспортный СЛГ – экспортный сертификат летной годности (Export Certificate of Airworthiness, Export C of A);
П-198 – Правила сертификации и выдачи сертификата летной годности гражданского воздушного судна Республики Казахстан, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 198;
П-367 – Нормы летной годности гражданских воздушных судов Республики Казахстан, утвержденные приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 марта 2015 года № 367;
П-551 – Правила технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан, утвержденные приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 551;
CAC RK Form 1 – форма 1, сертификат о допуске компонента к эксплуатации (Authorized Release Certificate);
Закон – Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;
Портал – веб-портал «цифрового правительства» (e-license.kz);
ЭЦП – электронная цифровая подпись;
AD – директива летной годности (Airworthiness Directive);
MCAI – обязательная информация по поддержанию летной годности (Mandatory Continuing Airworthiness Information);
SB – бюллетень организации-разработчика (Service Bulletin);
ПТО – программа технического обслуживания (Aircraft Maintenance Programme, AMP);
ALS – раздел ограничений летной годности (Airworthiness Limitations Section);
CMR – сертификационные требования к техническому обслуживанию (Certification Maintenance Requirements);
LLP – компонент (агрегат) с ограниченным ресурсом (Life-Limited Part);
ICA – указания по поддержанию летной годности (Instructions for Continued Airworthiness);
РЛЭ – руководство по летной эксплуатации (Aircraft Flight Manual, AFM);
TCDS – спецификация сертификата типа (Type Certificate Data Sheet);
STC – дополнительный сертификат типа (Supplemental Type Certificate);
SRM – руководство по ремонту конструкции (Structural Repair Manual).

Область применения

Настоящий ТИМ применяется:

- эксплуатантами и собственниками ВС, внесенных в Государственный реестр гражданских воздушных судов Республики Казахстан, планирующими экспорт ВС в иностранное государство;
- организациями по поддержанию летной годности и организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, привлекаемыми заявителем для подготовки акта проверки технического состояния ВС, статусов и иных подтверждающих данных;
- уполномоченными представителями заявителя, участвующими в выездном обследовании летной годности ВС.

ТИМ также может использоваться авиационными инспекторами ДЛГ в качестве справочного материала при консультировании заявителей.

Общие положения

Назначение экспортного СЛГ

Экспортный СЛГ выдается ААК в соответствии с пунктом 12 статьи 47 Закона на ВС, подлежащее исключению из Государственного реестра гражданских воздушных судов Республики Казахстан в связи с его передачей в другое государство. Документ является официальным подтверждением Республики Казахстан как государства регистрации и государства-экспортера (State of Export) положительных результатов последней проверки состояния летной годности ВС, а именно соответствия ВС утвержденной типовой конструкции и приемлемого статуса его летной годности для передачи государству-импортеру (подпункт 13) пункта 5 главы 1, пункт 2 главы 8 П-367).

Заявителю важно учитывать, что экспортный СЛГ:

- не является действительным для выполнения полетов и не заменяет действующий СЛГ либо разрешение на выполнение специального полета, в том числе перегоночного (ferry flight);
- не подтверждает соответствие каким-либо соглашениям или договорам между поставщиком и покупателем;
- не подтверждает соответствие требованиям летной годности государства-импортера (State of Import), за исключением случаев наличия соответствующей договоренности между государствами (глава В.3.5);
- действует в течение 30 (тридцати) календарных дней со дня выдачи (пункт 3 П-198). Заявителю рекомендуется заранее уточнить у авиационных властей государства-импортера сроки, установленные для предъявления и принятия ВС.

Экспортный СЛГ может рассматриваться авиационными властями государства-импортера как один из подтверждающих документов при государственной регистрации ВС и выдаче либо признании сертификата летной годности. Состав требуемых документов и условия их принятия определяются государством-импортером.

Характеристики государственной услуги

Услугодатель	АО «Авиационная администрация Казахстана»
Способ подачи заявки	Портал (e-license.kz)
Форма оказания	Электронная (частично цифровизированная)
Срок оказания	10 (десять) рабочих дней – при наличии действительного СЛГ; 22 (двадцать два) рабочих дня – при отсутствии действительного СЛГ
Результат	Экспортный СЛГ по форме приложения 12 к П-198 либо мотивированный ответ об отказе по форме приложения 3-3 к П-198; форма предоставления – цифровой документ, подписанный ЭЦП уполномоченного лица ААК
Стоимость	Государственная услуга оказывается бесплатно
График работы	Портал – круглосуточно, за исключением технических перерывов; ААК – с понедельника по пятницу, с 8.00 до 17.00 часов, перерыв с 13.00 до 14.00 часов
Справочная информация	www.caa.gov.kz; Единый контакт-центр: 1414, 8 800 080 7777

Общая схема прохождения процедуры

Процесс получения экспортного СЛГ включает следующие этапы:

Этап	Содержание	Срок
Подача заявки	Заявитель направляет через Портал заявку по форме приложения 11 к П-198 с пакетом документов, подписанную ЭЦП	В любое время
Регистрация	ААК регистрирует заявку; в «личный кабинет» направляется статус о принятии запроса с указанием даты получения результата	В день поступления; после окончания рабочего времени – следующим рабочим днем

Проверка полноты	При выявлении ошибок, неточностей или неполноты пакета заявление принимается посредством цифрового листа ожидания	4 рабочих дня на устранение (не входят в срок оказания услуги)
Оценка летной годности ВС	Документальная оценка – при наличии действительного СЛГ; документальная оценка и выездное обследование – при отсутствии действительного СЛГ	В пределах срока оказания услуги
Учет требований государства-импортера	Выполняется при наличии договоренности между Республикой Казахстан и государством-импортером	В пределах срока оказания услуги
Оформление результата	Экспортный СЛГ либо мотивированный отказ направляется в «личный кабинет» заявителя	10 или 22 рабочих дня с даты регистрации

Общие рекомендации по подготовке пакета документов

- Документы прилагаются к заявке в виде электронных копий. Рекомендуется использовать формат PDF с сохранением читаемости всех страниц, подписей и печатей; каждый документ рекомендуется прикладывать отдельным файлом с наименованием, отражающим содержание (например, «03_AD_Status_UP-XXXXX.pdf»).
- Акт проверки технического состояния ВС и все статусы должны быть оформлены **не ранее чем за 22 (двадцать два) рабочих дня до дня регистрации заявки в ААК**. Этот срок обеспечивает оценку по актуальным данным о состоянии ВС (current status).
- Идентификационные данные ВС (регистрационный знак, тип и модель, серийный номер), двигателей и воздушных винтов должны совпадать во всех документах. Наработку рекомендуется приводить на единую дату, на которую составлены акт и статусы (as of date).
- Каждый статус рекомендуется заверять подписью уполномоченного лица организации, подготовившей документ, с указанием фамилии, инициалов, должности и даты.
- Перед подачей заявки рекомендуется провести самооценку по форме проверочного листа, приведенной в Приложении В.1 к настоящему ТИМ.

ЧАСТЬ 1 – ПОДАЧА ЗАЯВКИ

B.1.1 Порядок подачи заявки

Пункты 34, 34-1, 34-2 П-198; приложение 11 к П-198

Для получения экспортного СЛГ заявитель направляет в ААК через Портал заявку по форме согласно приложению 11 к П-198 и пакет документов, предусмотренный пунктом 8 Перечня основных требований к оказанию государственной услуги (приложение 11-1 к П-198). Заявка удостоверяется ЭЦП заявителя.

Заявителем выступает эксплуатант либо собственник ВС — физическое или юридическое лицо. Если заявку подает собственник, не являющийся эксплуатантом, рекомендуется заранее согласовать с эксплуатантом и организацией по поддержанию летной годности доступ к ВС и записям о техническом обслуживании. При обращении через представителя рекомендуется приложить документ, подтверждающий его полномочия.

После направления заявки в «личный кабинет» заявителя поступает статус о принятии запроса с указанием даты получения результата. Заявка, поданная после окончания рабочего времени, в выходные и праздничные дни, регистрируется следующим рабочим днем.

B.1.2 Сведения, указываемые в заявке

Приложение 11 к П-198

Заявка является основным документом, из которого ААК получает идентификационные данные ВС для оформления экспортного СЛГ. Ниже раскрыто назначение каждого сведения и даны рекомендации по заполнению.

Сведение	Для чего необходимо и как заполнить
Номер и дата внесения в Государственный реестр ГВС Республики Казахстан	Подтверждает, что экспортный СЛГ оформляется на ВС, зарегистрированное в Республике Казахстан и подлежащее исключению из Государственного реестра. Указывается в точном соответствии со свидетельством о государственной регистрации.

	Государственный и регистрационный опознавательные знаки	Идентифицируют ВС во всех документах пакета. Указываются в формате UP-XXXXX и должны совпадать с актом и статусами.
	Имя (наименование), адрес и контактная информация эксплуатанта/собственника	Необходимы для направления уведомлений, приказа о выездном обследовании и оперативного взаимодействия. Рекомендуется указать контактное лицо, ответственное за поддержание летной годности, его телефон и адрес электронной почты.
	Сведения о ВС: изготовитель, тип и модель, серийный номер, категория, наработка, изменения типовой конструкции	Переносятся в графы «Авиационное изделие», «Изготовитель», «Модель», «Серийный (заводской) номер» экспортного СЛГ. Тип и модель указываются в точном соответствии с TCDS; наработка – в летных часах (FH), циклах (FC) и календарном исчислении на единую дату; изменения типовой конструкции – перечнем выполненных STC и главных (major) изменений, что позволяет инспектору оценить конфигурацию ВС и заранее определить возможные исключения.
	Сведения о двигателях и воздушных винтах	Нужны для подтверждения соответствия силовой установки конструкции типа и для сверки со статусом LLP. Указываются изготовитель, тип и модель, серийные номера, наработка с начала эксплуатации (TSN/CSN) и после последнего ремонта (TSO/CSO). Рекомендуется аналогично указать сведения о вспомогательной силовой установке (APU).
	Статус ВС (новое / эксплуатируемое)	Отражается в графе «Новый или был в эксплуатации» экспортного СЛГ.
	Максимальная взлетная и посадочная масса	Идентифицирует сертифицированный вариант ВС (weight variant). Значения должны соответствовать РЛЭ и данным о массе и центровке ВС.
	Государство импорта; имя и адрес импортера	Государство импорта указывается в экспортном СЛГ и определяет, применима ли договоренность между государствами. Данные импортера идентифицируют получателя ВС.
	Специальные требования государства-импортера (при наличии)	Позволяют инспектору учесть специальные требования и при необходимости отразить исключения. Если такие требования отсутствуют или неизвестны, рекомендуется прямо указать это в заявке. При наличии документа авиационных властей государства-импортера его рекомендуется приложить.
	Номер сертификата типа государства разработчика	Вносится в формулировку экспортного СЛГ («…которая более подробно определена в [№ сертификата типа государства разработчика]»). Рекомендуется указать номер сертификата типа, номер и ревизию TCDS и выдавший орган (например, EASA, FAA), а также номера TCDS двигателей и воздушных винтов.
	Место базирования ВС	Используется для планирования выездного обследования.
	Согласие на использование сведений, составляющих охраняемую законом тайну	Отсутствие согласия является основанием для отказа в оказании государственной услуги (подпункт 4) пункта 9 приложения 11-1 к П-198).
	Подтверждение полноты и достоверности сведений	Заявитель, удостоверяя заявку ЭЦП, принимает на себя ответственность за полноту и достоверность представленных сведений.

B.1.3	**Сведения, получаемые ААК самостоятельно** *Пункт 34-4 П-198; пункт 8 приложения 11-1 к П-198* Сведения о документах, удостоверяющих личность, о государственной регистрации (перерегистрации) юридического лица и о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя ААК получает из государственных цифровых систем через шлюз «цифрового правительства». Прикладывать такие документы к заявке не требуется. Заявителю рекомендуется убедиться, что наименование и адрес, указанные в заявке, совпадают с данными государственных информационных систем.
ЧАСТЬ 2 – ПОДТВЕРЖДАЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ И ИХ НАЗНАЧЕНИЕ	

B.2.1

Состав пакета документов и общие требования

Пункт 34 П-198; пункт 8 приложения 11-1 к П-198

Обязательный пакет документов состоит из заявки и электронных копий следующих документов:

№	Документ	Срок оформления	Назначение при оценке
1	Акт проверки технического состояния и определения годности ВС к полетам (приложение 2 к П-198)	Не более 22 рабочих дней до дня регистрации заявки	Фактическое техническое состояние и декларация о летной годности ВС
2	Статус директив летной годности (AD Status)	То же	Выполнение применимых AD и MCAI
3	Статус выполнения работ по ТО, содержащихся в ПТО (AMP Status)	То же	Соответствие утвержденной ПТО, включая ALS и CMR
4	Статус бюллетеней организации-разработчика (SB Status)	То же	Конфигурация ВС и учет ICA
5	Статус агрегатов с ограниченными ресурсами (LLP Status)	То же	Соблюдение ресурсных ограничений
6	Статус выполненных модификаций и ремонтов	То же	Соответствие конфигурации утвержденной конструкции типа; утвержденность ремонтов

Документ, оформленный ранее установленного срока или не по установленной форме, может быть признан не соответствующим требованиям по форме и содержанию. В этом случае заявление принимается посредством цифрового листа ожидания (глава B.3.1).

Все статусы рекомендуется подготовить на одну дату и согласовать с данными о наработке, приведенными в акте.

B.2.2

Акт проверки технического состояния и определения годности ВС к полетам

Подпункт 1) пункта 8 приложения 11-1 к П-198; приложение 2 к П-198

Назначение документа. Акт является основным документом, которым комиссия заявителя удостоверяет фактическое техническое состояние ВС, выполнение требований утвержденной ПТО и применимых AD и декларирует годность ВС к полетам в соответствии с П-367. Для инспектора акт служит исходной точкой документальной оценки, с которой сопоставляются все статусы.

Содержание. Акт оформляется строго по форме приложения 2 к П-198 и включает:

- состав комиссии: председатель и члены комиссии из числа допущенных инженеров (лиц, имеющих допуск к техническому обслуживанию данного типа ВС);
- дату проверки, тип ВС, государственный и регистрационный опознавательные знаки, серийный номер;
- сведения о ВС: дату выпуска с завода, назначенный ресурс, налет с начала эксплуатации, дату и место последнего ремонта либо периодического ТО, налет после него, остаток ресурса до ремонта либо периодического ТО, межремонтный ресурс;
- основания для продления ресурса ВС и двигателей (при наличии продления);
- сведения о двигателях, воздушных винтах и вспомогательной силовой установке: тип и модель, серийный номер, наработку, дату последнего ремонта, наработку после ремонта, остаток ресурса, количество ремонтов;
- объем осмотра ВС (форма и дата выполнения ТО);
- заключение комиссии и декларацию о летной годности ВС с подписями председателя и членов комиссии.

Осы құжат "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ-ның меншігі болып табылады. /
Настоящий документ является собственностью АО «Авиационная администрация Казахстана» /
This document is a property of Aviation Administration of Kazakhstan JSC

	Использование при оценке. Инспектор сверяет данные акта с заявкой и статусами, проверяет полноту заполнения граф, срок оформления и подписи. При выездном обследовании декларированное в акте состояние подтверждается осмотром ВС. **Рекомендации.** Не оставлять пустых граф – при неприменимости указывать «не применимо»; в графе объема осмотра указывать конкретную форму ТО и ссылку на пакет работ (work package); при продлении ресурса указывать документ организации-разработчика, на основании которого ресурс продлен.
B.2.3	**Статус директив летной годности (AD Status)** *Подпункт 2) пункта 8 приложения 11-1 к П-198; подпункт 6) пункта 3, подпункт 9) пункта 4 главы 8 П-367* **Назначение документа.** Статус подтверждает выполнение и учет всех применимых AD и MCAI, изданных государством-разработчиком ВС, государством-разработчиком модификации (в том числе держателя STC) либо предписанных ААК (параграф 6 главы 2 П-551). Невыполненная применимая AD означает, что ВС не находится в состоянии, обеспечивающем безопасную эксплуатацию. **Рекомендуемое содержание** (для планера, двигателей, воздушных винтов, APU и установленного оборудования (appliances)): – номер AD и ее ревизия (amendment), выдавший орган, наименование (subject); – применимость к данному серийному номеру – «применима» либо «не применима» с кратким обоснованием; запись о неприменимости подписывается уполномоченным лицом со ссылкой на основание (конфигурация, серийный номер, отсутствие модификации) – параграф 7 главы 2 П-551; – для AD, состоящих из нескольких частей, – перечень полностью выполненных частей; – способ выполнения (method of compliance), в том числе альтернативный метод (AMOC) при его применении, с результатами проверок и осмотров; – дата и наработка выполнения; для повторяющихся AD (repetitive) – интервал и срок следующего выполнения (next due); – ссылка на документ, подтверждающий выполнение (карта-наряд, work order), и подтверждение выполнения персоналом, имеющим свидетельство в соответствии со статьей 54 Закона; – статус: выполнена (closed), повторяющаяся (repetitive), открыта (open). **Использование при оценке.** Используется для проверки критерия о выполнении и учете AD, MCAI и информации по поддержанию летной годности (пункт 10 раздела 1 AAK-AIR-F.0554), а при выездном обследовании – для выборочной проверки на ВС (пункт 7 раздела 2). **Рекомендации.** Включать в статус и неприменимые AD с обоснованием – это демонстрирует полноту анализа; убедиться в отсутствии просроченных (overdue) AD на дату статуса.
B.2.4	**Статус выполнения работ по техническому обслуживанию, содержащихся в ПТО (AMP Status)** *Подпункт 2) пункта 8 приложения 11-1 к П-198; подпункты 2), 4) пункта 4 главы 8 П-367* **Назначение документа.** Статус подтверждает, что ТО выполнялось в соответствии с утвержденной ПТО, а обязательные требования, установленные сертификатом типа (ALS, CMR), соблюдены. **Рекомендуемое содержание:** – идентификация ПТО: номер, ревизия, дата утверждения; – по каждой задаче: номер задачи (task reference), описание, интервал (FH/FC/календарь), дата и наработка последнего выполнения, срок следующего выполнения, остаток; – отдельно – задачи ALS и CMR, а также задачи программ контроля конструкции (например, CPCP, SSID) при их применимости; – сведения о периодических формах ТО (checks) и примененных допусках (tolerances) с указанием основания;

	– сведения о выполнении модификаций и инспекций, признанных обязательными (подпункт 5) пункта 4 главы 8 П-367); – перечень отложенных работ по ТО (параграф 7 главы 2 П-551). **Использование при оценке.** Служит доказательством по критериям о соответствии утвержденной ПТО и соблюдении ограничений летной годности (пункты 12 и 14 раздела 1 AAK-AIR-F.0554). **Рекомендации.** Убедиться в отсутствии просроченных задач; данные о наработке должны совпадать с актом.
B.2.5	**Статус бюллетеней организации-разработчика (SB Status)** *Подпункт 2) пункта 8 приложения 11-1 к П-198; подпункт 3) пункта 4 главы 8 П-367* **Назначение документа.** Статус показывает, каким образом учтены указания по поддержанию летной годности организации-разработчика, и определяет фактическую конфигурацию ВС. Бюллетени, обязательность которых установлена AD, одновременно отражаются в статусе AD. **Рекомендуемое содержание:** номер и ревизия SB, тема (глава ATA), категория (mandatory, alert, recommended, optional), применимость, статус (выполнен / не выполнен / не применим / выполнен частично), дата и наработка выполнения, связь с AD, ссылка на подтверждающий документ. **Использование при оценке.** Используется для подтверждения наличия, полноты и приемлемости ICA, а также конфигурации ВС (пункты 5 и 13 раздела 1 AAK-AIR-F.0554). **Рекомендации.** Включать бюллетени на двигатели, воздушные винты и компоненты; отражать бюллетени, изменяющие парт-номера (P/N) или конфигурацию.
B.2.6	**Статус агрегатов с ограниченными ресурсами (LLP Status)** *Подпункт 2) пункта 8 приложения 11-1 к П-198; подпункты 6), 10) пункта 4 главы 8 П-367* **Назначение документа.** Статус подтверждает, что установленные ресурсные ограничения и сроки службы компонентов не превышены. Достоверный статус LLP является одним из ключевых документов для принятия ВС авиационными властями государства-импортера. **Рекомендуемое содержание:** – наименование, парт-номер (P/N), серийный номер (S/N), позиция установки; – установленный ресурс или срок службы (FH, FC, календарный срок) со ссылкой на источник (ALS, раздел ограничений руководства по двигателю, TCDS); – наработка с начала эксплуатации (TSN/CSN) и после ремонта (TSO/CSO) в часах, циклах и календарном времени с учетом установленного межремонтного ресурса, остаток ресурса, дата установки; – для LLP двигателей – учет эксплуатации на различных режимах тяги (thrust rating) и подтверждение непрерывной прослеживаемости с момента изготовления (back-to-birth traceability); учетные данные о наработке должны быть полными и непрерывными (подпункт 8) пункта 9 главы 5 П-367). **Использование при оценке.** Применяется для проверки наличия текущего статуса и соблюдения ресурсных ограничений (пункт 15 раздела 1 AAK-AIR-F.0554). **Рекомендации.** Включать компоненты с календарными сроками службы (например, аварийно-спасательное оборудование); убедиться, что остатки ресурсов рассчитаны на дату акта.
B.2.7	**Статус выполненных модификаций и ремонтов** *Подпункт 2) пункта 8 приложения 11-1 к П-198; подпункты 1), 2) пункта 3, подпункты 5), 8) пункта 4 главы 8 П-367* **Назначение документа.** Статус подтверждает, что конфигурация ВС соответствует утвержденной конструкции типа с учетом всех выполненных утвержденных изменений, включая STC и иные изменения, принятые ААК, а ремонты выполнены по утвержденным данным (approved data). Изменения и ремонты, не утвержденные или не принятые ААК в установленном порядке, указываются в экспортном СЛГ в качестве исключений. **Рекомендуемое содержание по модификациям:** номер изменения (STC, номер модификации), наименование, держатель и орган, утвердивший изменение, основание принятия ААК, дата

	выполнения, исполнитель, ссылка на подтверждающий документ (свидетельство о техническом обслуживании). **Рекомендуемое содержание по ремонтам:** описание и место ремонта (зона, станция), классификация (главный/второстепенный – major/minor; постоянный/временный/с ограниченным сроком – permanent/temporary/time-limited), утвержденные данные (ссылка на SRM или одобрение организации-разработчика), установленные ограничения и сроки дополнительных осмотров, дата выполнения, ссылка на документ. Учетные данные должны позволять идентифицировать каждую модификацию или ремонт с указанием использованных утвержденных данных и описанием выполненных работ, включая сведения о свидетельстве о техническом обслуживании (параграф 7 главы 2 П-551). **Использование при оценке.** Применяется для проверки соответствия конфигурации и утвержденности ремонтов (пункты 5 и 6 раздела 1, пункты 5 и 6 раздела 2 AAK-AIR-F.0554). **Рекомендации.** Для временных ремонтов указывать срок выполнения окончательного ремонта; допустимые повреждения отражать с указанием ссылки на SRM (например, карта вмятин – dent and buckle chart).
B.2.8	**Дополнительные сведения, рекомендуемые к представлению** *Пункты 3, 4 главы 8 П-367* Следующие сведения не входят в обязательный перечень пункта 8 приложения 11-1 к П-198. Вместе с тем их включение в состав статусов или представление в виде дополнительных электронных копий позволяет инспектору подтвердить соответствие критериям проверочного листа AAK-AIR-F.0554 без дополнительных запросов: • копия действующего СЛГ и свидетельства о государственной регистрации ВС – определяют вариант оценки (глава B.3.2); • статус ревизий РЛЭ, включая временные изменения (temporary revisions) и дополнения (supplements), – пункт 8 раздела 1 AAK-AIR-F.0554; • последний отчет о взвешивании (weighing report) и ведомость учета изменений массы и центровки – пункт 16 раздела 1. Отчет о массе и центровке содержит массу пустого ВС, плечи, пределы центра тяжести и учитывает все изменения, включая модификации и ремонты; для эксплуатантов, выполняющих коммерческие воздушные перевозки, взвешивание повторяется каждые 4 года, а при отсутствии достоверных данных о влиянии модификаций – проводится повторное взвешивание (параграф 5 главы 2 П-551). Отчет должен соответствовать текущей конфигурации ВС вместе с перечнем оборудования; • перечень установленного оборудования и сведения о документах, подтверждающих годность компонентов (CAC RK Form 1 либо эквивалентный документ, например EASA Form 1, FAA Form 8130-3; пункт 5 главы 7 П-367), – пункт 7 раздела 1; • перечень и статус ревизий ICA (руководства по ТО, каталоги, SRM) – пункт 13 раздела 1; • перечень отложенных дефектов (deferred defects) с указанием основания и сроков устранения; дефекты должны быть устранены либо отложены в установленном порядке в соответствии с MEL и (или) CDL (П-551). Отсутствие указанных сведений само по себе не является основанием для отказа, если соответствие подтверждается иными представленными данными.
ЧАСТЬ 3 – РАССМОТРЕНИЕ ЗАЯВКИ И ОЦЕНКА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВС	
B.3.1	**Регистрация заявки и проверка полноты документов** *Пункт 34-4 П-198* ААК регистрирует документы в день их поступления. При обнаружении ошибок или неточностей в заявлении и (или) документах, их несоответствия требованиям по форме и содержанию либо неполноты пакета ААК принимает заявление посредством цифрового листа ожидания. Для устранения выявленных недостатков заявителю предоставляется **4 (четыре) рабочих дня**. Этот срок не включается в общий срок оказания государственной услуги. При устранении недостатков днем приема заявления считается день первоначального обращения, а течение срока

	оказания услуги возобновляется с момента устранения недостатков. Если недостатки не устранены в установленный срок, ААК отказывает в приеме заявления и документов. **Рекомендации.** После подачи заявки ежедневно отслеживать уведомления в «личном кабинете»; заблаговременно определить лицо, ответственное за оперативное устранение замечаний; убедиться, что откорректированные документы сохраняют актуальность данных.
B.3.2	**Определение варианта оценки летной годности ВС** *Пункты 15-1, 34-3, 34-5 П-198* Вариант оценки и срок оказания услуги зависят от наличия у ВС действительного СЛГ на момент подачи заявки. СЛГ остается действительным при соблюдении следующих условий: – ВС имеет действующий СЛГ гражданского ВС; – ВС имеет действующее свидетельство о государственной регистрации; – ВС соответствует конструкции типа, утвержденной государством-разработчиком и признанной ААК; – выполнение модификации или ремонта соответствует П-367; – ВС поддерживается в состоянии летной годности.

Ситуация на дату подачи заявки	Вариант оценки	Срок	Применяемые разделы AAK-AIR-F.0554
Действительный СЛГ имеется	Документальная оценка; выездное обследование не проводится	10 рабочих дней	Раздел 1 (раздел 3 – при наличии договоренности)
Действительный СЛГ отсутствует	Документальная оценка и выездное обследование летной годности ВС	22 рабочих дня	Разделы 1 и 2 (раздел 3 – при наличии договоренности)

Рекомендация. Если срок действия СЛГ истекает в ближайшее время, заявку целесообразно подать до его истечения – это позволит пройти документальную оценку без выездного обследования.

B.3.3

Документальная оценка

Пункт 34-5 П-198; пункты 3, 4 главы 8 П-367

В ходе документальной оценки инспектор проверяет представленные материалы на соответствие П-367 и Закону по критериям раздела 1 проверочного листа AAK-AIR-F.0554. Ниже показано, каким документом заявитель подтверждает каждый критерий.

П. F.0554	Критерий оценки	Чем подтверждается
1.1	Полнота и правильность оформления пакета; срок оформления не более 22 рабочих дней	Заявка, акт, статусы
1.2	Регистрация ВС в Государственном реестре; ВС подлежит исключению в связи с экспортом	Заявка (номер и дата регистрации); сведения Государственного реестра
1.3	Наличие действующего СЛГ	Сведения ААК; копия СЛГ (рекомендуется)
1.4	Соответствие конструкции типа, утвержденной государством-разработчиком и признанной ААК	Номер сертификата типа и TCDS в заявке; статус модификаций
1.5	Конфигурация соответствует выполненным утвержденным изменениям, включая STC	Статус модификаций; статус SB
1.6	Ремонты утверждены и выполнены в соответствии с П-367	Статус ремонтов
1.7	Компоненты, оборудование и материалы соответствуют утвержденным проектным данным	Статус LLP; перечень оборудования; документы о годности компонентов
1.8	РЛЭ содержит все изменения и дополнения, включая временные	Статус ревизий РЛЭ

	1.9	Соответствие дополнительным требованиям летной годности, установленным ААК	Статус модификаций; перечень оборудования
	1.10	Выполнение и учет AD, MCAI и информации по поддержанию летной годности	Статус AD
	1.11	Полнота, достоверность и соответствие записей по ТО	Акт; статусы; формуляры
	1.12	Соответствие утвержденной ПТО	Статус ПТО
	1.13	Наличие, полнота и приемлемость ICA	Статус SB; перечень ICA
	1.14	Соблюдение ALS и CMR	Статус ПТО (ALS/CMR)
	1.15	Текущий статус LLP и соблюдение ресурсных ограничений	Статус LLP
	1.16	Данные о массе и центровке	Отчет о взвешивании; учет изменений массы и центровки
	—	Выполнение модификаций и инспекций, признанных обязательными (подпункт 5) пункта 4 главы 8 П-367)	Статус ПТО; статус AD; статус SB
	При необходимости подтверждения отдельных сведений инспектор может запросить первичные записи (формуляры, карты-наряды, документы о годности компонентов) для выборочной проверки.		
B.3.4	**Выездное обследование летной годности ВС** *Пункты 34-5 – 34-7 П-198; пункт 5 главы 8 П-367; приложение 11-2 к П-198* Выездное обследование проводится, если на момент подачи заявки у ВС отсутствует действительный СЛГ. Обследование проводится на основании приказа ААК. Копия подписанного приказа и повестка обследования направляются заявителю не позднее чем за 2 (два) рабочих дня до его начала. **Подготовка заявителя.** Рекомендуется обеспечить: • доступ к ВС в месте осмотра в согласованное время и условия для осмотра (освещение, средства доступа, открытие лючков и панелей по запросу инспектора), включая доступ к элементам конструкции, системам и оборудованию, а также очистку ВС и силовой установки в объеме, необходимом для проведения осмотра (пункт 5 главы 8 П-367); • наличие в указанном месте оригиналов эксплуатационной документации (формуляры, бортовой и технический журналы, карты-наряды, документы о годности компонентов); • присутствие уполномоченного представителя, правомочного подписать акт выездного обследования, и технического персонала. **Объем осмотра** соответствует разделу 2 AAK-AIR-F.0554: оснащение ВС согласно РЛЭ; состояние, обеспечивающее безопасную эксплуатацию, отсутствие очевидных дефектов; наличие надписей, табличек и маркировки; нахождение неустраненных повреждений в допустимых пределах; соответствие изменений конструкции и ремонтов утвержденным данным; выполнение и учет AD и MCAI. Осмотр также подтверждает соответствие учетных данных и технической документации утвержденной типовой конструкции, выполнение всех обязательных инспекций и испытаний и отсутствие неутвержденных изменений типовой конструкции; инспектор вправе проводить выборочный осмотр. **Оформление результата.** По итогам обследования инспектор составляет акт выездного обследования по форме приложения 11-2 к П-198 в двух экземплярах. В акте отражаются сведения о ВС, сроки действия свидетельства о регистрации и СЛГ, организация, осуществляющая поддержание летной годности и ТО, результаты обследования и выявленные несоответствия, а также заключение о соответствии (несоответствии) ВС П-367. Акт подписывается инспектором и ответственным лицом эксплуатанта; один экземпляр передается заявителю. **Рекомендация.** До подачи заявки провести предварительный осмотр ВС собственными силами по разделу V Приложения B.1 к ТИМ.		

B.3.5	**Учет требований государства-импортера** *Пункт 6 главы 8 П-367; приложение 12 к П-198* Экспортный СЛГ подтверждает соответствие ВС требованиям Республики Казахстан как государства регистрации и государства-экспортера. Соответствие требованиям летной годности государства-импортера подтверждается только при наличии договоренности между государствами (двустороннего соглашения либо иной согласованной формы). **При наличии договоренности инспектор ААК направляет в авиационные власти государства-импортера запрос в произвольной форме посредством официального письма либо электронной почты. В запросе указываются тип (модель), регистрационный знак и заводской номер ВС, а также уточняются специальные сертификационные и иные дополнительные требования, подлежащие учету в пределах договоренности. Заявителю рекомендуется представить известные ему требования и подтверждающие сведения при их наличии. Данная рекомендация не расширяет перечень обязательных документов, установленный пунктом 8 приложения 11-1 к П-198.** Если отдельные специальные требования государства-импортера не выполнены, инспектор в пределах имеющейся договоренности уточняет возможность указания таких требований в качестве исключений в экспортном СЛГ либо необходимость их выполнения до принятия сертификата государством-импортером (пункт 6 главы 8 П-367). При необходимости ААК запрашивает у авиационных властей государства-импортера письменное подтверждение согласованных исключений; полученный ответ учитывается при оформлении экспортного СЛГ. При отсутствии договоренности экспортный СЛГ подтверждает соответствие ВС требованиям Республики Казахстан как государства регистрации и государства-экспортера. Невыполненные требования Республики Казахстан, относящиеся к выдаче СЛГ, отражаются в качестве исключений в случаях, предусмотренных П-367. Указание исключений не заменяет соблюдения требований П-198 и П-367 и не устанавливает дополнительных оснований для отказа в государственной услуге. **Рекомендации заявителю:** • указать в заявке государство импорта и известные специальные требования (special import requirements); • при наличии – приложить документ авиационных властей государства-импортера с перечнем специальных требований и доказательства их выполнения; • при наличии невыполненных специальных требований — представить техническое описание конкретных несоответствий и письменный ответ авиационных властей государства-импортера о принятии отклонения (если такое принятие требуется); • заблаговременно согласовать с импортером и авиационными властями государства-импортера порядок приемки ВС, поскольку получение ответа от иностранных авиационных властей требует времени.
ЧАСТЬ 4 – РЕЗУЛЬТАТ ОКАЗАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ УСЛУГИ	
B.4.1	**Выдача экспортного СЛГ** *Пункты 3, 35 П-198; приложение 12 к П-198* Экспортный СЛГ оформляется по форме приложения 12 к П-198 и направляется в «личный кабинет» заявителя в виде цифрового документа, подписанного ЭЦП уполномоченного лица ААК. Перед оформлением инспектор проверяет сведения о регистрации ВС и его текущем статусе в Государственном реестре. Исключение ВС из Государственного реестра рекомендуется инициировать после получения экспортного СЛГ (пункт 33 П-198; подпункт 2) пункта 8 главы 5 П-367). Источники сведений, вносимых в экспортный СЛГ:

Графа экспортного СЛГ	Источник сведений
№ сертификата типа государства разработчика	Заявка
Авиационное изделие; изготовитель; модель; серийный (заводской) номер	Заявка, TCDS, акт

	Новый или был в эксплуатации	Заявка (статус ВС)
	Государство, в которое экспортируется	Заявка
	Исключения	Результаты оценки; требования государства-импортера
	Срок действия сертификата до	30 календарных дней с даты выдачи

Рекомендации. Передачу ВС следует планировать в пределах срока действия экспортного СЛГ, согласовав ее с процедурами регистрации в государстве-импортере. Экспортный СЛГ не дает права на выполнение перегоночного (delivery) полета. Такой полет осуществляется на основании действующего СЛГ либо разрешения на выполнение специального полета в соответствии с требованиями Республики Казахстан и соответствующих государств маршрута (подпункт 3) пункта 2 главы 9 П-367; глава 5 П-198).

При передаче ВС новому собственнику (эксплуатанту) на постоянной основе прежний собственник (эксплуатант) обеспечивает передачу вместе с ВС учетных данных по поддержанию летной годности и, при необходимости, бортового технического журнала с письменным удостоверением их передачи (параграф 9 главы 2 П-551).

B.4.2

Мотивированный отказ в оказании государственной услуги

Пункт 35 П-198; пункт 9 приложения 11-1 к П-198; приложение 3-3 к П-198

Основаниями для отказа являются:

- несоответствие заявителя и (или) представленных материалов, данных и сведений требованиям П-198, П-367, Закона;
- наличие вступившего в законную силу решения (приговора) суда о запрещении деятельности или лишении специального права;
- отсутствие согласия заявителя на доступ к персональным данным ограниченного доступа;
- неустранение выявленных недостатков по истечении срока приостановления оказания государственной услуги.

Мотивированный отказ оформляется по форме приложения 3-3 к П-198 и содержит полный перечень оснований с обоснованиями, а также сроки и порядок обжалования. Основанием для отказа не могут быть требования, не связанные с возникновением права на получение услуги. Заслушивание заявителя при отказе не проводится. После устранения причин отказа заявитель вправе обратиться повторно.

B.4.3

Обжалование решений

Глава 6 П-198

Жалоба на решение, действие (бездействие) подается в ААК и (или) уполномоченный орган в сфере гражданской авиации либо должностному лицу, чье решение обжалуется. Жалоба рассматривается:

- ААК – в течение 5 (пяти) рабочих дней со дня регистрации;
- уполномоченным органом в сфере гражданской авиации, уполномоченным органом по оценке и контролю за качеством оказания государственных услуг – в течение 15 (пятнадцати) рабочих дней со дня регистрации.

Срок рассмотрения может быть продлен не более чем на 10 (десять) рабочих дней, о чем заявитель уведомляется. Обращение в суд допускается после обжалования в досудебном порядке, если иное не предусмотрено законами Республики Казахстан.

B.4.4

Типичные недостатки при подготовке заявки

Для сокращения сроков рассмотрения рекомендуется заранее исключить следующие недостатки:

Недостаток	Как предотвратить
Акт или статусы оформлены ранее 22 рабочих дней до регистрации заявки	Планировать подготовку пакета непосредственно перед подачей заявки
Расхождения регистрационного знака, серийных номеров или наработки между документами	Готовить все документы на единую дату; выполнить сверку по разделу III Приложения B.1

	Статус AD не охватывает двигатели, воздушные винты, APU или оборудование; неприменимые AD не обоснованы	Формировать статус по всем изделиям с обоснованием неприменимости
	Для повторяющихся AD не указан срок следующего выполнения	Указывать интервал и next due
	В статусе LLP не указан установленный ресурс или его источник	Приводить ссылку на ALS, руководство по двигателю или TCDS
	Ремонты приведены без ссылки на утвержденные данные	Указывать ссылку на SRM или одобрение организации-разработчика
	Изменения, не принятые ААК, не выделены	Выделять такие изменения для рассмотрения в качестве исключений
	Акт заполнен не полностью или подписан лицами, не входящими в число допущенных инженеров	Заполнять все графы; формировать комиссию из допущенных инженеров
	Не отмечено согласие на использование сведений	Проверять заявку перед подписанием ЭЦП

ЧАСТЬ 5 – ПРИЛОЖЕНИЯ

B.5.1	**Проверочный лист самооценки заявителя** Форма проверочного листа самооценки приведена в Приложении B.1 к настоящему ТИМ. Структура листа повторяет критерии проверочного листа AAK-AIR-F.0554, применяемого инспекторами ДЛГ, что позволяет заявителю до подачи заявки оценить полноту и достоверность сведений и подтверждающих документов. Заполненный лист рекомендуется сохранить в материалах заявителя; он может быть приложен к заявке в качестве дополнительного документа. Представление листа не является обязательным и не заменяет документы, предусмотренные пунктом 8 приложения 11-1 к П-198.

Приложение B.1

ПРОВЕРОЧНЫЙ ЛИСТ САМООЦЕНКИ ЗАЯВИТЕЛЯ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ ЭКСПОРТНОГО СЕРТИФИКАТА ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ

Данный проверочный лист является приложением к техническому инструктивному материалу AAK-AIR-P.0508-TGM

Заявитель (эксплуатант/собственник ВС)	
Контактное лицо, телефон, e-mail	
ВС	☐ новое ☐ после ремонта ☐ было в эксплуатации
Изготовитель ВС	
Тип (модель) ВС	
Серийный (заводской) номер ВС	
Регистрационный знак ВС	UP-
Номер и дата внесения в Государственный реестр	
Сертификат типа ВС / двигателей / воздушных винтов (номер, выдавший орган)	
Наработка ВС (FH / FC)	
Наработка двигателей (FH / FC)	
Наработка воздушного(ых) винта(ов)	
Дата, на которую составлены акт и статусы	
Государство-импортер; импортер (наименование, адрес)	
Действительный СЛГ	☐ Да (действует до _____) ☐ Нет
Специальные требования государства-импортера / договоренность	☐ Да ☐ Нет ☐ Не известно

Инструкция по заполнению:
В графе «Отметка» проставляется: «+» – соответствует / имеется; «–» – не соответствует / отсутствует; «Н/П» – не применимо.
В графе «Подтверждающий документ» указывается наименование файла или документа, которым подтверждается пункт.
Для пунктов с отметкой «–» в графе «Примечание» указываются причина и планируемые действия. Такие пункты рекомендуется устранить до подачи заявки.
Разделы I–IV заполняются во всех случаях; раздел V – при отсутствии действительного СЛГ; раздел VI – при наличии специальных требований государства-импортера или договоренности между государствами.
Графа «П. F.0554» указывает соответствующий пункт проверочного листа AAK-AIR-F.0554, по которому инспектор ДЛГ оценивает данный элемент.

№	Проверяемый элемент	Подтверждающий документ	Отметка	Примечание
I. Заявка (приложение 11 к П-198)				
I.1	Заявка оформлена по форме приложения 11 к П-198 и будет удостоверена ЭЦП заявителя			
I.2	Заявка подается собственником (эксплуатантом) ВС; при подаче представителем приложен документ, подтверждающий его полномочия			
I.3	Номер и дата внесения в Государственный реестр, государственный и регистрационный опознавательные знаки соответствуют свидетельству о государственной регистрации			
I.4	Указаны наименование, адрес и контактные данные эксплуатанта/собственника и контактное лицо			
I.5	Сведения о ВС (изготовитель, тип и модель, серийный номер, категория, наработка, изменения типовой конструкции) указаны полностью и соответствуют TCDS и формуляру			
I.6	Сведения о двигателях и воздушных винтах (тип, модель, серийные номера, наработка) указаны полностью			
I.7	Указан статус ВС (новое / эксплуатируемое)			
I.8	Максимальная взлетная и посадочная масса соответствуют РЛЭ и данным о массе и центровке			
I.9	Указаны государство импорта, имя и адрес импортера			
I.10	Указаны специальные требования государства-импортера либо их отсутствие			

I.11	Указан номер сертификата типа государства разработчика (номер и ревизия TCDS)			
I.12	Указано место базирования ВС			
I.13	Отмечено согласие на использование сведений; подтверждены полнота и достоверность сведений			
II. Пакет подтверждающих документов (пункт 8 приложения 11-1 к П-198)				
II.1	Акт проверки технического состояния и определения годности ВС к полетам оформлен по форме приложения 2 к П-198 не ранее чем за 22 рабочих дня до планируемой даты регистрации заявки			
II.2	Все графы акта заполнены; комиссия сформирована из допущенных инженеров; заключение и декларация подписаны			
II.3	Статус AD оформлен не ранее чем за 22 рабочих дня до регистрации заявки			
II.4	Статус выполнения работ по ПТО оформлен не ранее чем за 22 рабочих дня до регистрации заявки			
II.5	Статус SB оформлен не ранее чем за 22 рабочих дня до регистрации заявки			
II.6	Статус LLP оформлен не ранее чем за 22 рабочих дня до регистрации заявки			
II.7	Статус выполненных модификаций и ремонтов оформлен не ранее чем за 22 рабочих дня до регистрации заявки			
II.8	Статусы подписаны уполномоченным лицом и содержат дату, на которую приведены данные			
II.9	Электронные копии полные, читаемые, сформированы отдельными файлами			
III. Согласованность данных				
III.1	Регистрационный знак, тип и модель, серийный номер ВС идентичны во всех документах			
III.2	Наработка ВС, двигателей и воздушных винтов приведена на единую дату и совпадает в акте и статусах			
III.3	Серийные номера двигателей, воздушных винтов и LLP в статусах соответствуют фактически установленным			
IV. Соответствие критериям документальной оценки (раздел 1 AAK-AIR-F.0554)				
IV.1	ВС внесено в Государственный реестр, статус регистрации актуален; ВС подлежит исключению из реестра в связи с экспортом			
IV.2	При наличии СЛГ соблюдены условия его действительности (пункт 15-1 П-198)			
IV.3	ВС соответствует конструкции типа, утвержденной государством-разработчиком и признанной AAK			
IV.4	Конфигурация ВС соответствует всем выполненным утвержденным изменениям (STC и иным, принятым AAK); изменения, не принятые AAK, выявлены			
IV.5	Все ремонты выполнены по утвержденным данным; ограничения временных ремонтов учтены			
IV.6	Установленные компоненты, оборудование и материалы соответствуют утвержденным проектным данным; имеются документы о годности компонентов			
IV.7	РЛЭ содержит все изменения и дополнения, включая временные			
IV.8	ВС соответствует дополнительным требованиям летной годности, установленным AAK			
IV.9	Все применимые AD и MCAI выполнены и учтены; просроченные AD отсутствуют			
IV.10	Записи по ТО полные, достоверные и непротиворечивые			
IV.11	ТО выполнено в соответствии с утвержденной ПТО; просроченные задачи отсутствуют			
IV.12	ICA имеются, полные и актуальные			

IV.13	Требования ALS и CMR соблюдены			
IV.14	Статус LLP актуален; ресурсные ограничения не превышены			
IV.15	Данные о массе и центровке соответствуют (взвешивание и (или) учет изменений)			
IV.16	Модификации и инспекции, признанные обязательными, выполнены (подпункт 5) пункта 4 главы 8 П-367)			
IV.17	Отложенные дефекты устранены либо отложены в установленном порядке (MEL/CDL)			
IV.18	Учетные данные по поддержанию летной годности полные, непрерывные и подготовлены к передаче вместе с ВС (параграф 9 главы 2 П-551)			
V. Готовность к выездному обследованию (при отсутствии действительного СЛГ; раздел 2 AAK-AIR-F.0554)				
V.1	ВС оснащено оборудованием в соответствии с РЛЭ			
V.2	ВС находится в состоянии, обеспечивающем безопасную эксплуатацию, очевидные дефекты отсутствуют			
V.3	Надписи, таблички и маркировка, предусмотренные конструкцией типа и П-367, присутствуют			
V.4	Неустраненные повреждения находятся в допустимых пределах с учетом утвержденной ремонтной документации			
V.5	Изменения конструкции типа соответствуют утвержденным данным			
V.6	Ремонты выполнены в соответствии с утвержденными данными			
V.7	Применимые AD и MCAI выполнены и учтены			
V.8	Обеспечены доступ к ВС, наличие оригиналов документации и присутствие уполномоченного представителя; обеспечены доступ к элементам конструкции, системам и оборудованию и очистка ВС и силовой установки в необходимом объеме			
VI. Требования государства-импортера (раздел 3 AAK-AIR-F.0554)				
VI.1	Определено наличие двустороннего соглашения или иной договоренности между Республикой Казахстан и государством-импортером			
VI.2	Определено, удостоверяет ли экспортный СЛГ по договоренности соответствие требованиям государства-импортера			
VI.3	Получен перечень специальных требований государства-импортера; определена их применимость к ВС			
VI.4	Имеются доказательства выполнения применимых специальных требований			
VI.5	При наличии договоренности определены специальные требования государства-импортера и порядок учета невыполненных требований: в качестве исключений либо путем выполнения до принятия экспортного СЛГ. Письменное подтверждение государства-импортера учитывается, если оно требуется применимой договоренностью или необходимо для согласования исключений.			
VI.6	Требования, подлежащие выполнению до принятия экспортного СЛГ, выполнены			

Перечень несоответствий, выявленных при самооценке, и принятые меры			
№ пункта	**Характер несоответствия**	**Корректирующее действие**	**Срок / статус**

Настоящим подтверждаю, что самооценка проведена, а сведения, указанные в заявке, и приложенные подтверждающие документы являются полными и достоверными.			
Ф. И. О. уполномоченного лица заявителя	**Должность**	**Дата**	**Подпись**

SECTION C

Technical Guidance Material for Applicants on Obtaining an Export Certificate of Airworthiness for an Aircraft

This Technical Guidance Material (hereinafter – TGM) is considered part of procedure AAK-AIR-P.0508 "Procedure for Issuing the Export Certificate of Airworthiness" and has been developed on the basis of the Rules for Certification and Issuance of the Certificate of Airworthiness of a Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan, approved by Order No. 198 of the Acting Minister for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated 24 February 2015, in order to explain to applicants the procedure for submitting an application for the public service "Issuance of an Export Certificate of Airworthiness", the scope and content of the supporting documents, and the criteria against which Aviation Administration of Kazakhstan JSC assesses the airworthiness status of an aircraft intended for export. The requirements of Chapter 8 of the Airworthiness Standards for Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan (Order-367), the Rules for Technical Operation and Repair of Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan (Order-551) have been taken into account.

The provisions of this TGM are explanatory in nature, supplement the requirements of the Rules for Certification and Issuance of the Certificate of Airworthiness and of the Airworthiness Standards for Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan, and do not amend, cancel or replace them. In case of any discrepancy, the requirements of the regulatory legal acts of the Republic of Kazakhstan shall prevail.

Abbreviations:

AAK – Aviation Administration of Kazakhstan JSC (authorised organisation in the field of civil aviation);
AIR – AAK Airworthiness Department;
C of A – Certificate of Airworthiness of a civil aircraft;
Export C of A – Export Certificate of Airworthiness;
Order-198 – Rules for Certification and Issuance of the Certificate of Airworthiness of a Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan, approved by Order No. 198 of the Acting Minister for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated 24 February 2015;
Order-367 – Airworthiness Standards for Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan, approved by Order No. 367 of the Acting Minister for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated 27 March 2015;
Order-551 – Rules for Technical Operation and Repair of Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan, approved by Order No. 551 of the Minister for Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated 30 April 2015;
CAC RK Form 1 – Authorized Release Certificate for a component;
the Law – Law of the Republic of Kazakhstan No. 339-IV dated 15 July 2010 "On the Use of the Airspace of the Republic of Kazakhstan and Aviation Activities";
Portal – "digital government" web portal (e-license.kz);
EDS – electronic digital signature;
AD – Airworthiness Directive;
MCAI – Mandatory Continuing Airworthiness Information;
SB – Service Bulletin of the design organisation;
AMP – Aircraft Maintenance Programme;
ALS – Airworthiness Limitations Section;
CMR – Certification Maintenance Requirements;
LLP – Life-Limited Part;
ICA – Instructions for Continued Airworthiness;
AFM – Aircraft Flight Manual;
TCDS – Type Certificate Data Sheet;
STC – Supplemental Type Certificate;
SRM – Structural Repair Manual.

Applicability

This TGM applies to:

- operators and owners of aircraft entered in the State Register of Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan who intend to export the aircraft to a foreign State;
- continuing airworthiness management organisations and maintenance organisations engaged by the applicant to prepare the aircraft technical condition inspection report, the status reports and other supporting data;
- authorised representatives of the applicant participating in the on-site airworthiness survey of the aircraft.

This TGM may also be used by AIR aviation inspectors as reference material when advising applicants.

General

Purpose of the Export C of A

The Export C of A is issued by AAK in accordance with item 12 of Article 47 of the Law for an aircraft subject to deregistration from the State Register of Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan in connection with its transfer to another State. The document is the official confirmation by the Republic of Kazakhstan, as the State of Registry and the State of Export, of the positive results of the latest airworthiness review of the aircraft, namely of the aircraft's conformity to the approved type design and of the acceptable airworthiness status for its transfer to the State of Import (sub-item 13) of item 5 of Chapter 1 and item 2 of Chapter 8 of Order-367).

The applicant should bear in mind that the Export C of A:

- is not valid for flight operations and does not replace a valid C of A or a special flight permit, including a ferry flight permit;
- does not attest to compliance with any agreements or contracts between the vendor and the purchaser;
- does not attest to compliance with the airworthiness requirements of the State of Import, except where a corresponding arrangement exists between the States (Chapter C.3.5);
- is valid for 30 (thirty) calendar days from the date of issue (item 3 of Order-198). Applicants are advised to confirm in advance with the aviation authority of the State of Import any time limits for presenting and accepting the aircraft.

The aviation authority of the State of Import may consider an Export C of A as one of the supporting documents for registration of the aircraft and the issue or recognition of a certificate of airworthiness. The required documentation and conditions for acceptance are determined by the State of Import.

Characteristics of the public service

Service provider	Aviation Administration of Kazakhstan JSC
Method of application	Portal (e-license.kz)
Form of delivery	Electronic (partially digitalised)
Delivery timeline	10 (ten) working days – where a valid C of A is available; 22 (twenty-two) working days – where a valid C of A is not available
Result	Export C of A in the form of Appendix 12 to Order-198 or a reasoned refusal in the form of Appendix 3-3 to Order-198; provided as a digital document signed with the EDS of the authorised AAK official
Fee	The public service is provided free of charge
Working hours	Portal – 24/7, except for technical breaks; AAK – Monday to Friday, 08:00 to 17:00, lunch break 13:00 to 14:00
Reference information	www.caa.gov.kz; Unified Contact Centre: 1414, 8 800 080 7777

Overview of the process

The process for obtaining an Export C of A comprises the following stages:

Stage	Description	Timeline
Application	The applicant submits through the Portal an application in the form of Appendix 11 to Order-198 with the document package, signed with EDS	At any time
Registration	AAK registers the application; a status confirming acceptance of the request, with the date on which the result will be provided, is sent to the applicant's "personal account"	On the day of receipt; after working hours – on the next working day
Completeness check	Where errors, inaccuracies or an incomplete package are identified, the application is accepted through the digital waiting list	4 working days for rectification (not included in the service timeline)
Airworthiness assessment	Documentary assessment – where a valid C of A is available; documentary assessment and on-site survey – where a valid C of A is not available	Within the service timeline
Consideration of State of Import requirements	Performed where an arrangement exists between the Republic of Kazakhstan and the State of Import	Within the service timeline
Issue of the result	The Export C of A or a reasoned refusal is sent to the applicant's "personal account"	10 or 22 working days from the date of registration

Осы құжат "Қазақстанның авиациялық әкімшілігі" АҚ-ның меншігі болып табылады. /
Настоящий документ является собственностью АО «Авиационная администрация Казахстана» /
This document is a property of Aviation Administration of Kazakhstan JSC

General recommendations on preparing the document package

- Documents are attached to the application as electronic copies. The PDF format is recommended, with all pages, signatures and stamps legible; each document should be attached as a separate file with a name reflecting its content (for example, “03_AD_Status_UP-XXXXX.pdf”).
- The aircraft technical condition inspection report and all status reports shall be issued **not earlier than 22 (twenty-two) working days before the date of registration of the application with AAK**. This period ensures that the assessment is based on the current status of the aircraft.
- The identification data of the aircraft (registration mark, type and model, serial number), engines and propellers shall be consistent across all documents. Times and cycles should be stated as of a single date on which the report and the status reports were prepared (as of date).
- Each status report should be certified by the signature of the authorised person of the organisation that prepared it, stating the name, position and date.
- Before submitting the application, it is recommended to carry out a self-assessment using the checklist form provided in Appendix C.1 to this TGM.

PART 1 – SUBMISSION OF THE APPLICATION

C.1.1

Application procedure

Items 34, 34-1, 34-2 of Order-198; Appendix 11 to Order-198

To obtain an Export C of A, the applicant submits to AAK through the Portal an application in the form of Appendix 11 to Order-198 together with the document package specified in item 8 of the List of Basic Requirements for the provision of the public service (Appendix 11-1 to Order-198). The application is signed with the applicant’s EDS.

The applicant is the operator or owner of the aircraft, whether an individual or a legal entity. Where the owner is not the operator, it is recommended to arrange access to the aircraft and its maintenance records in advance with the operator and continuing airworthiness management organisation. Where an application is submitted by a representative, evidence of the representative’s authority is recommended.

Once the application has been submitted, a status confirming acceptance of the request, with the date on which the result will be provided, is sent to the applicant’s “personal account”. An application submitted after working hours, at weekends or on public holidays is registered on the next working day.

C.1.2

Information to be stated in the application

Appendix 11 to Order-198

The application is the primary document from which AAK obtains the aircraft identification data for issuing the Export C of A. The purpose of each item of information and recommendations for its completion are set out below.

Information	Why it is needed and how to complete it
Number and date of entry in the State Register of Civil Aircraft of the Republic of Kazakhstan	Confirms that the Export C of A is issued for an aircraft registered in the Republic of Kazakhstan and subject to deregistration. State exactly as shown on the certificate of registration.
State and registration marks	Identify the aircraft in all documents of the package. State in the format UP-XXXXX; they shall match the inspection report and the status reports.
Name, address and contact details of the operator/owner	Needed for sending notifications and the order on the on-site survey, and for prompt communication. It is recommended to name the contact person responsible for continuing airworthiness, with telephone number and e-mail address.
Aircraft details: manufacturer, type and model, serial number, category, times, changes to the type design	Transferred to the fields “Aircraft”, “Manufacturer”, “Model” and “Serial No.” of the Export C of A. Type and model are stated exactly as in the TCDS; times in flight hours (FH), flight cycles (FC) and calendar time as of a single date; changes to the type design – as a list of embodied STCs and major changes, which allows the inspector to assess the aircraft configuration and identify possible exceptions in advance.

	Engine and propeller details	Needed to confirm conformity of the powerplant to the type design and for reconciliation with the LLP status. State the manufacturer, type and model, serial numbers, time since new (TSN/CSN) and since last overhaul (TSO/CSO). It is recommended to provide the same information for the auxiliary power unit (APU).
	Aircraft status (new / used)	Shown in the “New or used” field of the Export C of A.
	Maximum take-off and landing mass	Identifies the certified weight variant. Values shall correspond to the AFM and the aircraft mass and balance data.
	State of Import; name and address of the importer	The State of Import is shown on the Export C of A and determines whether an arrangement between States applies. The importer’s details identify the recipient of the aircraft.
	Special requirements of the State of Import (if any)	Allow the inspector to take special requirements into account and, where necessary, to record exceptions. If no such requirements exist or they are unknown, this should be stated explicitly in the application. Any document from the aviation authority of the State of Import should be attached.
	Type Certificate number of the State of Design	Inserted in the wording of the Export C of A (“…which is further identified in [Type Certificate No. of the State of Design]”). It is recommended to state the Type Certificate number, the TCDS number and revision and the issuing authority (e.g. EASA, FAA), as well as the TCDS numbers of the engines and propellers.
	Aircraft base location	Used for planning the on-site survey.
	Consent to the use of information constituting legally protected secrets	Absence of consent is a ground for refusal to provide the public service (sub-item 4) of item 9 of Appendix 11-1 to Order-198).
	Confirmation of completeness and accuracy of the information	By signing the application with EDS, the applicant assumes responsibility for the completeness and accuracy of the information provided.

C.1.3

Information obtained by AAK directly

Item 34-4 of Order-198; item 8 of Appendix 11-1 to Order-198

Information on identity documents, on state registration (re-registration) of a legal entity and on state registration as an individual entrepreneur is obtained by AAK from the state digital systems through the “digital government” gateway. Such documents need not be attached to the application.

The applicant is recommended to make sure that the name and address stated in the application match the data held in the state information systems.

PART 2 – SUPPORTING DOCUMENTS AND THEIR PURPOSE

C.2.1

Composition of the document package and general requirements

Item 34 of Order-198; item 8 of Appendix 11-1 to Order-198

The mandatory package consists of the application and electronic copies of the following documents:

No.	Document	Date of issue	Purpose in the assessment
1	Report on inspection of the technical condition and determination of the aircraft’s fitness for flight (Appendix 2 to Order-198)	Not more than 22 working days before registration of the application	Actual technical condition and airworthiness declaration
2	Airworthiness Directive status (AD Status)	Same	Compliance with applicable ADs and MCAI
3	Status of maintenance tasks contained in the AMP (AMP Status)	Same	Compliance with the approved AMP, including ALS and CMR
4	Status of design organisation bulletins (SB Status)	Same	Aircraft configuration and consideration of ICA
5	Status of life-limited units (LLP Status)	Same	Compliance with life limits
6	Status of embodied modifications and repairs	Same	Conformity of configuration to the approved type design; approval of repairs

	A document issued earlier than the established period or not in the established form may be considered as not complying with the form and content requirements. In this case the application is accepted through the digital waiting list (Chapter C.3.1). All status reports should be prepared as of the same date and be consistent with the times stated in the inspection report.
C.2.2	**Report on inspection of the technical condition and determination of the aircraft's fitness for flight** *Sub-item 1) of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198; Appendix 2 to Order-198* **Purpose of the document.** The report is the primary document by which the applicant's commission certifies the actual technical condition of the aircraft and compliance with the approved AMP and applicable ADs, and declares the aircraft airworthy in accordance with Order-367. For the inspector, the report is the starting point of the documentary assessment against which all status reports are compared. **Content.** The report is prepared strictly in the form of Appendix 2 to Order-198 and includes: – composition of the commission: chairperson and members from among authorised engineers (persons holding an authorisation for maintenance of the aircraft type); – date of inspection, aircraft type, state and registration marks, serial number; – aircraft data: date of manufacture, assigned life, time since new, date and place of the last overhaul or base maintenance check, time since then, remaining life to overhaul or check, time between overhauls; – grounds for extension of aircraft and engine life (where extended); – data on engines, propellers and APU: type and model, serial number, times, date of last overhaul, time since overhaul, remaining life, number of overhauls; – scope of the aircraft inspection (maintenance check and date); – conclusion of the commission and airworthiness declaration signed by the chairperson and members. **Use in the assessment.** The inspector reconciles the report with the application and the status reports and checks completeness, date of issue and signatures. During an on-site survey, the condition declared in the report is verified by inspection of the aircraft. **Recommendations.** Do not leave any field blank – state "not applicable" where relevant; in the inspection scope field, state the specific maintenance check and refer to the work package; where life has been extended, state the design organisation document on which the extension is based.
C.2.3	**Airworthiness Directive status (AD Status)** *Sub-item 2) of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198; sub-item 6) of item 3, sub-item 9) of item 4 of Chapter 8 of Order-367* **Purpose of the document.** The status confirms compliance with and recording of all applicable ADs and MCAI issued by the State of Design of the aircraft, the State of Design of a modification (including the STC holder) or mandated by AAK (Paragraph 6 of Chapter 2 of Order-551). Non-compliance with an applicable AD means that the aircraft is not in a condition for safe operation. **Recommended content** (for the airframe, engines, propellers, APU and appliances): – AD number and revision (amendment), issuing authority, subject; – applicability to the specific serial number – "applicable" or "not applicable" with a brief justification; a non-applicability entry is signed by an authorised person with reference to the basis (configuration, serial number, modification not embodied) – Paragraph 7 of Chapter 2 of Order-551; – for ADs consisting of several parts – a list of parts fully accomplished; – method of compliance, including an alternative method of compliance (AMOC) where used, with the results of checks and inspections; – date and times of accomplishment; for repetitive ADs – interval and next due;

	– reference to the document confirming accomplishment (task card, work order) and confirmation of accomplishment by personnel holding a licence in accordance with Article 54 of the Law; – status: closed, repetitive, open. **Use in the assessment.** Used to verify the criterion on compliance with and recording of ADs, MCAI and continuing airworthiness information (item 10 of Section 1 of AAK-AIR-F.0554) and, during an on-site survey, for sample checks on the aircraft (item 7 of Section 2). **Recommendations.** Include non-applicable ADs with justification – this demonstrates the completeness of the review; ensure there are no overdue ADs as of the status date.
C.2.4	**Status of maintenance tasks contained in the AMP (AMP Status)** *Sub-item 2) of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198; sub-items 2), 4) of item 4 of Chapter 8 of Order-367* **Purpose of the document.** The status confirms that maintenance has been performed in accordance with the approved AMP and that the mandatory requirements established by the type certificate (ALS, CMR) have been complied with. **Recommended content:** – AMP identification: number, revision, date of approval; – for each task: task reference, description, interval (FH/FC/calendar), date and times of last accomplishment, next due, remaining; – separately – ALS and CMR tasks and, where applicable, structural programme tasks (e.g. CPCP, SSID); – information on maintenance checks and tolerances applied, with justification; – information on accomplishment of modifications and inspections declared mandatory (sub-item 5) of item 4 of Chapter 8 of Order-367); – list of deferred maintenance tasks (Paragraph 7 of Chapter 2 of Order-551). **Use in the assessment.** Serves as evidence for the criteria on compliance with the approved AMP and with airworthiness limitations (items 12 and 14 of Section 1 of AAK-AIR-F.0554). **Recommendations.** Ensure there are no overdue tasks; times shall match the inspection report.
C.2.5	**Status of design organisation bulletins (SB Status)** *Sub-item 2) of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198; sub-item 3) of item 4 of Chapter 8 of Order-367* **Purpose of the document.** The status shows how the design organisation's instructions for continued airworthiness have been considered and defines the actual aircraft configuration. Bulletins made mandatory by an AD are also shown in the AD status. **Recommended content:** SB number and revision, subject (ATA chapter), category (mandatory, alert, recommended, optional), applicability, status (embodied / not embodied / not applicable / partially embodied), date and times of embodiment, link to AD, reference to the supporting document. **Use in the assessment.** Used to confirm the availability, completeness and acceptability of ICA and the aircraft configuration (items 5 and 13 of Section 1 of AAK-AIR-F.0554). **Recommendations.** Include bulletins for engines, propellers and components; show bulletins that change part numbers (P/N) or configuration.
C.2.6	**Status of life-limited units (LLP Status)** *Sub-item 2) of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198; sub-items 6), 10) of item 4 of Chapter 8 of Order-367* **Purpose of the document.** The status confirms that established life limits and service lives of components have not been exceeded. A reliable LLP status is one of the key documents for acceptance of the aircraft by the aviation authority of the State of Import. **Recommended content:** – description, part number (P/N), serial number (S/N), position; – established life limit or service life (FH, FC, calendar) with reference to the source (ALS, engine manual airworthiness limitations section, TCDS); – time since new (TSN/CSN) and since overhaul (TSO/CSO) in hours, cycles and calendar time, taking into account the established time between overhauls, remaining life, date of installation;

	– for engine LLPs – accounting for operation at different thrust ratings and confirmation of back-to-birth traceability; time records shall be complete and continuous (sub-item 8) of item 9 of Chapter 5 of Order-367). **Use in the assessment.** Used to verify the availability of a current status and compliance with life limits (item 15 of Section 1 of AAK-AIR-F.0554). **Recommendations.** Include components with calendar limits (e.g. emergency equipment); ensure that remaining lives are calculated as of the date of the inspection report.
C.2.7	**Status of embodied modifications and repairs** *Sub-item 2) of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198; sub-items 1), 2) of item 3, sub-items 5), 8) of item 4 of Chapter 8 of Order-367* **Purpose of the document.** The status confirms that the aircraft configuration conforms to the approved type design including all embodied approved changes, including STCs and other changes accepted by AAK, and that repairs have been accomplished in accordance with approved data. Changes and repairs not approved or accepted by AAK in the established manner are listed in the Export C of A as exceptions. **Recommended content for modifications:** change number (STC, modification number), title, holder and approving authority, basis of AAK acceptance, date of embodiment, maintenance organisation, reference to the supporting document (certificate of release to service). **Recommended content for repairs:** description and location (zone, station), classification (major/minor; permanent/temporary/time-limited), approved data (SRM reference or design organisation approval), established limitations and supplementary inspection thresholds, date of accomplishment, reference to the document. The records shall allow each modification or repair to be identified, stating the approved data used and a description of the work performed, including the certificate of release to service details (Paragraph 7 of Chapter 2 of Order-551). **Use in the assessment.** Used to verify conformity of configuration and approval of repairs (items 5 and 6 of Section 1 and items 5 and 6 of Section 2 of AAK-AIR-F.0554). **Recommendations.** For temporary repairs, state the due date for the permanent repair; record allowable damage with reference to the SRM (e.g. dent and buckle chart).
C.2.8	**Additional information recommended for submission** *Items 3, 4 of Chapter 8 of Order-367* The following information is not included in the mandatory list of item 8 of Appendix 11-1 to Order-198. However, including it in the status reports or providing it as additional electronic copies allows the inspector to confirm compliance with the criteria of checklist AAK-AIR-F.0554 without further requests: • copy of the valid C of A and certificate of registration – determine the assessment option (Chapter C.3.2); • AFM revision status, including temporary revisions and supplements – item 8 of Section 1 of AAK-AIR-F.0554; • latest weighing report and mass and balance change record – item 16 of Section 1. The mass and balance report contains the empty mass, arms and centre of gravity limits and takes into account all changes, including modifications and repairs; for operators engaged in commercial air transport, weighing is repeated every 4 years, and the aircraft is reweighed where no reliable data on the effect of modifications are available (Paragraph 5 of Chapter 2 of Order-551). The report shall reflect the current aircraft configuration together with the equipment list; • list of installed equipment and details of documents confirming the airworthiness of components (CAC RK Form 1 or an equivalent document, e.g. EASA Form 1, FAA Form 8130-3; item 5 of Chapter 7 of Order-367) – item 7 of Section 1; • list and revision status of ICA (maintenance manuals, catalogues, SRM) – item 13 of Section 1; • list of deferred defects with justification and rectification deadlines; defects shall be rectified or deferred in the established manner in accordance with the MEL and/or CDL (Order-551).

	The absence of this information is not in itself a ground for refusal if compliance is confirmed by other data submitted.
PART 3 – REVIEW OF THE APPLICATION AND AIRWORTHINESS ASSESSMENT	
C.3.1	**Registration of the application and completeness check** *Item 34-4 of Order-198* AAK registers the documents on the day of receipt. Where errors or inaccuracies are found in the application and/or documents, where they do not comply with the form and content requirements, or where the package is incomplete, AAK accepts the application through the digital waiting list. The applicant is given **4 (four) working days** to rectify the identified deficiencies. This period is not included in the total service timeline. Once the deficiencies are rectified, the day of the initial request is deemed the day of acceptance of the application, and the service timeline resumes from the moment of rectification. If the deficiencies are not rectified within the established period, AAK refuses to accept the application and documents. **Recommendations.** After submitting the application, check notifications in the "personal account" daily; designate in advance a person responsible for prompt rectification of comments; make sure that corrected documents remain current.
C.3.2	**Determination of the assessment option** *Items 15-1, 34-3, 34-5 of Order-198* The assessment option and the service timeline depend on whether the aircraft holds a valid C of A at the time of application. A C of A remains valid subject to the following conditions: – the aircraft holds a valid C of A of a civil aircraft; – the aircraft holds a valid certificate of state registration; – the aircraft conforms to the type design approved by the State of Design and recognised by AAK; – modifications or repairs have been accomplished in accordance with Order-367; – the aircraft is maintained in an airworthy condition.

Situation on the date of application	Assessment option	Timeline	Applicable sections of AAK-AIR-F.0554
Valid C of A available	Documentary assessment; no on-site survey	10 working days	Section 1 (Section 3 – where an arrangement exists)
Valid C of A not available	Documentary assessment and on-site airworthiness survey	22 working days	Sections 1 and 2 (Section 3 – where an arrangement exists)

Recommendation. If the C of A is about to expire, it is advisable to apply before its expiry – this allows the documentary assessment to be completed without an on-site survey.

C.3.3

Documentary assessment

Item 34-5 of Order-198; items 3, 4 of Chapter 8 of Order-367

During the documentary assessment, the inspector checks the submitted materials for compliance with Order-367 and the Law against the criteria of Section 1 of checklist AAK-AIR-F.0554. The table below shows which document the applicant uses to demonstrate each criterion.

F.0554 item	Assessment criterion	Evidence
1.1	Completeness and correctness of the package; documents issued not more than 22 working days before registration	Application, report, status reports
1.2	Aircraft registration in the State Register; aircraft subject to deregistration for export	Application (registration number and date); State Register data
1.3	Valid C of A	AAK data; copy of C of A (recommended)
1.4	Conformity to the type design approved by the State of Design and recognised by AAK	TC number and TCDS in the application; modification status

	1.5	Configuration conforms to embodied approved changes, including STCs	Modification status; SB status
	1.6	Repairs approved and accomplished in accordance with Order-367	Repair status
	1.7	Components, equipment and materials conform to approved design data	LLP status; equipment list; component release documents
	1.8	AFM includes all amendments and supplements, including temporary revisions	AFM revision status
	1.9	Compliance with additional airworthiness requirements established by AAK	Modification status; equipment list
	1.10	Compliance with and recording of ADs, MCAI and continuing airworthiness information	AD status
	1.11	Completeness, accuracy and conformity of maintenance records	Report; status reports; logbooks
	1.12	Compliance with the approved AMP	AMP status
	1.13	Availability, completeness and acceptability of ICA	SB status; ICA list
	1.14	Compliance with ALS and CMR	AMP status (ALS/CMR)
	1.15	Current LLP status and compliance with life limits	LLP status
	1.16	Mass and balance data	Weighing report; mass and balance change record
	—	Accomplishment of modifications and inspections declared mandatory (sub-item 5) of item 4 of Chapter 8 of Order-367)	AMP status; AD status; SB status

Where certain information needs to be confirmed, the inspector may request primary records (logbooks, task cards, component release documents) for sample checks.

C.3.4

On-site airworthiness survey of the aircraft

Items 34-5 – 34-7 of Order-198; item 5 of Chapter 8 of Order-367; Appendix 11-2 to Order-198

An on-site survey is conducted where the aircraft does not hold a valid C of A at the time of application. The survey is conducted on the basis of an AAK order. A copy of the signed order and the survey agenda are sent to the applicant not later than 2 (two) working days before its start.

Applicant's preparation. It is recommended to ensure:

- access to the aircraft at the inspection location at the agreed time and conditions for inspection (lighting, access equipment, opening of access panels at the inspector's request), including access to structural elements, systems and equipment, and cleaning of the aircraft and powerplant to the extent necessary for the inspection (item 5 of Chapter 8 of Order-367);
- availability of original aircraft records at the stated location (logbooks, aircraft technical log, task cards, component release documents);
- presence of an authorised representative empowered to sign the on-site survey report, and of technical personnel.

Scope of inspection corresponds to Section 2 of AAK-AIR-F.0554: aircraft equipped in accordance with the AFM; condition for safe operation with no obvious defects; presence of markings and placards; unrepaired damage within acceptable limits; conformity of design changes and repairs to approved data; compliance with and recording of ADs and MCAI. The inspection also confirms that the records and technical data reflect conformity to the approved type design, that all mandatory inspections and tests have been completed and that there are no unapproved design changes; the inspector may conduct sample inspections.

Recording of the result. Upon completion of the survey, the inspector prepares an on-site survey report in the form of Appendix 11-2 to Order-198 in two copies. The report records aircraft details, the validity of the certificate of registration and C of A, the organisation responsible for continuing airworthiness and maintenance, the results of the survey and any non-conformities identified, and the conclusion on conformity (non-conformity) of the aircraft with Order-367. The report is signed by the inspector and the responsible person of the operator; one copy is provided to the applicant.

	Recommendation. Before applying, carry out a preliminary inspection of the aircraft in-house using Section V of Appendix C.1 to this TGM.
C.3.5	**Consideration of the requirements of the State of Import** *Item 6 of Chapter 8 of Order-367; Appendix 12 to Order-198* The Export C of A confirms compliance of the aircraft with the requirements of the Republic of Kazakhstan as the State of Registry and the State of Export. Compliance with the airworthiness requirements of the State of Import is attested only where an arrangement exists between the States (a bilateral agreement or other agreed means). **Where an arrangement exists, the AAK inspector sends a request in free form to the aviation authority of the State of Import by official letter or email. The request identifies the aircraft type (model), registration mark and serial number and seeks clarification of the special certification and other additional requirements to be considered within the scope of the arrangement. The applicant is advised to provide any requirements known to them and supporting information, where available. This recommendation does not extend the mandatory document list established by item 8 of Appendix 11-1 to Order-198.** Where particular special requirements of the State of Import are not met, the inspector, within the scope of the applicable arrangement, clarifies whether such requirements may be listed as exceptions on the Export C of A or must be complied with before the State of Import accepts the certificate (item 6 of Chapter 8 of Order-367). Where necessary, AAK requests written confirmation of agreed exceptions from the aviation authority of the State of Import; any response received is taken into account when preparing the Export C of A. In the absence of an arrangement, the Export C of A confirms only the aircraft's compliance with the requirements of the Republic of Kazakhstan as the State of Registry and the State of Export. Unmet requirements of the Republic of Kazakhstan relating to the issue of a C of A are listed as exceptions where provided for by Order-367. Listing exceptions does not replace compliance with Orders 198 and 367 or establish additional grounds for refusal of the public service. **Recommendations to the applicant:** • state in the application the State of Import and any known special import requirements; • where available, attach the document of the aviation authority of the State of Import listing the special requirements, and evidence of compliance with them; • where special requirements remain unmet, provide a technical description of the specific non-conformities and the importing aviation authority's written acceptance of the deviation (where such acceptance is required); • agree in advance with the importer and the aviation authority of the State of Import on the aircraft acceptance arrangements, since obtaining a response from a foreign aviation authority takes time.
PART 4 – RESULT OF THE PUBLIC SERVICE	
C.4.1	**Issue of the Export C of A** *Items 3, 35 of Order-198; Appendix 12 to Order-198* The Export C of A is issued in the form of Appendix 12 to Order-198 and sent to the applicant's personal account as a digital document signed with the EDS of the authorised AAK official. Before issue, the inspector verifies registration of the aircraft and its current status in the State Register. It is recommended to initiate deregistration after receiving the Export C of A (item 33 of Order-198; sub-item 2) of item 8 of Chapter 5 of Order-367). Sources of the information entered in the Export C of A:

Export C of A field	Source of information
Type Certificate No. of the State of Design	Application
Aircraft; manufacturer; model; serial No.	Application, TCDS, inspection report
New or used	Application (aircraft status)
State to which exported	Application
Exceptions	Assessment results; requirements of the State of Import
Certificate valid until	30 calendar days from the date of issue

	Recommendations. Plan the transfer of the aircraft within the validity of the Export C of A and coordinate it with the registration process of the State of Import. An Export C of A does not authorise a delivery flight. Such a flight requires a valid C of A or a special flight permit in accordance with the requirements of the Republic of Kazakhstan and the relevant States along the route (sub-item 3) of item 2 of Chapter 9 of Order-367; Chapter 5 of Order-198). When the aircraft is permanently transferred to a new owner (operator), the previous owner (operator) ensures that the continuing airworthiness records and, where necessary, the aircraft technical log are transferred together with the aircraft, with written confirmation of the transfer (Paragraph 9 of Chapter 2 of Order-551).
C.4.2	**Reasoned refusal to provide the public service** *Item 35 of Order-198; item 9 of Appendix 11-1 to Order-198; Appendix 3-3 to Order-198* The grounds for refusal are: – non-compliance of the applicant and/or the submitted materials, data and information with the requirements of Order-198, Order-367 or the Law; – an effective court decision (sentence) prohibiting the activity or depriving of a special right; – absence of the applicant's consent to access to restricted personal data; – failure to rectify the identified deficiencies upon expiry of the suspension period of the public service. A reasoned refusal is issued in the form of Appendix 3-3 to Order-198 and contains the full list of grounds with justifications, as well as the timelines and procedure for appeal. Requirements not related to the entitlement to the service cannot serve as grounds for refusal. No hearing of the applicant is held in case of refusal. Once the reasons for refusal have been eliminated, the applicant may reapply.
C.4.3	**Appeals** *Chapter 6 of Order-198* A complaint against a decision, action (inaction) is submitted to AAK and/or the authorised body in the field of civil aviation, or to the official whose decision is being appealed. The complaint is considered: – by AAK – within 5 (five) working days from the date of registration; – by the authorised body in the field of civil aviation or the authorised body for assessment and control of the quality of public services – within 15 (fifteen) working days from the date of registration. The review period may be extended by not more than 10 (ten) working days, of which the applicant is notified. Recourse to the court is permitted after pre-trial appeal, unless otherwise provided by the laws of the Republic of Kazakhstan.
C.4.4	**Typical deficiencies in preparing the application** To shorten the review time, the following deficiencies should be avoided in advance:

Deficiency	How to prevent it
Report or status reports issued more than 22 working days before registration of the application	Prepare the package immediately before applying
Discrepancies in registration mark, serial numbers or times between documents	Prepare all documents as of a single date; reconcile using Section III of Appendix C.1
AD status does not cover engines, propellers, APU or appliances; non-applicable ADs not justified	Prepare the status for all products, justifying non-applicability
Next due not stated for repetitive ADs	State the interval and next due
LLP status does not state the life limit or its source	Refer to the ALS, engine manual or TCDS
Repairs listed without reference to approved data	Refer to the SRM or design organisation approval
Changes not accepted by AAK are not identified	Identify such changes for consideration as exceptions
Report incomplete or signed by persons who are not authorised engineers	Complete all fields; form the commission from authorised engineers
Consent to the use of information not ticked	Check the application before signing with EDS

PART 5 – APPENDICES

C.5.1	**Applicant self-assessment checklist** The self-assessment checklist form is provided in Appendix C.1 to this TGM. Its structure follows the criteria of checklist AAK-AIR-F.0554 used by AIR inspectors, enabling the applicant to assess the completeness and accuracy of the information and supporting documents before applying. The completed checklist should be retained in the applicant's records; it may be attached to the application as an additional document. Submission of the checklist is not mandatory and does not replace the documents specified in item 8 of Appendix 11-1 to Order-198.

Appendix C.1

APPLICANT SELF-ASSESSMENT CHECKLIST FOR OBTAINING AN EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

This checklist is an appendix to Technical Guidance Material AAK-AIR-P.0508-TGM

Applicant (aircraft operator/owner)	
Contact person, telephone, e-mail	
Aircraft	☐ new ☐ overhauled ☐ used
Aircraft manufacturer	
Aircraft type (model)	
Aircraft serial number	
Aircraft registration mark	UP-
Number and date of entry in the State Register	
Aircraft / engine / propeller type certificate (number, issuing authority)	
Aircraft times (FH / FC)	
Engine times (FH / FC)	
Propeller times	
Date as of which the report and status reports are prepared	
State of Import; importer (name, address)	
Valid C of A	☐ Yes (valid until _____) ☐ No
Special requirements of the State of Import / arrangement	☐ Yes ☐ No ☐ Unknown

Instructions for completion:
In the “Mark” column enter: “+” – complies / available; “–” – does not comply / not available; “N/A” – not applicable.
In the “Supporting document” column state the name of the file or document demonstrating the item.
For items marked “–”, state the reason and planned actions in the “Remarks” column. Such items should be rectified before applying.
Sections I–IV are completed in all cases; Section V – where a valid C of A is not available; Section VI – where the State of Import has special requirements or an arrangement exists between the States.
The “F.0554 item” column shows the corresponding item of checklist AAK-AIR-F.0554 against which the AIR inspector assesses the element.

No.	Element checked	Supporting document	Mark	Remarks
I. Application (Appendix 11 to Order-198)				
I.1	Application completed in the form of Appendix 11 to Order-198 and to be signed with the applicant’s EDS			
I.2	Application submitted by the aircraft owner (operator); where submitted by an agent, a document confirming the agent’s authority is attached			
I.3	Number and date of entry in the State Register and state and registration marks match the certificate of registration			
I.4	Name, address and contact details of the operator/owner and contact person stated			
I.5	Aircraft details (manufacturer, type and model, serial number, category, times, type design changes) stated in full and consistent with the TCDS and logbook			
I.6	Engine and propeller details (type, model, serial numbers, times) stated in full			
I.7	Aircraft status (new / used) stated			
I.8	Maximum take-off and landing mass consistent with the AFM and mass and balance data			
I.9	State of Import and name and address of the importer stated			
I.10	Special requirements of the State of Import, or their absence, stated			
I.11	Type Certificate number of the State of Design (TCDS number and revision) stated			
I.12	Aircraft base location stated			
I.13	Consent to the use of information ticked; completeness and accuracy of information confirmed			
II. Supporting document package (item 8 of Appendix 11-1 to Order-198)				

II.1	Technical condition inspection report in the form of Appendix 2 to Order-198 issued not earlier than 22 working days before the planned date of registration of the application			
II.2	All fields of the report completed; commission formed from authorised engineers; conclusion and declaration signed			
II.3	AD status issued not earlier than 22 working days before registration of the application			
II.4	AMP status issued not earlier than 22 working days before registration of the application			
II.5	SB status issued not earlier than 22 working days before registration of the application			
II.6	LLP status issued not earlier than 22 working days before registration of the application			
II.7	Modification and repair status issued not earlier than 22 working days before registration of the application			
II.8	Status reports signed by an authorised person and stating the as of date			
II.9	Electronic copies complete, legible and provided as separate files			
III. Data consistency				
III.1	Registration mark, type and model and serial number identical in all documents			
III.2	Aircraft, engine and propeller times stated as of a single date and consistent between report and status reports			
III.3	Serial numbers of engines, propellers and LLPs in the status reports match those actually installed			
IV. Compliance with documentary assessment criteria (Section 1 of AAK-AIR-F.0554)				
IV.1	Aircraft entered in the State Register, registration status current; aircraft subject to deregistration for export			
IV.2	Where a C of A is held, the conditions of its validity are met (item 15-1 of Order-198)			
IV.3	Aircraft conforms to the type design approved by the State of Design and recognised by AAK			
IV.4	Aircraft configuration conforms to all embodied approved changes (STCs and others accepted by AAK); changes not accepted by AAK identified			
IV.5	All repairs accomplished per approved data; limitations of temporary repairs considered			
IV.6	Installed components, equipment and materials conform to approved design data; component release documents available			
IV.7	AFM includes all amendments and supplements, including temporary revisions			
IV.8	Aircraft meets the additional airworthiness requirements established by AAK			
IV.9	All applicable ADs and MCAI complied with and recorded; no overdue ADs			
IV.10	Maintenance records complete, accurate and consistent			
IV.11	Maintenance performed in accordance with the approved AMP; no overdue tasks			
IV.12	ICA available, complete and current			
IV.13	ALS and CMR requirements complied with			
IV.14	LLP status current; life limits not exceeded			
IV.15	Mass and balance data consistent (weighing and/or change record)			
IV.16	Modifications and inspections declared mandatory accomplished (sub-item 5) of item 4 of Chapter 8 of Order-367)			
IV.17	Deferred defects rectified or deferred in the established manner (MEL/CDL)			
IV.18	Continuing airworthiness records complete, continuous and prepared for transfer with the aircraft (Paragraph 9 of Chapter 2 of Order-551)			
V. Readiness for the on-site survey (where a valid C of A is not available; Section 2 of AAK-AIR-F.0554)				

V.1	Aircraft equipped in accordance with the AFM			
V.2	Aircraft in a condition for safe operation; no obvious defects			
V.3	Markings and placards required by the type design and Order-367 present			
V.4	Unrepaired damage within acceptable limits per the approved repair documentation			
V.5	Type design changes conform to approved data			
V.6	Repairs accomplished in accordance with approved data			
V.7	Applicable ADs and MCAI complied with and recorded			
V.8	Access to the aircraft, original records and presence of an authorised representative ensured; access to structure, systems and equipment and cleaning of the aircraft and powerplant to the necessary extent ensured			
VI. Requirements of the State of Import (Section 3 of AAK-AIR-F.0554)				
VI.1	Existence of a bilateral agreement or other arrangement between the Republic of Kazakhstan and the State of Import determined			
VI.2	Determined whether, under the arrangement, the Export C of A attests compliance with the requirements of the State of Import			
VI.3	List of special requirements of the State of Import obtained; their applicability to the aircraft determined			
VI.4	Evidence of compliance with the applicable special requirements available			
VI.5	Where an arrangement exists, the special requirements of the State of Import and the treatment of unmet requirements have been identified: listing as exceptions or compliance before acceptance of the Export C of A. Written confirmation from the State of Import is taken into account where required by the applicable arrangement or needed to agree exceptions.			
VI.6	Requirements to be met before acceptance of the Export C of A complied with			

List of non-conformities identified during self-assessment and actions taken			
Item No.	**Nature of non-conformity**	**Corrective action**	**Due date / status**

I hereby confirm that the self-assessment has been carried out and that the information stated in the application and the supporting documents attached are complete and accurate.

Full name of the applicant's authorised person	**Position**	**Date**	**Signature**