



201__жылғы _____

Астана, Үкімет Үйі

от «__» _____ 201__года

№ _____

№ _____

№ исх: 17-30/2906 от: 27.11.2017

Депутатам
Мажилиса Парламента
Республики Казахстан
(по списку)

На № ДЗ-255 от 25 октября 2017 года

Уважаемые депутаты!

Относительно предложений ветеранов авиации о состоянии безопасности полётов сообщаем следующее.

По вопросу создания государственного авиационного надзора.

В целях интеграции в мировой воздушный транспортный процесс, а также соблюдения правил и норм, касающихся безопасности полетов гражданской авиации, Республика Казахстан присоединена к международным конвенциям, принятым под эгидой Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

При этом нормы и требования ИКАО не могут быть применены к государственной авиации.

Кроме того, нормы ИКАО четко определяют ответственность авиационных властей страны в части организации контроля в области безопасности полетов. При этом, постоянный надзор за деятельностью эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов является неотъемлемой составной частью системы сертификации проводимой авиационными властями страны. Государственный орган, выдавший сертификат, должен располагать функциями по проведению постоянного надзора за соблюдением сертификационных требований со стороны сертифицированной организации гражданской авиации.

Создание единого органа объединяющего уполномоченный орган по расследованию и уполномоченный орган гражданской авиации противоречит требованиям ИКАО, и создаст конфликт интересов, когда контролирующий орган проводящий инспекции и сертификацию, будет одновременно проводить расследование авиационных происшествий.

По вопросу единой технической политики в подборе летательных аппаратов для всех авиаперевозчиков.

При выборе конкретного типа воздушных судов авиационные перевозчики прежде всего руководствуются теми целями и задачами, которые им предстоит решать с помощью этих летательных аппаратов. На сегодняшний день рынок предлагает большое многообразие типов и моделей воздушных судов, отличающихся по ценам, характеристикам и принципу полета, поэтому введение

единой технической политики здесь невозможно. Важнее обеспечить надзор за правильной летной и технической эксплуатацией выбранных летательных аппаратов.

Основным критерием при оценке воздушных судов является его текущее техническое состояние и способность летать в соответствии с заданными характеристиками. Данная оценка выполняется в процессе сертификации конкретного воздушного судна, при выдаче сертификата летной годности. Так же, в процессе сертификации эксплуатанта оценивается способность авиакомпании обеспечить требуемые условия технической и летной эксплуатации воздушного судна.

По вопросу Академии гражданской авиации

На сегодняшний день Академия гражданской авиации располагает финансовыми ресурсами, обеспечивающими условия для получения образования, определяемыми исходя из контингента обучающихся и образовательной деятельности.

При академии функционируют учебные центры по авиационной безопасности, по подготовке пилотов и по подготовке технического персонала, которые соответствуют требованиям и рекомендациям ИКАО.

Летная практика студентов осуществляется по интегрированной программе подготовки на учебных самолетах соответствующих рекомендациям ИКАО типа «Cessna» и «Tecnam».

Вместе с тем, в целях улучшения условия проведения летной практики прорабатывается вопрос размещения воздушных судов и выполнения летной практики студентов Академии на аэродроме «Жетыген».

По вопросу пенсионного порога для летного состава.

С 1 января 1998 года в связи с переходом к накопительной пенсионной системе ранее существовавшие пенсии за выслугу лет упразднены.

На сегодня формирование пенсионных выплат из накопительной пенсионной системы осуществляется за счет обязательных пенсионных взносов (10 %), а для работников, занятых на работах с вредными условиями труда, дополнительно с учетом обязательных профессиональных пенсионных взносов, производимых работодателем за счет собственных средств в пользу работников в размере 5 % от фонда оплаты труда.

Следует отметить, что на сегодня отчисление профессиональных взносов осуществляется по 3000 видам производств, работ и профессий, в том числе в сфере «Гражданская авиация». Изменение условий выплаты для одной категории работников повлечет изменение всей системы пенсионного обеспечения.

Вместе с тем, в соответствии с действующим законодательством в условиях накопительной системы при наличии достаточных пенсионных накоплений для обеспечения выплаты не ниже размера минимальной пенсии, возможен выход на пенсию при достижении 50 лет лицами, имеющими стаж работы не менее пяти лет с вредными условиями труда, в том числе для работников гражданской авиации.

Кроме того, по поручению Главы государства предусматривается введение с 2020 года условно-накопительной компоненты пенсионной системы, формируемой

за счет дополнительных 5% обязательных пенсионных взносов, которые будут производиться работодателями в пользу работников.

Таким образом, для лиц, работающих в тяжелых условиях труда действующим законодательством, уже предусмотрены меры по улучшению пенсионного обеспечения.

Востребованность опыта ветеранов авиации.

Опыт ветеранов гражданской авиации высоко ценится и применяется в каждодневной работе отрасли во всех направлениях. В настоящее время формируется рабочая группа по решению проблем в малой авиации, куда будут включены не только действующие специалисты, но и ветераны авиации.

**Премьер-Министр
Республики Казахстан**

Б. Сагинтаев