

Первому Президенту Республики Казахстан –
Елбасы
г-ну Назарбаеву Н.А.

Уважаемый Нурсултан Абишевич!

Разрешите обратиться к Вам как основателю нашего государства от имени ветеранов и работников Гражданской авиации, обеспокоенных ситуацией, складывающейся в отрасли.

В 2015 году Вы предложили комплексный план по претворению в жизнь институциональных реформ в Казахстане – План нации «100 конкретных шагов», 68-й шаг которого предполагает **«Улучшение эффективности государственного регулирования авиаперевозок для повышения привлекательности авиаотранзита через Казахстан. Деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модели Британского государственного агентства гражданской авиации и Агентства безопасности авиации ЕС»**.

Вы правы, т.к. в мире приняты требования ИКАО, что государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации должны быть разделены между разными государственными органами.

Для исполнения Ваших поручений были внесены изменения и дополнения в Закон РК от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (далее – Закон), которым создали уполномоченную организацию в сфере Гражданской авиации, призванная помочь Комитету гражданской авиации (КГА) выполнять государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации, а не заменять его.

Но фактически создали субъект коммерции – АО «Авиационная администрация Казахстана» (АО «ААК»), которому КГА своими внутренними документами передал сертификацию и надзор в Гражданской авиации, чем самоустранился от исполнения возложенных на него государственных функций, нарушил Закон и извратил смысл 68-го шага Плана нации, где про субъект коммерции нет ни слова.

Также для дальнейшей легализации своих действий и введения в заблуждение Руководства страны, авиационные чиновники из КГА внесли в Указ Президента РК от 07 сентября 1999 года № 205 «Об упорядочении государственных контрольных и надзорных функций», согласно которому **«запрещена передача государственных контрольных и надзорных функций государственным предприятиям и иным организациям, не имеющим статуса государственного**

органа», внесли пункт 3-1., которым исключили действие данного Указа на сферу Гражданской авиации, но при этом сделали отсылку на вышеупомянутый Закон, в котором государственные функции по сертификации и надзору все равно закреплены за уполномоченным органом в сфере Гражданской авиации – т.е. КГА.

Более того, при формировании т.н. уполномоченной организации в сфере Гражданской авиации (АО «ААК»), чиновниками были заложены коррупционные риски, когда финансирование осуществляется за счет прибыли поднадзорной организации РГП «Казаэронавигация»). Это сломало принцип независимости и значительно ухудшило финансово-экономическое состояние РГП «Казаэронавигация», а значительные финансовые средства вместо обновления аэронавигационного оборудования, тратятся на содержание АО «ААК».

Но и на этом чиновники из КГА не успокаиваются и спешно пытаются внести изменения в законы для легализации содержания АО «ААК» за счет субъектов отрасли. Так, в законопроекты протаскивают нормы, позволяющие АО «ААК» осуществлять закуп услуг и материально-технического оборудования без проведения обязательного для всех процедур госзакупок у производителей и поставщиков услуг казахстанского происхождения.

Таким образом, в настоящее время государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации исполняет предприятие, не имеющее статуса государственного органа и увлекающееся репрессивными методами работы.

Однако, не останавливаясь на достигнутом, сегодня КГА идет дальше и планирует передать чисто государственные функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в АО «ААК», что вообще грубо нарушает требования как ИКАО, так и Европейского по безопасности полетов (EASA). Так, ИКАО требует, чтобы функции расследования авиационных происшествий и инцидентов были только в ведении государства и были полностью независимы от уполномоченных органов в сфере Гражданской авиации, т.к. это обеспечивает полноту и объективность расследований и исключает риски самоуправства, коррупции, превышения и злоупотребления полномочиями при выполнении государственных функций в Гражданской авиации. Также для обеспечения реальной независимости ИКАО рекомендует передачу государственных функций по расследованию в органы по ЧС или в региональные межгосударственные организации, такие как МАК СНГ или подобные ему международные организации.

В этой связи, после уже внесенных изменений в структуру уполномоченных органов в сфере Гражданской авиации и планируемых изменений в отношении органов расследования авиационных происшествий и инцидентов Казахстана – сложилась ситуация, когда встает вопрос о самой системе обеспечения

безопасности полетов в Гражданской авиации Республике Казахстан, от которой также зависит уровень национальной безопасности и обороноспособности страны, т.к. авиация (в т.ч. Гражданская) и ее высокий инфраструктурный, технический и кадровый потенциал – это есть стратегический ресурс государства.

Уважаемый Нұрсултан Абишевич!

Мы авиационные специалисты, как патриоты своей страны, обеспокоены кадровой политикой в Гражданской авиации, когда ее национальные предприятия и подразделения возглавляют непонятно откуда взявшимся малограмотные заграничные специалисты с полицАйским и другим «мутным» прошлым, которых интересуют только богатые ресурсы Казахстана, но не интересуют его Народ и его будущее.

Неужели среди 18 миллионов казахстанских сынов и дочерей не найдутся достойные, скромные, честные и образованные авиаторы старшего, среднего и младшего поколений, живущие ради своей Родины и своего Народа, которые могут возглавить и повести вперед нашу казахстанскую авиацию, у которой есть замечательное прошлое, свои славные традиции и великое будущее?

В складывающейся тревожной ситуации в отрасли Гражданской авиации страны, чтобы поставить все с головы на ноги, прекратить беззаконие и внести следующие предложения – просим Вас поддержать наши инициативы:

1. Вернуть государственные функции по контролю и надзору в Гражданской авиации в государственный орган – КГА.
2. Присвоить АО «ААК» статус государственного органа со всеми вытекающими последствиями и ответственностью, возложив на него исполнение государственных функций по сертификации в Гражданской авиации.
3. Передать государственные функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в ведение Министерства по ЧС Республики Казахстан.
4. Рассмотреть возможность передачи государственных функций по расследованию авиационных происшествий в Межгосударственный Авиационный Комитет стран СНГ или в другие международные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в которых Республика Казахстан состоит как субъект международного права.

С уважением и с заверениями – мы Вас не подведем,

н/и ТУ154 Абишев
Штурман № 86 Аманов А.А.

А.А.
А.А.

Президенту Республики Казахстан
г-ну Токаеву К.К.

Уважаемый Касым-Жомарт Кемелевич!

Разрешите обратиться к Вам как Главе нашего государства от имени ветеранов и работников Гражданской авиации, обеспокоенных ситуацией, складывающейся в отрасли.

В 2015 году Первый президент Республики Казахстан – Елбасы предложил комплексный план по претворению в жизнь институциональных реформ в Казахстане – План нации «100 конкретных шагов», 68-й шаг которого предполагает **«Улучшение эффективности государственного регулирования авиаперевозок для повышения привлекательности авиаотранзита через Казахстан. Деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модели Британского государственного агентства гражданской авиации и Агентства безопасности авиации ЕС»**.

Мы, авиаторы страны, поддержали этот план, т.к. в мире приняты требования ИКАО, что государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации должны быть разделены между разными госорганами.

Для исполнения Ваших поручений были внесены изменения и дополнения в Закон РК от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (далее – Закон), которым создали уполномоченную организацию в сфере Гражданской авиации, призванная помочь Комитету гражданской авиации (КГА) выполнять государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации, а не заменять его.

Но фактически создали субъект коммерции – АО «Авиационная администрация Казахстана» (АО «ААК»), которому КГА своими внутренними документами передал сертификацию и надзор в Гражданской авиации, чем самоустранился от исполнения возложенных на него государственных функций, нарушил Закон и извратил смысл 68-го шага Плана нации, где про субъект коммерции нет ни слова.

Также для дальнейшей легализации своих действий и введения в заблуждение Руководства страны, авиационные чиновники из КГА внесли в Указ Президента РК от 07 сентября 1999 года № 205 «Об упорядочении государственных контрольных и надзорных функций», согласно которому **«запрещена передача государственных контрольных и надзорных функций государственным предприятиям и иным организациям, не имеющим статуса государственного**

органа», внесли пункт 3-1., которым исключили действие данного Указа на сферу Гражданской авиации, но при этом сделали ссылку на вышеупомянутый Закон, в котором государственные функции по сертификации и надзору все равно закреплены за уполномоченным органом в сфере Гражданской авиации – т.е. КГА.

Более того, при формировании т.н. уполномоченной организации в сфере Гражданской авиации (АО «ААК»), чиновниками были заложены коррупционные риски, когда финансирование осуществляется за счет прибыли поднадзорной организации РГП «Казаэронавигация»). Это сломало принцип независимости и значительно ухудшило финансово-экономическое состояние РГП «Казаэронавигация», а значительные финансовые средства вместо обновления аэронавигационного оборудования, тратятся на содержание АО «ААК».

Но и на этом чиновники из КГА не успокаиваются и спешно пытаются внести изменения в законы для легализации содержания АО «ААК» за счет субъектов отрасли. Так, в законопроекты протаскивают нормы, позволяющие АО «ААК» осуществлять закуп услуг и материально-технического оборудования без проведения обязательного для всех процедур госзакупок у производителей и поставщиков услуг казахстанского происхождения.

Таким образом, в настоящее время государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации исполняет предприятие, не имеющее статуса государственного органа и увлекающееся репрессивными методами работы.

Однако, не останавливаясь на достигнутом, сегодня КГА идет дальше и планирует передать чисто государственные функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в АО «ААК», что вообще грубо нарушает требования как ИКАО, так и Европейского по безопасности полетов (EASA). Так, ИКАО требует, чтобы функции расследования авиационных происшествий и инцидентов были только в ведении государства и были полностью независимы от уполномоченных органов в сфере Гражданской авиации, т.к. это обеспечивает полноту и объективность расследований и исключает риски самоуправства, коррупции, превышения и злоупотребления полномочиями при выполнении государственных функций в Гражданской авиации. Также для обеспечения реальной независимости ИКАО рекомендует передачу государственных функций по расследованию в органы по ЧС или в региональные межгосударственные организации, такие как МАК СНГ или подобные ему международные организации.

В этой связи, после уже внесенных изменений в структуру уполномоченных органов в сфере Гражданской авиации и планируемых изменений в отношении органов расследования авиационных происшествий и инцидентов Казахстана – сложилась ситуация, когда встает вопрос о самой системе обеспечения

безопасности полетов в Гражданской авиации Республике Казахстан, от которой также зависит уровень национальной безопасности и обороноспособности страны, т.к. авиация (в т.ч. Гражданская) и ее высокий инфраструктурный, технический и кадровый потенциал – это есть стратегический ресурс государства.

Уважаемый Касым-Жомарт Кемелевич!

Мы авиационные специалисты, как патриоты своей страны, обеспокоены кадровой политикой в Гражданской авиации, когда ее национальные предприятия и подразделения возглавляют непонятно откуда взявшимся малограмотные заграничные специалисты с полицАйским и другим «мутным» прошлым, которых интересуют только богатые ресурсы Казахстана, но не интересуют его Народ и его будущее.

Неужели среди 18 миллионов казахстанских сынов и дочерей не найдутся достойные, скромные, честные и образованные авиаторы старшего, среднего и младшего поколений, живущие ради своей Родины и своего Народа, которые могут возглавить и повести вперед нашу казахстанскую авиацию, у которой есть замечательное прошлое, свои славные традиции и великое будущее?

В складывающейся тревожной ситуации в отрасли Гражданской авиации страны, чтобы поставить все с головы на ноги, прекратить беззаконие и внести следующие предложения – просим Вас поддержать наши инициативы:

1. Вернуть государственные функции по контролю и надзору в Гражданской авиации в государственный орган – КГА.

2. Присвоить АО «ААК» статус государственного органа со всеми вытекающими последствиями и ответственностью, возложив на него исполнение государственных функций по сертификации в Гражданской авиации.

3. Передать государственные функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в ведение Министерства по ЧС Республики Казахстан.

4. Рассмотреть возможность передачи государственных функций по расследованию авиационных происшествий в Межгосударственный Авиационный Комитет стран СНГ или в другие международные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в которых Республика Казахстан состоит как субъект международного права.

С уважением и с заверениями – мы Вас не подведем,

п/ч ТУ154 Абасов Роберт
Штурман Аманов Н.А.

**Депутату Сената Парламента Республики Казахстан
Халық Қаңарманы, генерал-лейтенанту авиации
г-ну Мусабаеву Т.А.**

Уважаемый Талгат Амангельдиевич!

Разрешите обратиться к Вам как настоящему авиатору и нашей надежде от имени ветеранов и работников Гражданской авиации, обеспокоенных ситуацией, складывающейся в отрасли.

В 2015 году по предложению Первого Президента Республики Казахстан – Елбасы был принят комплексный план по претворению в жизнь институциональных реформ в Казахстане – План нации «100 конкретных шагов», 68-й шаг которого предполагает **«Улучшение эффективности государственного регулирования авиаперевозок для повышения привлекательности авиаотранзита через Казахстан. Деятельность Комитета гражданской авиации будет ориентирована на модели Британского государственного агентства гражданской авиации и Агентства безопасности авиации ЕС»**.

Мы поддержали данные инициативы, т.к. в мире приняты требования ИКАО, что государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации должны быть разделены между разными государственными органами.

Для их исполнения были внесены изменения и дополнения в Закон РК от 15 июля 2010 года № 339-IV «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» (далее – Закон), которыми создали уполномоченную организацию в сфере Гражданской авиации, призванная помочь Комитету гражданской авиации (КГА) выполнять государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации, а не заменять его.

Но фактически создали субъект коммерции – АО «Авиационная администрация Казахстана» (АО «ААК»), которому КГА своими внутренними документами передал сертификацию и надзор в Гражданской авиации, чем самоустранился от исполнения возложенных на него государственных функций, нарушил Закон и извратил смысл 68-го шага Плана нации, где про субъект коммерции нет ни слова.

Также для дальнейшей легализации своих действий и введения в заблуждение Руководства страны, авиационные чиновники из КГА внесли в Указ Президента РК от 07 сентября 1999 года № 205 «Об упорядочении государственных контрольных и надзорных функций», согласно которому **«запрещена передача государственных контрольных и надзорных функций государственным предприятиям и иным организациям, не имеющим статуса государственного**

органа», внесли пункт 3-1., которым исключили действие данного Указа на сферу Гражданской авиации, но при этом сделали отсылку на вышеупомянутый Закон, в котором государственные функции по сертификации и надзору все равно закреплены за уполномоченным органом в сфере Гражданской авиации – т.е. КГА.

Более того, при формировании т.н. уполномоченной организации в сфере Гражданской авиации (АО «ААК»), чиновниками были заложены коррупционные риски, когда финансирование осуществляется за счет прибыли поднадзорной организации РГП «Казаэронавигация»). Это сломало принцип независимости и значительно ухудшило финансово-экономическое состояние РГП «Казаэронавигация», а значительные финансовые средства вместо обновления аэронавигационного оборудования, тратятся на содержание АО «ААК».

Но и на этом чиновники из КГА не успокаиваются и спешно пытаются внести изменения в законы для легализации содержания АО «ААК» за счет субъектов отрасли. Так, в законопроекты протаскивают нормы, позволяющие АО «ААК» осуществлять закуп услуг и материально-технического оборудования без проведения обязательного для всех процедур госзакупок у производителей и поставщиков услуг казахстанского происхождения.

Таким образом, в настоящее время государственные функции по сертификации и надзору в Гражданской авиации исполняет предприятие, не имеющее статуса государственного органа и увлекающееся репрессивными методами работы.

Однако, не останавливаясь на достигнутом, сегодня КГА идет дальше и планирует передать чисто государственные функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в АО «ААК», что вообще грубо нарушает требования как ИКАО, так и Европейского по безопасности полетов (EASA). Так, ИКАО требует, чтобы функции расследования авиационных происшествий и инцидентов были только в ведении государства и были полностью независимы от уполномоченных органов в сфере Гражданской авиации, т.к. это обеспечивает полноту и объективность расследований и исключает риски самоуправства, коррупции, превышения и злоупотребления полномочиями при выполнении государственных функций в Гражданской авиации. Также для обеспечения реальной независимости ИКАО рекомендует передачу государственных функций по расследованию в органы по ЧС или в региональные межгосударственные организации, такие как МАК СНГ или подобные ему международные организации.

В этой связи, после уже внесенных изменений в структуру уполномоченных органов в сфере Гражданской авиации и планируемых изменений в отношении органов расследования авиационных происшествий и инцидентов Казахстана – сложилась ситуация, когда встает вопрос о самой системе обеспечения

безопасности полетов в Гражданской авиации Республике Казахстан, от которой также зависит уровень национальной безопасности и обороноспособности страны, т.к. авиация (в т.ч. Гражданская) и ее высокий инфраструктурный, технический и кадровый потенциал – это есть стратегический ресурс государства.

Уважаемый Талгат Амангельдиевич!

Мы авиационные специалисты, как патриоты своей страны, обеспокоены кадровой политикой в Гражданской авиации, когда ее национальные предприятия и подразделения возглавляют непонятно откуда взявшимся малограмотные заграничные специалисты с полицАйским и другим «мутным» прошлым, которых интересуют только богатые ресурсы Казахстана, но не интересуют его Народ и его будущее.

Неужели среди 18 миллионов казахстанских сынов и дочерей не найдутся достойные, скромные, честные и образованные авиаторы старшего, среднего и младшего поколений, живущие ради своей Родины и своего Народа, которые могут возглавить и повести вперед нашу казахстанскую авиацию, у которой есть замечательное прошлое, свои славные традиции и великое будущее?

В складывающейся тревожной ситуации в отрасли Гражданской авиации страны, чтобы поставить все с головы на ноги, прекратить беззаконие и внести следующие предложения – просим Вас поддержать наши инициативы:

1. Вернуть государственные функции по контролю и надзору в Гражданской авиации в государственный орган – КГА.
2. Присвоить АО «ААК» статус государственного органа со всеми вытекающими последствиями и ответственностью, возложив на него исполнение государственных функций по сертификации в Гражданской авиации.
3. Передать государственные функции по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в ведение Министерства по ЧС Республики Казахстан.
4. Рассмотреть возможность передачи государственных функций по расследованию авиационных происшествий в Межгосударственный Авиационный Комитет стран СНГ или в другие международные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, в которых Республика Казахстан состоит как субъект международного права.

С уважением и с заверениями – мы Вас не подведем,

п/и ТУ154 Абсаев
Штурман Аманов Н.А.

С/р ТУ154 Носовой	Лицо -
С/р АЗ Древесин	Дерн
С/р ТУ154 Рыболовный борт-швартов SK, AVB НШ АК "АКА"	Лицо - Лицо - Лицо - Лицо -
Береговой ГА	Лицо / Кодрант /
Береговой КУГА.	Лицо / Командир /
Венгеран ГА	Лицо / Барометр /
Серикбаев М. М.	Лицо / Серикбаев М. М. /
КВС Умеренов Г. М.	Лицо / Умеренов Г. М. /
ИПОЛ. ОАО "КАМА" Шабасов С. И.	Лицо
ИПОЛ. ОАО "КАМА" Кемедеев К. М.	Лицо
менеджер по качеству и БП Курманбаев Ю.	Лицо
менеджер по качеству и БП Гафуров Н.	Лицо
Председатель ГКК ОАО КАМА Богданов Г. А.	Лицо / Нурланов Х. Е.
Директор АУС ОАО КАМА	Лицо / Нурланов Б. Н.
Персонал-инструктор	Лицо / Нурланов Б. Н.
менеджер ОАО КАМА	Лицо / Малюков О.
Менеджер ТОО АгроЛСТ	Лицо / Нурланов О. В.
Менеджер цеховод ИИ	Лицо / Нурланов О. В.
Менеджер цеховод ИИ	Лицо / Нурланов О. В.
Менеджер РСО	Лицо / Нурланов О. В.
Менеджер на ЗИРДО	Лицо / Нурланов О. В.
адм. АзРЭО	Лицо / Нурланов О. В.
Наз. о/р	Лицо / Нурланов О. В.
менеджер ТМР ОИР	Лицо / Нурланов О. В.
менеджер по АзРЭО	Лицо / Нурланов О. В.
менеджер по БИО	Лицо / Нурланов О. В.

a.T. no Bu D	Жумадилов Р.О. мурз-
a.T. no Bu D	Баиходжаев Г.Г. боз
a/m AAu D	Бурханов Р.Н. боз
ищепер no AAu D	Боратын М.С. боз
Ищепер Au P90	Лусадилов О.Х. боз