



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

2023-ж. 16-февраль № 130/б

Бишкек ш.
г.Бишкек

Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын тастыктамасын берүү боюнча колдонмону, Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча колдонмону, Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын тастыктамасын узартуу жол-жоболору боюнча колдонмону бекитүү жөнүндө

Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн 2014-жылдын 15-сентябрындагы “Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн айрым ченем жаратуу ыйгарым укуктарын мамлекеттик органдарга жана жергиликтүү өз алдынча башкаруунун аткаруучу органдарына өткөрүп берүү жөнүндө” №530 токтомуна ылайык жана Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясынын Башчысынын – Кыргыз Республиксынын Министрлер Кабинетинин Төрагасынын 2022-жылдын 30-ноябрындагы резолюциясын аткаруу максатында жана Кыргыз Республиксынын Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин ишин изилдөө боюнча Жумучу топтун сунуштарынын негизинде, **буйрук кылам:**

1.
 - 1) Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын тастыктамасын берүү боюнча колдонмо ушул буйруктун 1-тиркемесине ылайык;
 - 2) Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча колдонмо ушул буйруктун 2-тиркемесине ылайык;
 - 3) Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантынын тастыктамасын узартуу жол-жоболору боюнча колдонмону ушул буйруктун 3-тиркемесине ылайык бекитилсин.
2. Кыргыз Республиксынын Жарандык авиация мамлекеттик агенттигинин Укуктук колдоо жана кадрлар иши боюнча башкармалыгы:
 - бул буйрукту мамлекеттик жана расмий тилдерде кагаз жана

электрондук түрдө күчүнө кирген күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде Кыргыз Республикасынын ченемдик укуктук актыларынын мамлекеттик реестрине киргизүү үчүн Кыргыз Республикасынын Юстиция Министрлигине, ошондой эле маалымат үчүн Кыргыз Республикасынын Президентинин Администрациясына жөнөтсүн;

- бул буйрукту катталган күндөн тартып үч жумушчу күндүн ичинде "Эркин Тоо" газетасына мамлекеттик жана расмий тилдерде жарыяласын.

3. Кыргыз Республикасынын Транспорт жана коммуникациялар министрлигинин 2019-жылдын 11-мартындагы «Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатантарынын ишин дайыма көзөмөлдөө жана сертификациялоо процедуралары боюнча колдонмону бекитүү жөнүндө» №1 буйругу күчүн жоготту деп табылсын.

4. Жарандык авиациянын уюмдары ушул буйруктун 1-пунктундагы колдонмолорду аткарууга алсын.

5. Ушул буйруктун аткарылышынын көзөмөлү директордун орун басары Т.А. Аскарровго жүктөлсүн.

6. Ушул буйрук расмий түрдө жарыяланган күндөн тартып жети күн өткөндөн кийин күчүнө кирет.

Директор

А.И. Настаев

Визалар:

Директордун орун басары

Т.А. Аскарров

УКЖАКМИБнын начальниги

Д.Ю. Палашкин

УКЖКИБнын начальнигинин ума

Б.А. Джумалиев



**БУЙРУК
ПРИКАЗ**

16-февраль 2023, № 130/п

Бишкек ш.
г.Бишкек

Об утверждении

Руководства по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики, Руководства по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики, Руководства по процедурам продления сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики

В соответствии с постановлением Правительства Кыргызской Республики от 15 сентября 2014 года №530 «О делегировании отдельных нормотворческих полномочий Правительства Кыргызской Республики государственным органам и исполнительным органам местного самоуправления», и в целях исполнения резолюции Председателя Кабинета Министров Кыргызской Республики–Руководителя Администрации Президента Кыргызской Республики от 30 ноября 2022 года №18–6658 и рекомендаций Рабочей группы по изучению деятельности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской, **приказываю:**

1. Утвердить:

- 1) «Руководство по выдаче сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики», согласно приложению 1 к настоящему приказу;
- 2) «Руководство по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов Кыргызской Республики воздушного транспорта», согласно приложению 2 к настоящему приказу;
- 3) «Руководство по процедурам продления сертификата эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской Республики», согласно приложению 3 к настоящему приказу.

2. Управлении правовой поддержки и кадровой работы Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики:

- направить настоящий приказ на государственном и официальном языках на бумажном и электронном носителях в Министерство юстиции Кыргызской Республики для включения в Государственный реестр нормативных правовых актов Кыргызской Республики, а также в Администрацию Президента Кыргызской Республики для информации, в течение трех рабочих дней со дня вступления в силу;

- опубликовать настоящий приказ на государственном и официальном языках в газете «Эркин Тоо» в течение трех рабочих дней со дня регистрации;

3. Приказ Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики №1 от 11 марта 2019 года «Об утверждении «Руководства по процедурам сертификации и постоянного надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики» признать утратившим силу.

4. Организациям гражданской авиации принять к исполнению Руководства указанные в пункте 1 настоящего приказа.

5. Контроль над исполнением настоящего приказа возложить на заместителя директора Т.А. Аскарова.

6. Настоящий приказ вступает в силу по истечении семи дней со дня его официального опубликования.

Директор

А.И. Настаев

Визы:

Заместитель директора

Т.А. Аскаров

Начальник УГИБПиАБ

Д.Ю. Палашкин

Врио начальника УППиКР

Б.А. Джумалиев

Приложение 3
к приказу
Государственного агентства
гражданской авиации
при Кабинете Министров
Кыргызской Республики
от «16» 04 2023г. № 13 0/5



**Руководство
по процедурам постоянного надзора за деятельностью
эксплуатанта воздушного транспорта Кыргызской
Республики**

Глава 1. Сокращения

Для целей настоящего Руководства используются сокращения, которые означают следующее:

ОГА	Орган гражданской авиации
ВК КР	Воздушный Кодекс Кыргызской Республики
АПКР	Авиационные правила Кыргызской Республики
САТ-II, САТ-III	Бортовая система предотвращения столкновений
РЛЭ	Руководство по летной эксплуатации самолета
РПП	Руководство по производству полётов
OPS	Отдел летной эксплуатации
MEL	Перечень минимального оборудования ВС
СЭ	Сертификат эксплуатанта
АТС/УВД/ОВД	Управление воздушным движением
CDL	Перечень отклонений от конфигурации
EDTO/ETOPS	Эксплуатация с увеличенным временем ухода на запасной аэродром
GPWS	Система предупреждения о приближении к земле
MMEL	Мастер MEL
NOTAM	Уведомление для летчиков
PBN	Навигация, основанная на характеристиках
PIC/ KBC	Командир воздушного судна
RVSM	Сокращенные минимумы вертикального эшелонирования
SMS/СУБП	Система управления безопасностью полетов
ВС	Воздушное судно

Глава 1. Общие положения

1. Постоянный надзор со стороны органа гражданской авиации (далее – ОГА) за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта, является неотъемлемой частью системы сертификации и важным элементом ответственности ОГА за соблюдение требуемых эксплуатационных стандартов в целях обеспечения безопасных коммерческих воздушных перевозок. Эксплуатант в любое время своей производственной деятельности должен соответствовать сертификационным требованиям. Постоянный надзор производится инспекторами ОГА в соответствии с положениями:

- годового плана надзора ОГА основанного на рисках, который создается отделами органа гражданской авиации и утверждается в декабре текущего года;

- ежемесячным отчетам по безопасности полетов эксплуатантов (Приложение 1);

- докладам эксплуатантов по неисправностям авиационной техники («Перечень факторов, связанных с отказами, неисправностями или дефектами АТ, по которым дается сообщение в ОГА»);

- обязательных докладов эксплуатантов о проведенных рамповых инспекциях эксплуатируемых ВС в зарубежных аэропортах и их результатов;

- индивидуальному плану-графику инспектора по проверке и постоянному надзору за деятельностью авиакомпания (Приложение 2) при плановых, последующих (после устранения инспекторских предписаний), маршрутных и рамповых проверках, как по месту основного базирования авиакомпании, так и на местах базирования отдельных воздушных судов, эксплуатирующийся на основе различных видов аренды.

2. Результаты такого надзора могут привести к пересмотру эксплуатационных спецификаций эксплуатанта, временному приостановлению СЭ или его отзыву.

3. Руководитель отдела летной эксплуатации (ОЛЭ) на ежемесячной основе, с целью информированности инспекторского состава различных отделов о проведении процедуры сертификации или постоянного надзора, проводит совещания с привлечением инспекторов, вовлеченных в вышеуказанные процедуры, на которых обсуждаются данные сертификации, надзора, устранения выявленных несоответствий существующим стандартам, и переписка с целью обновления файловой системы/базы данных с конкретным эксплуатантом.

4. Все инспекторы ОГА, уполномоченные проводить надзор за обеспечением безопасности полетов, имеют полномочия, определяющие их в качестве инспекторов, назначенных ОГА. Полномочия инспектора определяются действующим воздушным законодательством, в соответствии с которым он имеет право проверять деятельность эксплуатанта. Кроме того, документ инспектора, определяющий его должность и полномочия, имеет дату истечения срока действия и текущую фотографию инспектора.

5. Инспекторы ОГА, осуществляющие надзор за деятельностью эксплуатантов несут персональную ответственность за объективность проведения проверки полетной документации, служебных помещений, свидетельств и другой документации эксплуатанта в офисе авиакомпаний, а также при проведении рамповых и маршрутных инспекций на воздушных судах.

6. При назначении инспектора ответственным за надзор различных аспектов деятельности эксплуатанта принимается во внимание его квалификация, наличие соответствующих допусков к самостоятельной работе и знание специфики производственной деятельности:

- 1) пассажирские перевозки;
- 2) грузовые перевозки;
- 3) комбинированные перевозки;
- 4) авиационные работы;
- 5) техническая эксплуатация ВС;
- 6) учебные полеты;
- 7) допуск к перевозкам опасных грузов;
- 8) допуск к выполнению посадок по CAT-II, CAT-III и др.

7. Эксплуатант, в любое время эксплуатации воздушных судов, должен подтвердить свою способность в поддержании летной годности каждого отдельного взятого воздушного судна и выполнении безопасных воздушных перевозок в целом. Уровень возможностей и компетентности эксплуатанта должен соответствовать тому, который требовался от него во время первоначальной сертификации, или превышать его.

8. Инспекторы ОГА назначенные кураторами авиакомпаний ежеквартально выполняют сверку данных представленных авиакомпаниями в ежемесячных отчетах по безопасности полетов.

9. Все инспекторы, уполномоченные осуществлять надзор, должны оформлять отчет о проведенной проверке.

10. В целях осуществления полноценного и полномасштабного надзора за деятельностью эксплуатантов, ОГА разрабатывает Программу надзора, в которой указываются основные мероприятия по надзору (Приложение 2).

11. Области, охватываемые всеми мероприятиями по надзору, должны быть теми же, что и области, рассматриваемые во время процесса первоначальной сертификации, и должны включать, по меньшей мере, повторную оценку организации эксплуатанта, эффективности административно - организационной деятельности и управления, средств, оборудования, технического обслуживания воздушных судов, руководства полетами и надзора за ними, мер по поддержанию на должном уровне квалификации летных экипажей, проверку нормирования времени работы и отдыха, проверку назначенных инспекторов и экзаменаторов, проверку организации наземного обслуживания правил безопасности перевозки пассажиров и грузов, мер безопасности, перекрестной проверки

документации по эксплуатации и личных дел, подготовки персонала, руководств авиакомпании, финансовой жизнеспособности и учитываемых факторов, подтверждающих соответствие эксплуатации положениям сертификата эксплуатанта, надлежащим эксплуатационным требованиям и соответствующим эксплуатационным нормативам и правилам. Во время осуществления надзора инспекторы ОГА проводят проверку базовых средств, служб, аэродромов (или вертодромов), перронов и маршрутов, чтобы убедиться, что охвачены все важные области, и получить документацию в том случае, если возникнут вопросы, касающиеся фактического обоснования рекомендаций инспекторов.

Глава 2. Программа надзора и инспекции

12. В процессе сертификации инспекторы ОГА определяют методы или системы, которые намерен использовать эксплуатант, чтобы обеспечить соблюдение действующих правил, положений сертификата эксплуатанта и различных руководств эксплуатанта (т.е. Руководства по производству полетов, техническому обслуживанию, подготовке персонала и т. д.).

13. В первые месяцы работы нового эксплуатанта или эксплуатации ВС нового типа инспекторы ОГА должны быть особенно внимательны к любым нерегулярным процедурам, свидетельствам о недостаточных средствах или оборудовании или показателям о том, что эксплуатационный контроль может быть не эффективным. Это может свидетельствовать о значительном ухудшении финансового состояния эксплуатанта. Примерами тенденций, которые могут быть выявлены в финансовом состоянии эксплуатанта, являются:

- 1) значительные увольнения или текучесть кадров;
- 2) задержки с выплатой заработной платы;
- 3) увеличение частоты инцидентов / аварий;
- 4) снижение стандартов обучения;
- 5) расторжение кредитных контрактов;
- 6) неудовлетворительное техническое обслуживание воздушных судов, о чем свидетельствуют выводы инспектора по техническому обслуживанию, увеличение количества воздушных судов без летной годности, использование MEL/CDL, задержки связанные с техническим обслуживанием, и т.д.;
- 7) недостаточные поставки запасных частей;
- 8) сокращение или уменьшение частоты коммерческих полетов; а также
- 9) продажа или возврат воздушных судов или других основных предметов оборудования.

14. Тщательно изучаются договоры об аренде воздушных судов и договорные мероприятия эксплуатанта, проводимые в отношении технического и общего обслуживания воздушных судов или подготовки

персонала и т.д., при этом устанавливается, приносят ли данные мероприятия положительные результаты в том, что касается удовлетворения требований к безопасности полетов и соблюдения правил.

15. При осуществлении надзора, программа подготовки кадров также является предметом пристального изучения для обеспечения сохранения уровня подготовки персонала, продемонстрированного во время первоначального утверждения программы. В случае появления признаков того, что предусмотренная подготовка не достигает желаемых целей или в итоге привела к большому числу плохих оценок в период сдачи различных зачетов или экзаменов, инспектор ОГА убеждается, что эксплуатант принимает необходимые меры для пересмотра утвержденной программы подготовки, чтобы обеспечивать должный уровень подготовленности слушателей.

16. Цель программы надзора и инспекции деятельности эксплуатанта должна заключаться в том, чтобы:

1) установить, что эксплуатант осуществлял, осуществляет и, вероятно, будет осуществлять полеты в соответствии с надлежащей эксплуатационной практикой, положениями Сертификата эксплуатанта, эксплуатационными спецификациями, руководствами по производству полетов, техническому обслуживанию и установленными эксплуатационными нормативами, и правилами, определяемых инспекторами ОГА по ежемесячным отчетам по безопасности полетов (Приложение 1) и сверкой инспекторами отчетных данных по обеспечению безопасных полетов и системе документации по безопасности полетов;

2) установить, что эксплуатант обеспечивает соответствующее хранение документации в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики:

- а) Полетный журнал / Задание на полет – 6 месяцев;
- б) Эксплуатационный план полета – 3 месяца;
- в) Бортовой технический журнал – в течение двух лет после последней записи, произведенной в журнале;
- г) NOTAM / AIS и данные брифингов – 3 месяца;
- д) Данные о массе и центровке самолета – 3 месяца;
- е) Данные о специальных грузах, включая опасные – 3 месяца;
- ё) Наблюдения в процессе полета или любое происшествие, требующие, по мнению командира, подлежит регистрации – 3 месяца;
- ж) Доклады о превышении полетного времени или о сокращении времени отдыха экипажа - 3 месяца;
- з) Свидетельства членов летного экипажа – в течение всего срока работы специалиста в данном предприятии;
- и) План-график учета и планирования отдыха, рабочего и полетного времени членов экипажей – 15 месяцев;
- к) Данные о квалификации и тренировкам по категориям II и III ИКАО – в течение всего срока работы специалиста в данном предприятии;

л) Данные о подготовке к перевозке опасных грузов – в течение всего срока работы специалиста в данном предприятии;

м) Данные о первоначальной подготовке и проверке – в течение всего срока работы специалиста в данном предприятии;

н) Данные о периодических и вывозных (восстановительных после перерыва) полетах и проверках – в течение 12 месяцев после окончания работы каждого специалиста у Эксплуатанта;

о) Данные о подготовке / квалификации персонала в соответствии с одобренной ОГА программой подготовки и данные о проверках квалификации – в течение всего срока работы специалиста в данном предприятии;

п) Сведения о полученных дозах космической и солнечной радиации – в течение 12 месяцев после окончания работы специалиста у данного Эксплуатанта;

р) Учетные данные по Техническому обслуживанию и ремонту (ТО и Р) – до списания ВС с эксплуатации.

с) Эксплуатант должен обеспечить хранение формуляров ВС, его маршевых двигателей, ВСУ до их списания с эксплуатации, если иное не предусмотрено законодательством Кыргызской Республики.

3) Внесение записей о суммарной наработке (налете, сроке службы) в полномерную документацию осуществляется Эксплуатантом не реже, чем:

а) В Формуляры воздушного судна и его маршевых двигателей – при каждом выполнении любого вида ТО;

б) В Формуляры, Паспорта и Этикетки компонентов – при их снятии с борта воздушного судна для ТО или ремонта.

4) Эксплуатант должен обеспечить создание и устойчивое функционирование системы оформления и хранения по установленной форме, следующих учетных данных в течение указанных периодов, если иное не установлено законодательством Кыргызской Республики;

5) Детальных учетных записей о ТО и Р воздушного судна и любых установленных на нем компонентов – после выполнения ТО и Р.

Эксплуатант должен гарантировать, что при передаче воздушного судна на постоянной основе от одного Эксплуатанта к другому также будут переданы учетные данные, приведенные выше, и будет обеспечено соблюдение сроков их хранения у нового Эксплуатанта.

6) В соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики существуют следующие требования к хранению документация:

а) Отчеты по БП (Приложение 1) должны храниться в безопасном месте, защищенном от возгорания, наводнения и хищения;

б) компьютерные резервные диски, ленты и т.д. должны храниться отдельно от рабочих дисков и лент, и в условиях гарантирующих продолжительное хранение;

в) когда организация, сертифицированная в соответствии с требованиями Авиационных правил Кыргызской Республики, завершает

работы по техническому обслуживанию воздушных судов, все хранящиеся документы по техническому обслуживанию и ремонту должны быть переданы последнему клиенту (эксплуатанту / владельцу) соответствующего воздушного судна или узла воздушного судна. Если обнаружить клиента (эксплуатанта/владельца) невозможно, то документы должны быть сохранены в соответствии с требованиями АПКР.

7) обеспечить, чтобы все изменения в действующих эксплуатационных нормативах и правилах гражданской авиации, а также в поправках к Сертификату эксплуатанта или эксплуатационных требованиях или изменения по усовершенствованию правил эксплуатации применялись на практике и, при необходимости, находили свое отражение в Руководстве по производству полетов или в руководстве по техническому обслуживанию;

8) постоянно информировать орган гражданской авиации об уровне компетентности Эксплуатанта, его текущей эксплуатационной практике и учитываемых факторах, подтверждающих соблюдение положений и правил;

9) предоставлять органу гражданской авиации возможность рекомендовать изменения к правилам или проводимой политике, если инспекционные проверки указывают на то, что такие действия приведут к повышению уровня эксплуатационной безопасности; и

10) установить, следует ли продлить сертификат эксплуатанта, временно приостановить его действие, ввести дополнительные эксплуатационные ограничения или ввести в соответствии с процедурой обеспечения исполнения, приостановления, отзыва и погашения, вплоть до отзыва сертификата эксплуатанта.

Глава 3. Планирование и исполнение программы надзора

17. Чтобы программа надзора была эффективной, необходимо его тщательно спланировать и исполнить. Для планирования и исполнения программы надзора используются четыре этапа:

Первый этап:

На данном этапе проводится процедура разработки программы надзора, основанного на рисках путем определения типов необходимых проверок и частоты этих проверок

Разработка программы надзора, основанного на рисках. Ответственность за разработку ежегодной программы надзора лежит на руководителе отдела летной эксплуатации (ОЛЭ).

Программа надзора должна показывать необходимость проведения обычного и непрерывного надзора и должен предусматривать возможность проведения новых специальных надзорных утвержденных требований, основанных на результатах предыдущей надзорной деятельности или определенных показателей риска, таких как авиационные происшествия, инциденты, повторные нарушения требований АПКР и доказательств о наличии финансовых проблем.

При планировании программы надзора руководитель ОЛЭ должен определить цели программы, оценить имеющиеся ресурсы и определить конкретные типы и количество проверок, которые будут проводиться в соответствии с этой программой.

Количество проверок устанавливается с учетом текущего состояния эксплуатанта, за которым осуществляет надзор орган гражданской авиации: количество воздушных судов и разнообразие типов воздушных судов, количество членов экипажей, маршруты полетов, количество и географическое местоположение транзитных аэродромов, объем проводимой подготовки и оценка рисков, как указано выше.

При разработке программы надзора также учитывается история соблюдения эксплуатантами АПКР и сотрудничества с инспектором органа гражданской авиации.

Таким образом, аспекты эксплуатации или эксплуатанту, который связан с наибольшим риском, будет обращено более пристальное внимание.

Второй этап:

На данном этапе проводится исполнение программы надзора путем проведения проверок.

Во время проведения инспекционных проверок важны точные и качественные отчеты о проведенных инспекциях. Качество и стандартизация отчетов об инспекциях требуют использования контрольных карт проверок и форм отчетов, содержащихся в настоящем руководстве. Контрольные карты и формы - это не единственные варианты, которые можно использовать, и они также могут быть адаптированы к конкретной проводимой проверке.

Третий этап:

На данном этапе проводится анализ данных надзора, собранных из отчетов об инспекциях и соответствующей информации из других источников.

Когда в ходе выполнения программы надзора за обеспечением безопасности полетов для конкретного эксплуатанта выявляются несоответствия, эксплуатант разрабатывает «План корректирующих мероприятий по выявленным несоответствиям» (Приложение 4) по исправлению положения и оперативные меры, направленные на устранение несоответствий, и соответствующие последующие действия, направленные на определение эффективности корректирующих действий, который согласовывается с органом гражданской авиации.

После доклада эксплуатанта об устранении несоответствий проводится последующая проверка для определения эффективности проведенных мероприятий. Решение об устранении несоответствий инспекторского предписания, принимается только с заполнением отчета об устранении и несоответствий (Приложение 5).

Дополнительные проверки должны планироваться и проводиться каждый раз, когда повторяются проблемы в конкретных областях. Оценка результатов инспекции является ключевым этапом любой программы

надзора. Основная цель оценки данных наблюдений заключается в выявлении тенденций, а также недостатков, которые не связаны с очевидной тенденцией. Оценка результатов инспекции также важна с точки зрения определения и реализации последующих целей надзора и инспекционной деятельности.

Кроме того, другая соответствующая информация об инцидентах, происшествиях, добровольных и обязательных донесений и других источников может предоставить ценную информацию о тенденциях, которые могут относиться к безопасности и соответствия эксплуатанта установленным требованиям. Сводная информация на каждого эксплуатанта, собранная в ходе исполнения программы надзора, должна сохраняться в актуальном состоянии. По согласованию с другими отделами, такими как отделы по летной годности и лицензированию персонала, инспектор по летной эксплуатации оценивает данные надзора на ежемесячной основе и, при необходимости, корректирует программу надзора.

Четвертый этап:

На данном этапе проводится процедура разрешения проблем безопасности: инспекторские предписания, коррективные планы, последующие проверки и т.д.

Корректирующие действия, которые эксплуатант предпринимает самостоятельно независимо от органа гражданской авиации, должны приниматься во внимание. Необходимо определить и документировать процесс устранения недостатков в области безопасности полетов, включая сроки их исполнения эксплуатантом.

Глава 4. Программа надзора за обеспечением безопасности полетов

18. В целях осуществления полноценного и полномасштабного надзора за деятельностью эксплуатантов и иностранными воздушными судами ОГА назначает инспекторов отвечающих за осуществление надзора за деятельностью эксплуатанта и иностранными воздушными судами.

19. Программа надзора за эксплуатантами Кыргызской Республики включает:

- 1) Проведение рамповых проверок ВС;
- 2) Проведение маршрутных проверок;
- 3) Проведение проверок различных служб эксплуатанта.
- 4) Проведение проверок по ежемесячным отчетам эксплуатантов КР по устранению выявленных несоответствий, на предмет не допущения в будущем.

20. Процесс составления и утверждения программы надзора выглядит следующим образом:

Руководитель ОЛЭ ежегодно назначает ответственных инспекторов за осуществление надзора за работой каждого эксплуатанта Кыргызской Республики.

После проведения сертификации эксплуатантов Кыргызской Республики и выдачи сертификата эксплуатанта, руководитель ОЛЭ подготавливает график (Приложение 2), который осуществляет постоянный надзор за эксплуатантом ВТ в течение всего периода действия сертификата эксплуатанта. Данный график предусматривает проведение надзора после двух месяцев после выдачи сертификата эксплуатанта и за два месяца до окончания срока действия сертификата эксплуатанта. График проведения проверок подготавливается на осуществление:

- рамповых проверок;
- маршрутные проверки;
- проверок служб и подразделений эксплуатанта.

21. При разработке графика могут учитываться количество ВС эксплуатанта, включенные в Реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

22. Руководитель ОЛЭ подготавливает график проведения проверок эксплуатантов, который утверждается руководством ОГА.

Данный график содержит следующие области проверки и сроки проведения:

- 1) плановой сертификации;
- 2) последующей проверки устранения замечаний;
- 3) рамповых проверок;
- 4) маршрутных проверок;
- 5) проверки ведения документации:
 - а) определяющей правовой статус эксплуатанта;
 - б) по страхованию ответственности эксплуатанта;
 - в) финансово - экономического состояния эксплуатанта;
 - г) по подготовке авиационного персонала эксплуатанта;
 - д) по организации и проведению технической учёбы с лётными и кабинными членами экипажа;
 - е) по организации и планированию тренажёрной подготовки;
 - ё) по своевременному прохождению медицинского освидетельствования;
 - ж) по использованию сведений публикуемой службой аэронавигационной информации;
 - з) по авиационной метеорологии;
 - и) по аэродромному и наземному обеспечению полетов;
 - й) по летной годности;
 - к) по СУБП;
 - л) по организации летной работы;
 - м) по охране труда;
 - н) регламентирующей организацию и выполнение полетов;
 - о) летно-методической работы;
 - п) по использованию средств полетной информации;
 - р) системы качества эксплуатанта;

- с) входящей в систему документации по безопасности полетов;
- т) по осуществлению эксплуатантом перевозок пассажиров, багажа, груза и почты на воздушном транспорте;
- 6) проверки организации летной работы (инспекция летной службы и СОК);
- 7) проверки возможности выполнения эксплуатантом условий и разрешений, указанных в СЭ и эксплуатационных спецификациях;
- 8) проверки наличия разрешения на перевозку опасных грузов по воздуху;
- 9) проверки выполнения требований по авиационной безопасности;
- 10) проверки технического обслуживания ВС эксплуатанта;

23. При выполнении графика надзора за деятельностью эксплуатантов инспекторами ОГА используются контрольные карты, приведенные в Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики утвержденной ОГА.

24. Графики проверок эксплуатантов Кыргызской Республики должны быть утверждены в течении месяца после выдачи сертификата эксплуатанта. В случаях необходимости внесения изменений или дополнений в вышеуказанные графики руководство ОГА переутверждает их в обновленной версии в течение всего периода действия сертификата эксплуатанта.

25. Каждый инспектор из отдела или сектора ОГА, ответственный за осуществление надзора на основе утвержденных графиков проведения проверок эксплуатантов ВС Кыргызской Республики следит за графиком надзора и временем проведения надзора. В случае не возможности провести проверку инспектор предупреждает руководителя ОЛЭ о переносе времени проведения проверки.

26. Ответственный инспектор за осуществление надзора за работой эксплуатанта направляет график проверки эксплуатанту. Инспектор ОГА, осуществляющий надзор за эксплуатантом за неделю до проверки предупреждает письменно или устно соответствующую службу эксплуатанта о проведении проверки и согласует время проверки.

27. Результаты проверки оформляются чек листом инспектором, принимавший участие в проверке, которые предоставляются руководителю ОЛЭ для утверждения и принятия соответствующих мер. Выявленные замечания оформляются в виде инспекторского предписания, а их выполнение контролируется в соответствии с одобренным планом корректирующих действий. Если эксплуатант не примет требуемых мер к устранению недостатков и при не принятии мер по устранению повторных обнаруженных одинаковых несоответствий, инспектору следует информировать руководителя ОЛЭ, который информирует руководство ОГА и при необходимости, представляет рекомендации об ограничении действия,

временном или постоянном отзыве СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификаций.

28. Все документы проверки в рамках графика надзора хранятся в ОЛЭ в отдельном от сертификационных документов файле.

29. Программа надзора за иностранными эксплуатантами включает график рамповых проверок.

30. Рамповые проверки иностранных ВС производится для того, чтобы убедиться, что иностранные эксплуатанты соблюдают, на постоянной основе международные стандарты, условия и ограничения, указанные в сертификате эксплуатанта и эксплуатационных спецификациях.

31. График проведения проверок иностранных ВС разрабатывается руководителем ОЛЭ на год и утверждается руководством ОГА с учетом утвержденного расписания полетов иностранных эксплуатантов. Данный план может существенно корректироваться исходя из изменений в расписании на весенне - летний и осеннее - зимний периоды. Для реализации данного плана назначаются инспекторы, прошедшие соответствующую подготовку проведения рамповых инспекций.

Глава 5. Действия в процессе постоянного надзора

32. По результатам каждой инспекции аспектов производственной деятельности эксплуатанта и состояния его воздушных судов, инспекторами ОГА применяются соответствующие меры. В случае выявления в процессе выполнения программы надзора за деятельностью эксплуатанта каких-либо недостатков (например: превышение пределов полетного, служебного времени и времени отдыха) определяются их причины, предпринимаются безотлагательные действия по их устранению. Нарушения требований норм служебного, полетного и времени отдыха являются событиями, подлежащими расследованию ОГА.

После доклада эксплуатанта об устранении недостатков проводится последующая проверка для определения эффективности проведенных мероприятий. В случае повторного появления проблем в конкретных сферах деятельности выносится решение о способности эксплуатанта производить безопасные воздушные перевозки в дальнейшем, или введения ограничений в его производственную деятельность.

33. Выявленные аудитами и инспекциями несоответствия разделяются на три категории. Меры, предпринимаемые к эксплуатанту, зависят от категории несоответствия. Положение о трехуровневой системе несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики в Приложении 3 к настоящему Руководству. Дополнительно, инспектор ОГА применяет положения о штрафных санкциях в соответствии с Кодексом Кыргызской Республики "О правонарушениях" к эксплуатанту при обнаружении фактов

нарушения требований воздушного законодательства Кыргызской Республики.

34. Если программа надзора за обеспечением безопасности полетов и соответствующие отчеты об инспекциях показывают, что эксплуатант не смог выполнить или поддерживать требуемые стандарты сертификации или условия, указанные в СЭ и связанных с ним эксплуатационных спецификациях, ответственный инспектор ОГА информирует об этом эксплуатанта, который должен разработать план корректирующих действий в течение 15 дней приемлемый для ОГА.

35. Если эксплуатант не устраняет несоответствие, инспектор информирует руководство ОГА и, в случае необходимости, рекомендует внести ограничения в СЭ и связанные с ним эксплуатационные спецификации, временно приостановить действие СЭ. СЭ приостанавливается или аннулируется согласно Инструкции по процедурам сертификации и надзора за деятельностью эксплуатантов воздушных судов Кыргызской Республики утвержденной ОГА.

36. В тех случаях, когда инспектор, несущий основную ответственность в отношении надзора за эксплуатацией, считает, что соображения безопасности диктуют принятие немедленных действий по отзыву Сертификата эксплуатанта на временной или постоянной основе, он незамедлительно информирует об этом директора ОГА. Если после тщательного рассмотрения всех обстоятельств, обеспечения необходимой координации действий и проведения консультаций в рамках ОГА достигнуто согласие в отношении необходимости приостановления действия или отзыва сертификата эксплуатанта, ОГА направляет эксплуатанту извещение с указанием намеченных мер и причин их принятия. При отмене действия или отзыва сертификата эксплуатанта по какой-либо причине, эксплуатант должен незамедлительно вернуть сертификат эксплуатанта официальному лицу ОГА.

Глава 6. Частота проверок

37. Программа надзора корректируется на основе оценки рисков, как указано выше, минимальное количество различных видов проверок изложено ниже. Принимая во внимание ресурсы инспекторов, объемы сертификационных и надзорных мероприятий, дополнительные проверки выполняются по аспектам повышенного риска.

38. Проверки руководств. Полный плановый обзор РПП, руководство по подготовке, MEL, руководство кабинного экипажа, руководство службы обеспечения полетов и другие связанные с ним руководства должен выполняться перед очередной сертификацией заявителя.

39. Основной базовый аудит должен включать проверку эксплуатационного контроля, полетных записей, данных о полетном и полетном служебном времени, записей о подготовке и квалификационных

проверках, которые должны проводиться, по крайней мере, один раз каждый календарный год.

40. Оценка SMS эксплуатанта должна проводиться на постоянной основе. Эксплуатанту самолетов с сертифицированной взлетной массой более 27 000 кг следует принимать и выполнять программу анализа полетных данных в качестве составной части его системы управления безопасностью полетов, расшифровка и выполнение анализа полученных данных в результате эксплуатации воздушных судов должно осуществляться 100 процентов.

41. Для каждого эксплуатанта каждый тренировочный курс контролируется в течение календарного года и/или объединяется с проверкой учебного объекта и тренажерных устройств (если применимо).

42. Маршрутная проверка пилотов проводится не менее двух раз каждый календарный год.

43. Маршрутная проверка членов кабинного экипажа проводится не менее двух раз каждый календарный год.

44. Проверка работы сотрудника по обеспечению полетов проводится не менее одного раза в каждый календарных год.

45. Перронная проверка воздушных судов включенных в реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, проводятся не менее двух раз в год в соответствии с планом рамповых проверок, не включая внеплановых, которые проводятся по мере необходимости и основываются на оценке рисков для каждого эксплуатанта в отдельности.

46. ОГА осуществляет внеплановые проверки эксплуатанта, если имеется основание считать, что не соблюдаются нормативные требования гражданской авиации Кыргызской Республик, либо условия и эксплуатационные ограничения сертификата эксплуатанта.

Таковыми основаниями являются:

1) контроль за устранением ранее выявленных нарушений в результате предыдущих проверок и иных форм контроля;

2) получение информации и обращений от физических и (или) юридических лиц, государственных органов о причинении либо об угрозе причинения вреда жизни, здоровью человека, окружающей среде и законным интересам физических и (или) юридических лиц, государства;

3) инициативное обращение эксплуатанта о проведении проверки его ВС и экипажа;

4) реорганизация и изменение наименования проверяемого иностранного эксплуатанта, если в отношении него была намечена плановая проверка;

5) повторная проверка, связанная с обращением проверяемого эксплуатанта о несогласии с первоначальной проверкой.

ОТЧЕТ
по безопасности полетов и эксплуатационной деятельности
эксплуатанта ВТ _____

за _____ 20__ г.

(Отчет направляется в ОГА до 05 числа месяца, следующего за отчетным месяцем.

Ответы на все вопросы отчета обязательны)

Раздел 1. Летная и эксплуатационная деятельность.

1. Маршруты полетов.
2. Сведения по эксплуатируемым ВС.

Тип ВС, регистрационный №	Место базирования	Количество полетов	Налет, ч.	Количество выявленных отклонений по результатам СОК

3. Сведения о действующем издании (поправки) в документах, входящих в систему документации по безопасности полетов эксплуатанта. Колонки «Номер издания (поправки)» и «Дата» заполняются ежемесячно в обязательном порядке, даже если не было изменений длительное время.

Документ Системы документации по безопасности полетов	Номер Издания (поправки)	Дата	Краткое содержание	Учтено в документе эксплуатан та
РЛЭ (FCOM,QRH)				РПП, SOP
MMEL				MEL
др.				

Примечание: Предоставляются сведения о поступивших поправках в документы системы БП производителя ВС: РЛЭ (FCOM, QRH), Типовой минимальный перечень оборудования (MMEL) и др. При необходимости, своевременно вносятся изменения и дополнения в документы системы БП авиакомпании: РПП и отдельные руководства и материалы, являющиеся составной частью РПП, Перечень минимального оборудования (MEL), Инструкцию по взаимодействию членов экипажа (SOP) и др, с представлением сведений о поправке в соответствующий документ системы БП авиакомпании.

4. Сведения по авиационным специалистам.
- 4.1. Сведения по налету и отклонениях от положений по нормированию в АП КР 6.

Специалист/количество	Средний налет часов	Количество выявленных отклонений*
Командир воздушного		

судна		
Второй пилот		
Кабинный экипаж/ Бортоператор		

*Ежемесячный и ежеквартальный доклад включает: отклонения от служебного, полетного времени и времени отдыха.

Примечание: Ежегодный доклад об отклонениях от положений, направляется в конце года.

4.2. Сведения о наличии полного подготовленного состава специалистов.

(указать количество и: удовл. или неудовл. (необходимость в наборе новых сотрудников))

Специалист	Количество специалистов	Количество полетов ВС
Командир воздушного судна		
Второй пилот		
Кабинный экипаж/ Бортоператор		
Сотрудник по обеспечению полетов		
Инженерно-технический персонал		

Раздел 2. Безопасность полетов.

1. Состояние безопасности полетов

- нарушение.....
- инцидент.....

2. Уровень риска авиационного события.

3. Принятые меры по предотвращению нарушений и выявленных отклонений.

4. Результаты анализа поступающих добровольных донесений и перечень выработанных рекомендаций по повышению уровня безопасности полетов.

Раздел 3. Организация подготовки и летной работы.

1. Подготовка/Переподготовка/Специальная подготовка (RVSM, PBN, CAT II/III, EDTO, CRM)/Повышение квалификации специалистов

2. Тренажерная подготовка специалистов

3. Состояние дисциплины

Эксплуатанты и ОТО – (Организация Технического Обслуживания) ежемесячно предоставляют в орган ГА доклады о мерах воздействия в соответствии с «Уставом о дисциплине работников ГА» на авиационных техников и инженеров, которые не выполняют свои обязательства предоставленными им свидетельством авиационного техника или инженера.

4. Информация о проведенной ежемесячной технической учебе с летным и техническим составами с указанием содержания учебы, изученной документации и принятых зачетов. Эксплуатанты, которые не могут обеспечить проведение технической учебы в один день, проводят его в несколько этапов, информация о которых также указывается в настоящем отчете.

Ответственное лицо по системе управления
безопасностью полетов

ФИО

Подпись/дата

Примечание: Инспектор органа ГА КР, назначенный куратором авиакомпании ежемесячно вносит данные в компьютеризованную программу учета документов системы БП, подготовки, служебного, полетного времени и времени отдыха и ежеквартально выполняет сверку представленных данных в отчете авиакомпании, по плану-графику программы надзора куратора.

Приложение 2

«Утверждаю»

«__» ____ 20__ г.

**ГРАФИК
НАДЗОРА ЗА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

Область проверки	Двадцать месяцев после даты получения СЭ и два месяца до продления СЭ 20__																					
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						

Руководство по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта

**ГРАФИК
РАМПОВОЙ ПРОВЕРКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА
ЭКСПЛУАТАНТА ВТ _____**

			Двадцать месяцев после даты получения СЭ и два месяца до продления СЭ 20__20__																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
№	Тип ВС	Регистрационный номер																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
1																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																									

ГРАФИК
МАРШРУТНЫХ ПРОВЕРОК ЭКСПЛУАТАНТА ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА _____

			Двадцать месяцев после даты получения СЭ и два месяца до продления СЭ 20__20__																									
№	Тип ВС	Регистрационный номер																										
1																												

Руководитель ОГА по летной эксплуатации

Подпись _____

ПОЛОЖЕНИЕ
о трехуровневой системе несоответствий
стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской
авиации
Кыргызской Республики

1. Общие положения
2. Оценка несоответствия - уровень "А"
3. Оценка несоответствия – уровень "В"
4. Оценка несоответствия - уровень "С"

1. Общие положения

1. Настоящее Положение о трехуровневой системе несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики (далее - "Положение") разработано в соответствии с Воздушным кодексом Кыргызской Республики (ВК КР), Авиационных Правил Кыргызской Республики (АП КР), Конвенцией о международной гражданской авиации (г.Чикаго, 1944), стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и приложений к ней.

2. Классификация нарушений, установленных в настоящем Положении является обязательной для всех субъектов правоотношений (эксплуатантов), на которых распространяется действие законодательства в сфере гражданской авиации Кыргызской Республики.

3. Оценка несоответствий стандартам обеспечения безопасности полетов эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики производится органом гражданской авиации Кыргызской Республики (далее - ОГА) на основании требований воздушного законодательства Кыргызской Республики.

4. Действия настоящего Положения распространяется на нарушение, несоответствие и несоблюдение стандартов изложенных в воздушном законодательстве Кыргызской Республики, стандартам и рекомендуемой практики ИКАО выявленные инспекторами ОГА во время проведения:

- рамповых и маршрутных проверок воздушного судна (ВС);
- процедур сертификации эксплуатантов воздушного транспорта;
- межсертификационных и инспекторских проверках в рамках программы (графика) надзора за деятельностью эксплуатантов воздушного транспорта Кыргызской Республики.

5. В случае отсутствия оперативного реагирования или невыполнения корректирующих мероприятий по устранению выявленных нарушений, несоответствий и замечаний в установленные сроки настоящего положения, ОГА вправе изменить уровень Оценки несоответствия с уровень "С" до уровня "А" при условии проведения оценки рисков, влияющих на безопасность.

2. Оценка несоответствия - уровень "А"

6. Уровень "А" устанавливается при обнаружении любого существенного несоответствия и нарушения стандартов воздушного законодательства Кыргызской Республики в области безопасности, процедур и руководящих документов эксплуатанта воздушного транспорта, которое снижает уровень безопасности и серьезно угрожающий безопасности полетов, вследствие которых Свидетельство эксплуатанта авиакомпании

или Сертификат летной годности воздушного судна, приостанавливаются до устранения замечания.

7. К уровню "А" относятся следующие нарушения:

1) эксплуатация ВС с просроченными агрегатами с ограниченным ресурсом (часы/циклы/ календарный срок);

2) выполнение полетов на неисправном ВС;

3) эксплуатация воздушного судна не по назначению;

4) вылет воздушного судна без необходимого и/или неисправного для полёта бортового и/или аварийно спасательного оборудования;

5) вылет воздушного судна без регистрационных/национальных опознавательных знаков или с искаженными/частично нанесенными знаками;

6) вылет воздушного судна без (CRS - Certificate of realize to service) технического обслуживания и без неоформленной судовой технической документацией;

7) эксплуатация воздушного судна членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава, не имеющих допуск на данный тип воздушного судна;

8) эксплуатация воздушного судна членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава, не имеющих действующего Свидетельства авиационного персонала гражданской авиации Кыргызской Республики или Сертификата о признании иностранного Свидетельства;

9) эксплуатация воздушного судна членами лётного и кабинного экипажей и специалистами технического состава с просроченными сроками действия Свидетельств авиационного персонала и приложений к нему;

10) нарушение установленных норм полетного рабочего времени и времени отдыха членами летного состава экипажа;

11) нарушение правил организации, обеспечения, эксплуатации ВС и производства полетов, приведших к авиационному происшествию;

12) нарушение установленных обязательных требований по подготовке, поддержанию и повышению квалификации членов летного состава экипажа;

13) сокрытие авиационных происшествий и инцидентов, подлежащих расследованию в гражданской авиации;

14) внесение изменений в конструкцию ВС, влияющих на безопасность полетов, с нарушением установленных процедур;

15) перевозка пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, не прошедших предполетный досмотр на авиационную безопасность;

16) нарушение эксплуатационных ограничений и правил по перевозке пассажиров, багажа, грузов, почты, бортовых запасов, сверхнормативная загрузка грузовой или пассажирской кабины ВС;

17) перевозка опасных грузов без специального разрешения эксплуатанта на перевозку опасных грузов (ОГ) и без разрешения ОГА на перевозку ОГ.

18) вылет воздушного судна без:

- Сертификата эксплуатанта (копия);

- Эксплуатационных спецификаций

- Свидетельства о регистрации;

- Сертификата летной годности или с просроченным сроком его действия;

- Сертификата по шумам;

- Разрешения на бортовые радиостанции

- Бортового журнала;

- Соответствующих страховых полисов на членов экипажа, на воздушное судно, на пассажиров, на груз и ответственности перед третьими лицами;

- Руководства по летной эксплуатации воздушного судна, сверенного в соответствии с последними изменениями в данное Руководство (FCOM-Flight crew

operation manual,QRH- Quick Reference Handbook, SOP- Standard Operational Procedure, FOM- Flight Operation Manual);

- Руководства по технической эксплуатации воздушного судна;
- MEL- Minimum Equipment List- (перечень минимального оборудования) и CDL- Configuration Deviation List- (перечень отклонений от конфигурации), одобренного ОГА КР;

19) отсутствие и/или несоответствие Руководства по управлению безопасностью полетов требованиям воздушного законодательства Кыргызской Республики, включая отсутствие или неполное выполнение программы по проведению анализа полетных данных и поддержания системы управления безопасности полетов эксплуатанта ВТ;

Примечание: Оценка несоответствий стандартам обеспечения авиационной безопасности эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики осуществляется в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность».

3. Оценка несоответствия - уровень "В"

8. Уровень "В" - устанавливается при обнаружении любого несоблюдения и несоответствия стандартов воздушного законодательства Кыргызской Республики в области безопасности, процедур и руководящих документов эксплуатанта воздушного транспорта, которое может снизить уровень безопасности и поставить под угрозу безопасность полетов, требующие незамедлительного реагирования и устранения замечаний не более чем в течение 1 (одного) месяца с момента обнаружения.

9. К уровню "В" относятся следующие нарушения:

1) эксплуатация воздушного судна членами экипажа с нарушениями ведения бортовой документации;

2) техническое обслуживание и эксплуатация воздушного судна членами экипажа с просроченными курсами повышения квалификации, тренажерной подготовки и/или квалификационных проверок;

3) невыполнение эксплуатантом нижеследующего:

- ведение личных дел и летных книжек личного состава,
- ведение графиков отдыха и отпусков личного состава, тренажерной подготовки, курсов повышения квалификации по специальности, английскому языку и правилам полетов на международных линиях, перевозкам опасных грузов, аварийно – спасательная подготовка, допуск к полетам PBN - навигация основанная на характеристиках, RVSM - сокращенные интервалы вертикального эшелонирования, TCAS - система предупреждения столкновения самолётов в воздухе, (ACAS II- бортовая система предотвращения столкновений, EGPWS- система предупреждения об опасной близости земли, Tracker - устройство для дистанционного отслеживания местоположения воздушного судна;

4) отсутствие у летного экипажа возможности наблюдать зону пассажирского салона, непосредственно прилегающую к кабине экипажа, вести связь с бортпроводниками из кабины, а также отсутствие систем сигнализации "Опасность";

5) несоответствие позиций отраженных в Руководстве по производству полетов, фактическому положению дел у эксплуатанта:

- структурная схема летной службы;
- положение о летной службе;
- штатная численность и укомплектованность;
- должностные инструкции командно-руководящего состава, старших специалистов, инструкторов и других специалистов, входящих в летную службу

- приказы о назначении на должность лиц летного состава и ответственных за ведение контрольных экземпляров нормативных документов и РЛЭ по типам ВС;
- план основных мероприятий летной службы на месяц, год;
- план-график проверок командно-летного, инструкторского, летного составов на год;

б) отсутствие и/или не имеющего крайней ревизии Руководства по производству полетов (РПП) и/или составных частей РПП утвержденного ОГА;

7) квалификационное и/или профессиональное несоответствие руководителей подразделений эксплуатанта:

- директора летной службы;
- технического директора;
- инспектора по безопасности полетов;
- менеджера по качеству;
- менеджера по перевозке опасных грузов на воздушном транспорте;
- менеджер по авиационной безопасности;
- менеджера по обеспечению полетов (Flight dispatcher);

Примечание: Оценка несоответствий стандартам обеспечения авиационной безопасности эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики осуществляется в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность».

4. Оценка несоответствия - уровень "С"

10. Уровень "С" - несоблюдение стандартов безопасности полетов. Требуется устранения не позднее 3 (трех) месяцев с момента обнаружения.

11. К уровню "С" относятся следующие нарушения:

- 1) нарушения, не вошедшие в уровни "А" и "В";
- 2) недостатки процесса организации работы, производственной дисциплины персонала;

- нарушения сроков предоставления отчетности в орган гражданской авиации КР;
- правильность заполнения и оформления документации;
- инструкция по охране труда летного состава и другого персонала;
- наличие форменной одежды.

Примечание: Оценка несоответствий стандартам обеспечения авиационной безопасности эксплуатантов гражданской авиации Кыргызской Республики осуществляется в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики «АПКР 17. Авиационная безопасность».

Руководство по процедурам постоянного надзора за деятельностью эксплуатанта воздушного транспорта

Приложение 4

ПЛАН КОРРЕКТИРУЮЩИХ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ВЫЯВЛЕННЫМ НЕСООТВЕТСТВИЯМ

Информация об аудите:	Дата:	Место проведение аудита:
Подготовлено:	Утверждено:	
Согласовано:		

Категория несоответствия	Описание несоответствия	Анализ первопричин	Превентивные действия	Корректирующее действие	Сроки выполнения & ответственное лицо

ОТЧЕТ ОБ УСТРАНЕНИИ ВЫЯВЛЕННЫХ НЕСООТВЕТСТВИЙ

Наименование эксплуатанта ВТ

Тип ВС, страна регистрации, регистрационный номер		
Ссылка на документ описывающий замечания и недостатки (ИП, Чек лист и т.п.)		
ОТЧЕТ О ПРОВЕРКЕ		
Выявленные замечания и недостатки	Устранение замечаний и недостатков (устранено \не устранено)	Ф.И.О. ответственного инспектора/ропись
Наименование подразделения (отдела) Орган ГА / _____		
1.		
2.		
Наименование подразделения (отдела) Орган ГА / _____		
3.		
4.		
Председатель комиссии по сертификации (уполномоченный инспектор органа ГА)	Уполномоченный представитель эксплуатанта ВС	
Ф.И.О. _____	Ф.И.О. _____	
Подпись _____	Подпись _____	
ДАТА «__» _____	ДАТА «__» _____	

Кыргыз Республикасынын
Министрлер Кабинетине караштуу
Жарандык авиация
мамлекеттик агенттигинин
2023-ж. «16» 02 № 1305
буйругуна 3 тиркеме



**Аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу
көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча
КОЛДОНМО**

1-глава. Кыскартуулар

Ушул Колдонмонун максаттары үчүн кыскартуулар колдонулат, алар төмөнкүлөрдү билдирет:

ЖАО	Жарандык авиация органы
КР АК	Кыргыз Республикасынын Аба кодекси
КРАЭ	Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелери
САТ-II, САТ-III	Кагылышууларды четтетүүнүн борттук тутуму
УЭК УЭК	Самолеттун учуу эксплуатациялоосу боюнча колдонмо
УЖК	Учууларды жүргүзүү боюнча колдонмо
OPS	Учуу эксплуатациялоосу бөлүмү
MEL	АКнын минималдуу жабдууларынын тизмеги
ЭТ	Эксплуатанттын тастыктамасы
АТС/УВД/ОВД	Аба кыймылын башкаруу
CDL	Конфигурациядан четтөөлөрдүн тизмеги
EDTO/ETOPS	Запас аэродромго кетүүнүн көбөйтүлгөн убактысы менен эксплуатациялоо
GPWS	Жерге жакыndoо жөнүндө эскертүү тутуму
MMEL	MEL мастер
NOTAM	Учкучтар үчүн билдирүү
PBN	Мүнөздөмөлөргө негизделген навигация
PIC/ АКК	Аба кемесинин командири
RVSM	Вертикалдуу эшелондоонун кыскартылган минимумдары
SMS/УКБТ	Учуулардын коопсуздугун башкаруу тутуму
АК	Аба кемеси

1-глава. Жалпы жоболор

1. Аба транспортунун эксплуатантынын ишине жарандык авиация органы (мындан ары – ЖАО) тарабынан туруктуу көзөмөл тастыктамалоо тутумунун ажыралгыс бөлүгү жана коопсуз коммерциялык аба ташууларын камсыз кылуу максатында талап кылынган эксплуатациялык стандарттарды сактоо үчүн ЖАОнун жоопкерчилик элементи болуп саналат. Эксплуатант өзүнүн өндүрүштүк ишинин ар кандай убактысында тастыктамалык талаптарга ылайык келүүгө тийиш. Туруктуу көзөмөлдү ЖАОнун инспекторлору төмөнкүлөрдүн жоболоруна ылайык жүргүзөт:

- ЖАОнун көзөмөлүнүн тобокелдиктерге негизделген жылдык планынын, ал жарандык авиация органынын бөлүмдөрү тарабынан түзүлөт жана үстүдөгү жылдын декабрында бекитилет;

- эксплуатанттардын учуулардын коопсуздугу боюнча ар айдагы отчетторунун (1-тиркеме);

- авиациялык техниканын бузулуулары боюнча эксплуатанттардын баяндамаларынын («Алар боюнча ЖАОго кабар бериле турган АТнын иштебей калуулары, бузуктары же кемчиликтери менен байланышкан факторлордун тизмеги»);

- чет өлкөлүк аэропорттордо колдонулуп жаткан АКларды жүргүзүлгөн рампалык инспекциялар жөнүндө эксплуатанттардын милдеттүү баяндамаларынын жана алардын натыйжаларынын;

- авиакомпания туруктуу жайгашкан жер боюнча, ошондой эле ижаранын ар кандай түрлөрүнүн негизинде эксплуатацияланып жаткан айрым аба кемелеринин жайгашкан жерлеринде пландуу, кийинки (инспектордук милдеттендирүүлөрдү четтеткенден кийин), маршруттук жана рампалык текшерүүлөрдүн учурунда авиакомпаниянын ишин текшерүү жана туруктуу көзөмөлдөө боюнча инспектордун жекече план-графигинин (2-тиркеме).

2. Мындай көзөмөлдүн натыйжалары эксплуатанттын эксплуатациялык спецификацияларын кайра кароого, ЭСны убактылуу токтотууга же аны кайра чакыртып алууга алып келиши мүмкүн.

3. Тастыктамалоо жол-жобосун же туруктуу көзөмөлдү жүргүзүү жөнүндө ар түрдүү бөлүмдөрдүн инспектордук курамынын маалымдар болушу максатында учууну эксплуатациялоо бөлүмүнүн (УЭБ) жетекчиси ар айдагы негизде жогоруда көрсөтүлгөн жол-жоболорго тартылган инспекторлорду тартуу менен кеңешмелерди өткөрөт, аларда тастыктамалоонун, көзөмөлдүн, учурдагы стандарттарга табылган шайкеш эместиктерди жоюунун маалыматтары жана файлдык тутумду/конкреттүү эксплуатанты бар маалымат базасын жаңылоо максатында кат алышуу талкууланат.

4. ЖАОнун учуулардын коопсуздугун камсыз кылууга көзөмөлдү жүргүзүүгө ыйгарым укуктуу бардык инспекторлору аларды ЖАО дайындаган инспекторлор катары аныктаган ыйгарым укуктарга ээ.

Инспектордун ыйгарым укуктары колдонуудагы аба мыйзамдары менен аныкталат, ага ылайык ал эксплуатанттын ишин текшерүүгө укуктуу. Мындан тышкары, инспектордун кызмат ордун жана ыйгарым укуктарын аныктаган анын документинин колдонулушунун мөөнөтү аяктаган датасы жана инспектордун учурдагы фотосүрөтү болот.

5. ЖАОнун эксплуатанттардын ишине көзөмөлдү жүзөгө ашырып жаткан инспекторлору авиакомпаниялардын офисинде учуу документтерин, кызматтык жайларды, күбөлүктөрдү жана эксплуатанттын башка документтерин текшерүүнү жүргүзүүнүн объективдүүлүгү үчүн, ошондой эле аба кемелеринде рампалык жана маршруттук инспекцияларды жүргүзүү учурунда жеке жоопкерчилик тартат.

6. Инспекторду эксплуатанттын ишинин ар кандай аспектерин көзөмөлдөө үчүн жооптуу кылып дайындаган учурда анын квалификациясы, өз алдынча иштөөгө тиешелүү жеткиликтүүлүктүн болушу жана өндүрүштүк иштин төмөнкүдөй спецификацияларын билиши эске алынат:

- а) жүргүнчүлөрдү ташуулар;
- б) жүк ташуулар;
- в) аралаш ташуулар;
- г) авиациялык иштер;
- д) АКны техникалык эксплуатациялоо;
- е) машыктыруучу учуулар;
- ж) коркунучтуу жүктөрдү ташууларга жеткиликтүүлүк;
- з) САТ-II, САТ-III жана башкалар боюнча конууларды аткарууга

жеткиликтүүлүк.

7. Эксплуатант аба кемелерин эксплуатациялоонун ар кандай учурунда өзүнчө алынган ар бир аба кемесинин учууга жарактуулугун сактоого жана бүтүндөй алганда коопсуз аба ташууларын аткарууга өзүнүн кудуреттүүлүгүн ырастоого тийиш. Эксплуатанттын мүмкүнчүлүктөрүнүн жана компетенттүүлүгүнүн деңгээли алгачкы тастыктамалоонун учурунда андан талап кылынгандай ылайык келүүгө же андан ашууга тийиш.

8. Авиакомпаниялардын кураторлору дайындаган ЖАОнун инспекторлору учуулардын коопсуздугу боюнча ар айдагы отчеттордо авиакомпаниялар берген маалыматтарды салыштырууну квартал сайын аткарат.

9. Көзөмөлдү жүзөгө ашырууга ыйгарым укуктуу бардык инспекторлор жүргүзүлгөн текшерүү жөнүндө отчетту тариздөөгө тийиш.

10. Эксплуатанттардын ишине толук баалуу жана толук масштабдуу көзөмөлдү жүзөгө ашыруу максатында ЖАО Көзөмөлдөө программасын иштеп чыгат, анда көзөмөлдөө боюнча негизги иш-чаралар көрсөтүлөт (2-тиркеме).

11. Көзөмөлдөө боюнча бардык иш-чараларда камтылган тармактар алгачкы тастыктамалоо процессинин учурундагы эле тармактар болууга тийиш жана, бери болгондо, эксплуатантты уюштурууну кайталап баалоону, административдик-уюштуруу ишинин жана башкаруунун, аба кемелеринин

1. The first part of the report deals with the general situation of the country and the progress of the work during the year.

2. The second part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

3. The third part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

4. The fourth part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

5. The fifth part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

6. The sixth part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

7. The seventh part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

8. The eighth part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

9. The ninth part of the report deals with the results of the work during the year and the progress of the work during the year.

каражаттарын, жабдууларынын, техникалык тейлөөнүн натыйжалуулугун, учууларга жетекчилик кылууну жана аларды көзөмөлдөөнү, учуучу экипаждардын квалификациясын тиешелүү деңгээлде сактоо боюнча чараларды, иштөө жана эс алуу убактысын ченемдөөнү текшерүүнү, дайындалган инспекторлорду жана экзаменаторлорду текшерүүнү, жердеги тейлөө уюмдары жүргүнчүлөрдү жана жүктөрдү ташуунун коопсуздук эрежелерин, коопсуздук чараларын уюштуруусун текшерүүнү, эксплуатациялоо боюнча документтерди жана өздүк иштерди, авиакомпаниянын персоналын, жетекчилигин даярдоону, финансылык кудуреттүүлүктү жана эксплуатанттын тастыктамасынын эксплуатациялоо жоболоруна, тиешелүү эксплуатациялоо талаптарына жана тиешелүү эксплуатациялык нормативдерге жана эрежелерге шайкештигин ырастаган эске алынуучу факторлорду кайчы текшерүүнү камтыйт. Көзөмөлдү жүзөгө ашыруу учурунда ЖАОнун инспекторлору бардык маанилүү тармактар камтылганына ынануу жана, эгерде инспекторлордун сунуштамаларынын иш жүзүндөгү негиздемелерине тиешелүү маселелер келип чыкса, документтерди алуу үчүн базалык каражаттарды, кызматтарды, аэродромдорду (же вертодромдорду), перрондорду жана маршруттарды текшерүүнү жүргүзөт.

2-глава. Көзөмөлдөө жана инспекциялоо программасы

12. Тастыктамалоо процессинде ЖАОнун инспекторлору колдонуудагы эрежелердин, эксплуатанттын тастыктамасынын жоболорунун жана эксплуатанттын ар кандай колдонмолорунун (башкача айтканда, Учууларды жүргүзүү, техникалык тейлөө, персоналды даярдоо ж.б. боюнча колдонмолор) сакталышын камсыз кылуу үчүн эксплуатант пайдаланууга ниеттенген методдорду же тутумдарды аныктайт.

13. Жаңы эксплуатанттын иштөөсүнүн же АКны эксплуатациялоонун алгачкы айларында ЖАОнун инспекторлору ар кандай жөнгө салынбаган жол-жоболорго, жетишсиз каражаттар же жабдуулар жөнүндө тастыктоолорго же эксплуатациялык контролдоо натыйжалуу болбой калышы мүмкүн экендиги жөнүндө көрсөтүүлөргө өзгөчө көңүл бурууга тийиш. Бул эксплуатанттын финансылык абалынын кыйла начарлагандыгы жөнүндө тастыктай алат. Эксплуатанттын финансылык абалынан табылышы мүмкүн болгон тенденциялардын мисалдары болуп төмөнкүлөр саналат:

- а) кадрларды көп бошотуулар же алардын кетип калуулары;
- б) эмгек акыны төлөөнү создуктуруулар;
- в) инциденттердин / кырсыктардын жыштыгынын көбөйүшү;
- г) окутуу стандарттарынын төмөндөшү;
- д) кредиттик контракттарды бузуу;
- е) аба кемелерин канааттандыралыксыз техникалык тейлөө, бул жөнүндө техникалык тейлөө боюнча инспектордун тыянактары, учууга жараксыз аба кемелеринин санынын көбөйүшү, MEL/CDL'ди пайдалануу,

техникалык тейлөө менен байланышкан создуктуруулар жана башкалар тастыктап турат;

ж) запастык бөлүктөрдү берүүнүн жетишсиздиги;

з) коммерциялык учуулардын кыскарышы же жыштыгынын азайышы; ошондой эле

и) аба кемелерин жана жабдуулардын башка негизги буюмдарын сатуу же кайра кайтаруу.

14. Аба кемелеринин ижарасы жөнүндө келишимдер жана аба кемелерин техникалык жана жалпы тейлөө же персоналды даярдоо ж.б. жагынан жүргүзүлүп жаткан эксплуатанттын келишимдик иш-чаралары кылдат изилденүүдө, мында бул иш-чаралар учуулардын коопсуздугуна жана эрежелерди сактоого карата талаптарды канааттандыруу жагынан оң натыйжаларды алып келип жаткандыгы же жоктугу аныкталууда.

15. Көзөмөлдү жүзөгө ашырууда кадрларды даярдоо программасы ошондой эле программаны алгачкы бекитүү учурунда көрсөтүлгөн персоналды даярдоонун деңгээлин сактоону камсыз кылуу үчүн кылдат изилдөөнүн предмети болуп саналат. Каралган даярдык ойдогудай максаттарга жетпегендигинин же жыйынтыгында ар түрдүү зачетторду же экзамендерди тапшыруу мезгилинде көп сандаган начар бааларга алып келгендигинин белгилери пайда болгон учурда ЖАОнун инспектору эксплуатант угуучулардын даярдыгынын тиешелүү деңгээлин камсыз кылуу үчүн даярдоонун бекитилген программасын кайра кароо үчүн зарыл чараларды көрүп жаткандыгына ынанат.

16. Эксплуатанттын ишин көзөмөлдөө жана инспекциялоо программасынын максаты төмөнкүлөр болууга тийиш:

1) ойдогудай эксплуатациялык практикага, Эксплуатанттын тастыктамасынын жоболоруна, учууларды жүргүзүү, техникалык тейлөө боюнча колдонмого жана белгиленген эксплуатациялык ченемдерге жана учуулардын коопсуздугунун ар айдагы отчеттору боюнча ЖАОнун инспекторлору аныктай турган эрежелерге (1-тиркеме) жана учуулардын коопсуздугун камсыз кылуу боюнча отчеттук маалыматтарды инспекторлор салыштыруусуна жана учуулардын коопсуздугу боюнча документтердин тутумуна ылайык эксплуатант учууларды жүзөгө ашырганын, жүзөгө ашырып жатканын жана, кыязы, жүзөгө ашыра тургандыгын белгилөө;

2) Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин талаптарына ылайык эксплуатант төмөнкүдөй документтерди тиешелүү сактоону камсыз кылып жатканын белгилөө:

а) Учуулардын журналы / Учууга тапшырма – 6 ай;

б) Учуулардын эксплуатациялык планы – 3 ай;

в) Борттук техникалык журнал – журналда жүргүзүлгөн акыркы жазуудан кийин эки жылдын ичинде;

г) NOTAM / AIS жана брифингдердин маалыматтары – 3 ай;

д) Самолеттун салмагы жана борбордоштруу жөнүндө маалыматтар – 3 ай;

е) Атайын, анын ичинде коркунучтуу жүктөр жөнүндө маалыматтар – 3 ай;

ё) Учуу процессиндеги байкоо жүргүзүүлөр же, командирдин пикири боюнча, катталууга тийиш болгон ар кандай окуя – 3 ай;

ж) Учуу убактысынан ашып кетүү жөнүндө же экипаждын эс алуу убактысын кыскартуу жөнүндө баяндамалар – 3 ай;

з) Учуучу экипаждын мүчөлөрүнүн күбөлүктөрү – адис бул ишканада иштеген бүткүл мөөнөттүн ичинде;

и) Экипаждардын мүчөлөрүнүн эс алуусун, жумуш жана учуу убактысын эсепке алуунун жана пландаштыруунун план-графи – 15 ай;

к) II жана III ИКАО категориялары боюнча квалификация жана машыгуулар жөнүндө маалыматтар – адис бул ишканада иштеген бүткүл мөөнөттүн ичинде;

л) Коркунучтуу жүктөрдү ташууга даярдык жөнүндө маалыматтар – адис бул ишканада иштеген бүткүл мөөнөттүн ичинде;

м) Алгачкы даярдоо жана текшерүү жөнүндө маалыматтар – адис бул ишканада иштеген бүткүл мөөнөттүн ичинде;

н) Мезгилдүү жана ташып чыгуучу (тыныгуудан кийин калыбына келтирүүчү) учуулар жана текшерүүлөр жөнүндө маалыматтар – Эксплуатанттар ар бир адистин иштөөсү аяктагандан кийин 12 айдын ичинде;

о) ЖАО жактырган даярдоо программасына ылайык персоналды даярдоо / квалификациясы жөнүндө маалыматтар жана квалификациясын текшерүүлөр жөнүндө маалыматтар – адис бул ишканада иштеген бүткүл мөөнөттүн ичинде;

п) Космостук жана күн радиациясынын алынган дозалары жөнүндө маалыматтар – бул Эксплуатанттар адистин иштөөсү аяктагандан кийин 12 айдын ичинде;

р) Техникалык тейлөө жана оңдоо (ТТ жана О) боюнча эсепке алуу маалыматтары – АК эксплуатациялоодон алып салынганга чейин;

с) Эгерде Кыргыз Республикасынын мыйзамдарында башкасы каралбаса, эксплуатант АКнын формулярлары, анын марштык кыймылдаткычтары, ВСУ эксплуатациялоодон чыгарылып салганга чейин аларды сактоону камсыз кылууга тийиш.

3) Суммалык кошумча иштетүү (учуулар, кызмат кылуунун мөөнөтү) жөнүндө жазууларды жарым өлчөмдүү документтерге киргизүүнү эксплуатант төмөнкүлөргө киргизүүдөн кем эмес жүзөгө ашырат:

а) Аба кемесинин жана анын марштык кыймылдаткычынын формулярларына – ар кандай түрдөгү техникалык тейлөөнү ар бир жолу аткарганда;

б) Формулярларга, Паспортторго жана Компоненттердин этикеткаларына – ТТ же оңдоо үчүн аларды аба кемесинин бортунан алып салганда.

4) Эгерде Кыргыз Республикасынын мыйзамдарында башкасы каралбаса, эксплуатант көрсөтүлгөн мезгилдердин ичинде төмөнкүдөй эсепке

алуу маалыматтарын белгиленген форма боюнча тариздөө жана сактоо тутумун түзүүнү жана туруктуу иштешин камсыз кылууга тийиш;

5) Аба кемесин жана анда орнотулган ар кандай компоненттерди ТТ жана О жөнүндө кең-кесири эсепке алуу жазууларын – ТТ жана О аткарылгандан кийин.

Эксплуатант аба кемесин бир Эксплуатанттан башкасына өткөрүп берүү учурунда ошондой эле жогоруда келтирилген эсепке алуу маалыматтары берилет жана жаңы Эксплуатантта аларды сактоо мөөнөттөрүн сактоо камсыз кылынат деп кепилдик берүүгө тийиш.

6) Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерине ылайык документтерди сактоого төмөнкүдөй талаптар бар:

а) БП боюнча отчеттор (1-тиркеме) тутанып кетүүдөн, суу каптоодон жана уурдоодор корголгон коопсуз жерде сакталууга тийиш;

б) компьютердик резервдик дискалар, ленталар жана башкалар жумушчу дискалардан жана ленталардан өзүнчө жана узакка сактоого кепилдик берүүчү шарттарда сакталууга тийиш;

в) Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерине талаптарына ылайык тастыктамаланган уюм аба кемелерин техникалык тейлөө боюнча ишти аяктаган учурда техникалык тейлөө жана оңдоо боюнча сакталып турган бардык документтер тиешелүү аба кемесинин же аба кемесинин түйүнүнүн кийинки кардарына (эксплуатантына / ээсине) өткөрүп берилүүгө тийиш. Эгерде кардарды (эксплуатантты / ээсин) табуу мүмкүн болбосо, анда документтер КРАЭнин талаптарына ылайык сакталууга тийиш.

7) жарандык авиациянын колдонуудагы эксплуатациялык ченемдериндеги жана эрежелериндеги, ошондой эле Эксплуатанттын тастыктамасына карата түзөтүүлөрдөгү же эксплуатациялык талаптардагы бардык өзгөртүүлөр же эксплуатациялоо эрежелерин өркүндөтүү боюнча өзгөртүүлөр практикада колдонулушун жана, зарылчылык болгон учурда, Учууларды жүргүзүү боюнча колдонмодо же техникалык тейлөө боюнча колдонмодо чагылдырылышын камсыз кылуу;

8) Эксплуатанттын компетенттүүлүгүнүн деңгээли, анын учурдагы эксплуатациялык практикасы жана жоболор менен эрежелерди сактоону ырастаган эсепке алынуучу факторлор жөнүндө жарандык авиация органына дайыма маалымдоо;

9) эрежелерге же жүргүзүлүп жаткан саясатка өзгөртүүлөрдү сунуштоо мүмкүнчүлүгүн, эгерде инспекциялык текшерүүлөр мындай аракеттер эксплуатациялык коопсуздуктун деңгээли жогорулашына алып алып келе тургандыгын көрсөтүп турса, жарандык авиация органына берүү; жана

10) эксплуатанттын тастыктамасын узартуу, анын колдонулушун убактылуу токтотуу, кошумча эксплуатациялык чектөөлөрдү киргизүү же дээрлик эксплуатанттын тастыктамасын кайра чакыртыл алууга чейин аткарууну камсыз кылуу, токтото туруу, кайра чакыртып алуу жана тындыруу жол-жобосуна ылайык киргизүү керектигин же жоктугун белгилөө.

3-глава. Көзөмөлдөө программаларын пландаштыруу жана аткаруу

17. Көзөмөлдөө программасы натыйжалуу болушу үчүн аны кылдат пландаштыруу жана аткаруу зарыл. Көзөмөлдөө программасын пландаштыруу жана аткаруу үчүн төмөнкүдөй төрт этап колдонулат:

Биринчи этап:

Бул этапта көзөмөлдөө программасын иштеп чыгуу жол-жобосу жүргүзүлөт, ал зарыл текшерүүлөрдүн типтерин жана бул текшерүүлөрдүн жыштыгын аныктоо аркылуу тобокелдиктерге негизделген.

Тобокелдиктерге негизделген көзөмөлдөө программасын иштеп чыгуу. Ар жылдагы көзөмөлдөө программасын иштеп чыгуу үчүн жоопкерчиликти учууларды эксплуатациялоо бөлүмүнүн (УЭБ) жетекчиси көтөрөт.

Көзөмөлдөө программасы демейки жана үзгүлтүксүз көзөмөлдөөнү жүргүзүү зарылчылыгын көрсөтүүгө тийиш жана мурдагы көзөмөлдөө ишинин натыйжаларына же акциялык окуялар, инциденттер, КРАЭнин талаптарын кайталап бузуу сыяктуу тобокелдиктин айрым көрсөткүчтөрүнө жана финансылык көйгөйлөрдүн болушу жөнүндө далилдерге негизделген жаңы атайын көзөмөлдөөчү бекитилген талаптарды жүргүзүү мүмкүнчүлүгүн кароого тийиш.

Көзөмөлдөө программасын пландаштырууда УЭБдин жетекчиси программанын максаттарын аныктоого, колдо болгон ресурстарды баалоого жана ушул программага ылайык жүргүзүлө турган текшерүүлөрдүн конкреттүү типтерин жана санын аныктоого тийиш.

Текшерүүлөрдүн саны жарандык авиация органы ага көзөмөл кыла турган эксплуатанттын учурдагы абалын эске алуу менен белгиленет: аба кемелеринин саны жана аба кемелеринин типтеринин ар түрдүүлүгү, экипаждардын мүчөлөрүнүн саны, учууларын маршруттары, транзиттик аэродромдордун саны жана географиялык турган жери, жүргүзүлүп жаткан даярдоонун көлөмү жана жогоруда көрсөтүлгөндөй, тобокелдиктердин баасы.

Көзөмөлдөө программасын иштеп чыгууда ошондой эле эксплуатанттар КРАЭни сакташынын жана жарандык авиация органынын инспектораты менен кызматташтыктын тарыхы эске алынат.

Ошентип, эксплуатациялоонун аспектерине же алда канча көп тобокелдиги бар эксплуатантка алда канча кунт көңүл бурулат.

Экинчи этап:

Бул этапта текшерүүлөрдү жүргүзүү аркылуу көзөмөлдөө программасын аткаруу жүргүзүлөт.

Инспекциялык текшерүүлөрдү жүргүзүү учурунда жүргүзүлгөн инспекциялар жөнүндө так жана сапаттуу отчеттор маанилүү. Инспекциялар

жөнүндө отчеттордун сапаты жана аларды стандартташтыруу текшерүүлөрдүн контролдук карталарын жана ушул колдонмодо камтылган отчеттордун формаларын пайдаланууну талап кылат. Контролдук карталар жана формалар – булар колдонууга мүмкүн болгон жападан жалгыз варианттар эмес жана алар ошондой эле жүргүзүлүп жаткан конкреттүү текшерүүгө адаптацияланышы мүмкүн.

Үчүнчү этап:

Бул этапта инспекциялар жөнүндө отчеттордон жана башка булактардагы тиешелүү маалыматтан чогултулган көзөмөлдөө маалыматтарын талдоо жүргүзүлөт.

Конкреттүү эксплуатант үчүн учуулардын коопсуздугун камсыз кылууну көзөмөлдөө программасын аткаруунун жүрүшүндө шайкеш эместиктер табылган учурда эксплуатант абалды оңдоо боюнча «Табылган шайкеш эместиктер боюнча оңдоп-түзөөчү иш-чаралардын планын» (4-тиркеме) жана шайкеш эместиктерди жоюуга багытталган ыкчам чараларды жана оңдоп-түзөөчү иш-аракеттердин натыйжалуулугун аныктоого багытталган кийинки тиешелүү аракеттерди иштеп чыгат, ал Жарандык авиация органы менен макулдашылат.

Шайкеш эместиктерди жоюу жөнүндө эксплуатанттын баяндамасынан кийин жүргүзүлгөн иш-чаралардын натыйжалуулугун аныктоо үчүн кийинки текшерүү жүргүзүлөт. Инспектордук жазма буйруктун шайкеш эместиктерин жоюу жөнүндө чечим шайкеш эместиктерди жоюу жөнүндө отчетту (5-тиркеме) толтуруу менен гана кабыл алынат

Кошумча текшерүүлөр пландаштырылууга жана конкреттүү тармактардагы көйгөйлөр текшерилип жаткан ар бир жолу жүргүзүлүүгө тийиш. Инспекциянын натыйжаларын баалоо көзөмөлдөөнүн ар кандай программасынын негизги этабы болуп саналат. Байкоолордун маалыматтарын баалоонун негизги максаты ачык-айкын тенденция менен байланышпаган тенденцияларды, ошондой эле кемчиликтерди табууда турат. Инспекциянын натыйжаларын баалоо ошондой эле көзөмөлдөөнүн жана инспекциялык иштин кийинки максаттарын аныктоонун жана ишке ашыруунун көз карашынан маанилүү.

Мындан тышкары, инциденттер, окуялар, ыктыярдуу жана милдеттүү жеткирүүлөр жана башка булактар жөнүндө башка тиешелүү маалымат эксплуатанттын коопсуздугуна жана белгиленген талаптарга шайкештигине тиешеси болушу мүмкүн болгон тенденциялар жөнүндө баалуу маалыматты бере алат. Көзөмөлдөө программасын аткаруунун жүрүшүндө чогултулган ар бир эксплуатантка жыйынды маалымат актуалдуу абалда сакталууга тийиш. Учууга жарактуулук жана персоналды лицензиялоо боюнча бөлүмдөр сыяктуу башка бөлүмдөр менен макулдашуу боюнча учууларды эксплуатациялоо боюнча инспектор көзөмөлдөөнүн маалыматтарын ар айдагы негизде баалайт жана, зарылчылык болгон учурда, көзөмөлдөө программасын оңдоп-түзөйт.

Төртүнчү этап:

Бул этапта коопсуздук көйгөйлөрүн чечүү жол-жобосу жүргүзүлөт: инспектордук жазма буйрук, оңдоп-түзөө пландары, кийинки текшерүүлөр ж.б.

Жарандык авиация органына карабастан эксплуатант өз алдынча жасай турган оңдоп-түзөөчү иш-аракеттер эске алынууга тийиш. Учуулардын коопсуздугу жагындагы кемчиликтерди жоюу процессин, анын ичинде аларды эксплуатант аткарышынын мөөнөттөрүн аныктоо жана документке түшүрүү зарыл.

4-глава. Учуулардын коопсуздугун камсыз кылууну көзөмөлдөө программасы

18. Эксплуатанттардын ишине жана чет өлкөлүк аба кемелерине толук баалуу жана толук масштабдуу көзөмөлдү жүзөгө ашыруу максатында ЖАО эксплуатанттын жана чет өлкөлүк аба кемелеринин ишине көзөмөлдү жүзөгө ашыруу үчүн жооп берүүчү инспекторлорду дайындайт.

19. Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарын көзөмөлдөө программасы төмөнкүлөрдү камтыйт:

1. Аба кемелерин рампалык текшерүүлөрдү жүргүзүү;
2. Маршруттук текшерүүлөрдү жүргүзүү;
3. Эксплуатанттын ар кандай кызматтарын текшерүүлөрдү жүргүзүү;
4. Келечекте жол бербөө жагынан табылган шайкеш эместиктерди жоюу боюнча КР эксплуатанттарынын ар айдагы отчеттору боюнча текшерүүлөрдү жүргүзүү.

20. Көзөмөлдөө программасын түзүү жана бекитүү процесси төмөнкүдөй түрдө:

УЭБдин жетекчиси Кыргыз Республикасынын ар бир эксплуатантынын ишине көзөмөлдү жүзөгө ашыруу үчүн жооптуу инспекторлорду жыл сайын дайындайт.

Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарын тастыктамалоону жүргүзгөндөн жана эксплуатанттын тастыктамасын бергенден кийин УЭБдин жетекчиси графикти (2-тиркеме) түзөт, ал эксплуатанттын тастыктамасы колдонулган бүткүл мезгилдин ичинде АТнын эксплуатантына туруктуу көзөмөлдү жүзөгө ашырат. Бул график эксплуатанттын тастыктамасы берилгенден эки айдан кийин жана эксплуатанттын тастыктамасынын колдонулушунун мөөнөтү аяктаганга чейин эки ай мурда көзөмөлдү жүргүзүүнү карайт. Текшерүүлөрдү жүргүзүү графиги төмөнкүлөрдү жүзөгө ашырууга даярдалат:

- рампалык текшерүүлөрдү;
- маршруттук текшерүүлөрдү;
- эксплуатанттын кызматтарын жана бөлүмдөрүн текшерүүлөрдү.

21. Графикти иштеп чыгууда Кыргыз Республикасынын Жарандык аба кемелеринин реестрине киргизилген эксплуатанттын аба кемелеринин саны эске алынышы мүмкүн.

22. УЭБдин жетекчиси эксплуатанттарды текшерүүлөрдү жүргүзүү графигин даярдайт, аны УЭБдин жетекчилиги бекитет.

Бул график текшерүүлөрдүн төмөнкүдөй жактарын жана жүргүзүү мөөнөттөрүн камтыйт:

- 1) пландуу тастыктамалоону;
- 2) эскертүүлөрдү жоюуну кийинки текшерүүнү;
- 3) рампалык текшерүүлөрдү;
- 4) маршруттук текшерүүлөрдү;
- 5) төмөнкүдөй документтерди жүргүзүүнү текшерүүнү:
 - эксплуатанттын укуктук статусун аныктаган;
 - эксплуатанттын жоопкерчилигин камсыздандыруу боюнча;
 - эксплуатанттын финансы-экономикалык абалы;
 - эксплуатанттын авиациялык персоналын даярдоо боюнча;
 - экипаждын учкучтар жана кабиналык мүчөлөрү менен техникалык окутууну уюштуруу жана өткөрүү боюнча;
 - машыктыруучу даярдыкты уюштуруу жана өткөрүү боюнча;
 - медициналык күбөлөндүрүүдөн өз учурунда өтүү боюнча;
 - аэронавигациялык маалымат кызматы жарыялоочу маалыматтарды пайдалануу боюнча;
 - авиациялык метеорология боюнча;
 - учууларды аэродромдук жана жердеги камсыз кылуу боюнча;
 - учууга жарактуулук боюнча;
 - УКБС боюнча;
 - учуу ишин уюштуруу боюнча;
 - эмгекти коргоо боюнча;
 - учууларды уюштурууну жана аткарууну жөнгө салган;
 - учуу-методикалык иштер;
 - учуу маалыматтарынын каражаттарын пайдалануу боюнча;
 - эксплуатанттын сапат тутуму;
 - учуулардын коопсуздугу боюнча документтердин тутумуна кирген;
 - эксплуатант аба транспортунда жүргүнчүлөрдү, багажды, жүктү жана почтаны ташууларды жүзөгө ашыруусу боюнча;
- 6) учуу иштерин уюштурууну текшерүү (учуу кызматынын инспекциясы жана СОК);
- 7) эксплуатанттын тастыктамасында жана эксплуатациялык спецификацияларда көрсөтүлгөн шарттарды жана уруксаттарды эксплуатант аткарышынын мүмкүнчүлүктөрүн текшерүү;
- 8) коркунучтуу жүктөрдү аба боюнча ташууга уруксаттын болушун текшерүү;
- 9) авиациялык коопсуздук боюнча талаптарды аткарууну текшерүү;

10) эксплуатанттын аба кемесин техникалык тейлөөнү текшерүү;

23. Эксплуатанттардын ишин көзөмөлдөө графигин аткарууда ЖАОнун инспекторлору ЖАО бекиткен Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишин тастыктамалоо жана көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча нускамада келтирилген контролдук карталарды пайдаланат.

24. Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарын текшерүүлөрдүн графиктери эксплуатанттын тастыктамасы берилгенден кийин бир айдын ичинде бекитилүүгө тийиш. Жогоруда көрсөтүлгөн графиктерге өзгөртүүлөрдү жана толуктоолорду киргизүү зарыл болгон учурларда ЖАОнун жетекчилиги аларды эксплуатанттын тастыктамасы колдонулуп жаткан бүткүл мезгилдин ичинде жаңыланган версияда кайра бекитет.

25. Кыргыз Республикасынын эксплуатанттарын текшерүүлөрдү жүргүзүүнүн бекитилген графиктеринин негизинде көзөмөлдү жүзөгө ашыруу үчүн жооптуу ЖАОнун бөлүмүндөгү же секторундагы ар бир инспектор көзөмөлдөө графигине жана көзөмөлдү жүргүзүү убактысына көз салат. Текшерүүнү жүргүзүү мүмкүн болбогон учурда инспектор УЭБдин жетекчисине текшерүүнү жүргүзүү убактысын которуу жөнүндө эскертет.

26. Эксплуатанттын ишин көзөмөлдөөнү жүзөгө ашыруу боюнча жооптуу инспектор текшерүү графигин эксплуатантка жөнөтөт. Эксплуатантка көзөмөлдү жүзөгө ашыруучу ЖАОнун инспектору текшерүүнү жүргүзүү жөнүндө эксплуатанттын тиешелүү кызматына текшерүүгө чейин бир жума мурда жазуу жүзүндө же оозеки эскертет жана текшерүүнүн убактысын макулдашат.

27. Текшерүүнүн натыйжалары текшерүүгө катышкан инспектор тарабынан чек лист менен таризделет, алар бекитүү жана тиешелүү чараларды көрүү үчүн УЭБдин жетекчисине берилет. Табылган эскертүүлөр инспектордук жазма буйрук түрүндө таризделет, ал эми аларды аткаруу ондоп-түзөөчү аракеттердин жактырылган планына ылайык контролдонот. Эгерде эксплуатант кемчиликтерди жоюу үчүн талап кылынган чараларды көрбөсө жана кайрадан табылган бирдей шайкеш эместиктерди жоюу боюнча чаралар көрүлбөсө, инспектор УЭБдин жетекчисине маалымдоого тийиш, ал УЭБдин жетекчилигине маалымдайт жана, зарылчылык болгон учурда, аракеттерди чектөө, ЭСны убактылуу же туруктуу кайра чакыртып алуу жана аны менен байланышкан эксплуатациялык спецификациялар жөнүндө сунуштамаларды берет.

28. Көзөмөлдөө графигинин алкагындагы текшерүүнүн бардык документтери УЭБде тастыктамалоо документтеринен өзүнчө файлда сакталат.

29. Чет өлкөлүк эксплуатанттарды көзөмөлдөө программасы рампалык текшерүүлөрдүн графигин камтыйт.

30. Чет өлкөлүк аба кемелерин рампалык текшерүүлөр чет өлкөлүк эксплуатанттар эл аралык стандарттарды, эксплуатанттын тастыктамасында жана эксплуатациялык спецификацияларда көрсөтүлгөн шарттарды жана

чектөөлөрдү туруктуу негизде сактай тургандыгына ынануу үчүн жүргүзүлөт.

31. Чет өлкөлүк аба кемелерин текшерүүлөрдү жүргүзүү графигин УЭБдин жетекчиси бир жылга иштеп чыгат жана чет өлкөлүк эксплуатанттардын учууларынын бекитилген ырааттамасын эске алуу менен ЖАОнун жетекчилиги бекитет. Бул план жаз-жай жана күз-кыш мезгилдерине ырааттамадагы өзгөртүүлөргө таянуу менен олуттуу ондоп-түзөтүлүшү мүмкүн. Бул планды ишке ашыруу үчүн рампалык инспекцияларды жүргүзүүнүн тиешелүү даярдыгынан өткөн инспекторлор дайындалат.

5-глава. Туруктуу көзөмөлдөө процессиндеги аракеттер

32. Эксплуатанттын өндүрүштүк ишинин жана анын аба кемелеринин абалынын ар бир инспекциясынын натыйжалары боюнча ЖАОнун инспекторлору тиешелүү чараларды көрөт. Эксплуатанттын ишин көзөмөлдөө программасын аткаруу процессинде кандайдыр-бир кемчиликтер (мисалы, учуу, кызмат убактысынын жана эс алуу убактысынын чектеринен ашуу) табылган учурда алардын себептери аныкталат, аларды четтетүү боюнча кечиктирилгис чаралар көрүлөт. Кызмат, учуу жана эс алуу убактысынын ченемдеринин талаптарын бузуу ЖАО тергөөгө тийиш болгон окуялар болуп саналат.

Кемчиликтерди жоюу жөнүндө эксплуатанттын баянынан кийин жүргүзүлгөн иш-чаралардын натыйжалуулугун аныктоо үчүн кийинки текшерүү жүргүзүлөт. Иштин конкреттүү чөйрөлөрүндө көйгөйлөр кайрадан пайда болгон учурда коопсуз аба ташууларын жүргүзүүгө эксплуатанттын кудурети же анын өндүрүштүк ишине чектөөлөрдү киргизүү жөнүндө чечим чыгарылат.

33. Аудиттер жана инспекциялар тапкан шайкеш эместиктер үч категорияга бөлүнөт. Эксплуатантка карата көрүлүүчү чаралар шайкеш эместиктин категориясына байланыштуу. Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын эксплуатанттарынын учуулардын коопсуздугун камсыз кылуу стандарттарына шайкеш эместигинин үч деңгээлдүү тутуму жөнүндө жобо ушул Колдонмонун 3-тиркемесинде. Кошумча түрдө, ЖАОнун инспектору Кыргыз Республикасынын аба мыйзамдарынын талаптарын бузуу фактыларын тапкан учурда эксплуатантка карата Кыргыз Республикасынын Укук бузуулар жөнүндө кодексине ылайык айып санкциялары жөнүндө жобону колдонот.

34. Эгерде учуулардын коопсуздугун камсыз кылууну көзөмөлдөө программасы жана инспекциялар жөнүндө тиешелүү отчеттор эксплуатант тастыктамалоонун талап кылынган стандарттарын же ЭСте жана аны менен байланышкан спецификацияларда көрсөтүлгөн шарттарды аткара албагандыгын көрсөтүп турса, ЖАОнун жооптуу инспектору бул жөнүндө

эксплуатантка маалымдайт, ал ЖАО үчүн алгылыктуу болгон 15 күндүн ичинде ондоп-түзөөчү аракеттердин планын иштеп чыгууга тийиш.

35. Эгерде эксплуатант шайкеш эместикти жойбосо, инспектор ЖАОнун жетекчилигине маалымдайт жана, зарыл болгон учурда, ЭСке жана аны менен байланышкан спецификацияларга чектөөлөрдү киргизүүнү, ЭСтин колдонулушун убактылуу токтотууну сунуштайт. ЭС ЖАО бекиткен Кыргыз Республикасынын аба кемелеринин эксплуатанттарынын ишин тастыктамалоо жана көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча нускамага ылайык токтотулуп турат же жоюлат.

36. Эксплуатациялоону көзөмөлдөө жагынан негизги жоопкерчиликти тартуучу инспектор коопсуздук жүйөлөрү Эксплуатанттын тастыктамасын убактылуу же туруктуу негизде кайра чакыртып алуу боюнча тез арадагы аракеттерди көрүүнү талап кылат деп эсептеген учурларда ал бул жөнүндө ЖАОнун директоруна тез арада маалымдайт. Эгерде бардык кырдаалдарды кылдат карап чыккандан, аракеттерди зарыл координациялоону камсыз кылгандан жана ЖАОнун алкагында консультацияларды өткөргөндөн кийин эксплуатанттын тастыктамасынын күчүн токтото туруу же аны кайра чакыртып алуу зарылчылыгы жагынан макулдукка жетишилсе, ЖАО белгиленген чараларды жана аларды көрүүнүн себептерин көрсөтүү менен эксплуатантка кабарды жөнөтөт. Эксплуатанттын тастыктамасынын күчү кандайдыр-бир себептен улам жокко чыгарылган же ал кайра чакыртып алынган учурда эксплуатант эксплуатанттын тастыктамасын тез арада ЖАОнун расмий адамына кайра кайтарууга тийиш.

6-глава. Текшерүүлөрдүн жыштыгы

37. Көзөмөлдөө программасы тобокелдиктерди баалоонун негизинде ондоп-түзөлөт, жогоруда көрсөтүлгөндөй, текшерүүлөрдүн ар кыл түрлөрүнүн минималдуу саны төмөндө келтирилген. Инспекторлордун ресурстарын, тастыктамалоо жана көзөмөлдөө иш-чараларынын көлөмдөрүн эске алып, кошумча текшерүүлөр жогору тобокелдиктердин аспекти боюнча аткарылат.

38. Колдонмолорду текшерүү. УЖКнын толук пландуу баяндамасы, даярдоо боюнча колдонмо, MEL, кабиналык экипаждын колдонмосу, учууларды камсыз кылуу кызматынын колдонмосу жана аны менен байланышкан башка колдонмолор арыз ээсин кезектеги тастыктамалоонун алдында аткарылууга тийиш.

39. Негизги базалык аудит эксплуатациялык контролду, учуулардын жазууларын, учуу жана учуу кызмат убактысы жөнүндө маалыматтарды, даярдоо жана квалификациялык текшерүүлөр жөнүндө жазууларды текшерүүнү камтууга тийиш, алар ар бир календардык жылда кеминде бир жолу өткөрүлүүгө тийиш.

40. SMS эксплуатантты баалоо туруктуу негизде жүргүзүлүүгө тийиш. Тастыктамаланган учуу салмагы 27 000 килограммдан ашык болгон

самолеттордун эксплуатанты учуулардын маалыматтарын талдоо программасын өзүнүн учуулардын коопсуздугун башкаруу тутумунун курамдык бөлүгү катары кабы алууга жана аткарууга тийиш, аба кемелерин эксплуатациялоонун натыйжасында алынган маалыматтардын талдоосун чечмелөө жана аткаруу 100 пайызга жүзөгө ашырылууга тийиш.

41. Ар бир эксплуатант үчүн ар бир машыгуу курсу календардык жылдын ичинде контролдонот жана/же окуу объектин жана машыгуу түзүлүштөрүн текшерүү менен бириктирилет (эгерде мүмкүн болсо).

42. Учкучтарды маршруттук текшерүү ар бир календардык жылда кеминде эки жолу жүргүзүлөт.

43. Кабиналык экипаждын мүчөлөрүн маршруттук текшерүү ар бир календардык жылда кеминде эки жолу жүргүзүлөт.

44. Учууларды камсыз кылуу боюнча кызматкердин ишин текшерүү ар бир календардык жылда кеминде бир жолу жүргүзүлөт.

45. Кыргыз Республикасынын жарандык аба кемелеринин реестрине киргизилген аба кемелерин перрондук текшерүү, пландан тышкаркы текшерүүлөрдү кошпогондо, рампалык текшерүүлөрдүн планына ылайык жылына кеминде эки жолу жүргүзүлөт, алар зарылчылыкка жараша жүргүзүлөт жана өзүнчө алганда ар бир эксплуатант үчүн тобокелдиктерди баалоого негизделет.

46. Эгерде Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын ченемдик талаптары же болбосо эксплуатанттын тастыктамасынын шарттары жана эксплуатациялык чектөөлөрү сакталбай жатат деп эсептөөгө негиз бар болсо, ЖАО эксплуатантты пландан тышкары текшерүүнү жүзөгө ашырат.

Мындай негиздер болуп төмөнкүлөр саналат:

1) мурдагы текшерүүлөрдүн жана контролдоонун башка формаларынын натыйжасында мурда табылган бузууларды жоюуга контролдук кылуу;

2) адамдын өмүрүнө, ден соолугуна, курчап турган чөйрөгө жана жеке жана (же) юридикалык жактардын, мамлекеттин мыйзамдуу кызыкчылыктарына зыян келтирүү же келтирүү коркунучу жөнүндө жеке жана (же) юридикалык жактардан, мамлекеттик органдардан маалыматтарды жана кайрылууларды алуу;

3) өзүнүн аба кемесин жана экипажды текшерүүнү жүргүзүү жөнүндө эксплуатанттын демилгелүү кайрылуусу;

4) эгерде текшерилип жаткан чет өлкөлүк эксплуатантка карата пландуу текшерүү белгиленген болсо, аны өзгөртүп түзүү жана аталышын өзгөртүү;

5) алгачкы текшерүүгө макул эместиги жөнүндө текшерилип жаткан эксплуатанттын кайрылуусу менен байланышкан кайталанган текшерүү.

**Аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору
боюнча колдонмо**

1-тиркеме

Учуулардын коопсуздугу жана эксплуатациялык иш боюнча

АК эксплуатантынын

20__-жылдын «__» _____

ОТЧЕТУ

(Отчет отчеттук айдан кийинки айдын 5-числосуна чейин ЖАОго жөнөтүлөт. Отчеттун бардык суроолоруна жооптор болууга тийиш)

1-бөлүм. Учуу жана эксплуатациялоо иши.

1. Учуулардын маршруттары.
2. Эксплуатацияланып жаткан аба кемелери боюнча маалыматтар.

АКнын тиби, каттоо №	Жайгашкан жери	Улуулардын саны	Учуулар, саат	СОКтун натыйжалары боюнча табылган четтөөлөрдүн саны

3. Эксплуатанттын учууларынын коопсуздугу боюнча документтердин тутумуна кирген документтердеги колдонуудагы басылма (түзөтүүлөр) жөнүндө маалыматтар. «Басылманын (түзөтүүнүн) номери» жана «Дата» колонкалары кала берсе узак мезгил бою өзгөртүүлөр болбосо да, милдеттүү тартипте ай сайын толтурулат.

Учуулардын коопсуздугу боюнча документациянын тутумундагы документ	Басылма ын (түзөтүүн үн) номери	Дата	Кыскача мазмуну	Эксплуатан ттын документи нде эске алынган
УЭК (FCOM,QRH)				УЖК, SOP
MMEL				MEL
башкалар				

Эскертүү: АКны өндүрүүчүнүн БП тутумунун документтерине келип түшкөн түзөтүүлөр жөнүндө маалыматтар: УЭК (FCOM, QRH), Жабдуулардын типтүү минималдуу тизмеги (MMEL) жана башкалар берилет. Зарылчылык болгон учурда, авиакомпаниянын БП тутумунун документтерине: УЖКга, Минималдуу жабдуулардын тизмегине (MEL), Экипаждын мүчөлөрүнүн өз ара аракеттенүү боюнча нускамасына (SOP) жана башкаларга өзгөртүүлөр жана толуктоолор өз учурунда киргизилет, мында авиакомпаниянын БП тутумунун тиешелүү документине түзөтүү жөнүндө маалыматтар берилет.

4. Авиациялык адистер боюнча маалыматтар.
 - 4.1. КР АЭдеги ченемдөө боюнча жоболордон четтөөлөр жана учуулар боюнча маалыматтар

Адис/саны	Учуулар орточо, саат	Табылган четтөөлөрдүн саны*
АКК		
2-учкуч		
Кабиначылык экипаж		

*Ар айдагы жана ар кварталдагы баяндама төмөнкүлөрдү камтыйт: кызматтык, учуу убактысынан жана эс алуу убактысынан четтөөлөрдү.

Эскертүү: Жоболордон четтөө жөнүндө ар жылдагы баяндама жылдын аягында жөнөтүлөт.

4.2. Адистердин толук даярдалган курамынын болушу жөнүндө маалыматтар.

(саны көрсөтүлөт жана: канааттандырылгыч же канааттандырылгычсыз (жаңы кызматкерлерди топтоого зарылчылык)

Адис	Адистердин саны	АКнын учууларынын саны
АКК		
2-учкуч		
Кабиначылык экипаж		
Учууларды камсыз кылуучу кызматкер		
ИАС		

2-бөлүм. Учуулардын коопсуздугу.

1. Учуулардын коопсуздугунун абалы

- бузуу.....

- инцидент.....

2. Авиациялык окуянын тобокелдигинин деңгээли.

3. Бузууларды жана табылган четтөөлөрдү болтурбоо боюнча көрүлгөн чаралар.

4. Келип түшкөн ыктыярдуу жеткирүүлөрдү талдоонун натыйжалары жана учуулардын коопсуздугунун деңгээлин жогорулатуу боюнча иштелип чыккан сунуштамалардын тизмеги.

3-бөлүм. Даярдоону жана учуу ишин уюштуруу.

1. Даярдоо/Кайра даярдоо/Атайын даярдоо (RVSM, PBN, CAT II/III, EDTO, CRM)/Адистердин квалификациясын жогорулатуу

2. Адистерди машыктыруучу даярдоо

3. Тартиптин абалы

Эксплуатанттар жана ТТУ – (Техникалык тейлөө уюму) авиациялык техниктин жана инженердин күбөлүгү менен аларга берилген өз милдеттерин аткарыбай жаткан авиациялык техниктерге жана инженерлерге «ЖАнын кызматкерлеринин тартиби жөнүндө уставга» ылайык таасир этүү чаралары жөнүндө баяндамаларды ЖА органына ай сайын берет.

4. Окутуунун, окуган документтердин жана кабыл алынган зачеттордун мазмунун көрсөтүү менен учуучу жана техникалык курам жагынан жүргүзүлгөн ар айдагы техникалык окутуу жөнүндө маалымат. Техникалык окутууну өткөрүүнү бир күндө камсыз кыла албаган эксплуатанттар аны бир нече этап менен жүргүзөт, алар жөнүндө маалымат ошондой эле ушул отчетто көрсөтүлөт.

Учуулардын коопсуздугу боюнча
жооптуу адам

ФАЖ

Колтамгасы/Дата

Эскертүү: Авиакомпаниянын куратору дайындаган КР ЖА органынын инспектору учуулардын коопсуздугунун тутумунун документтерин, даярдоону, кызматтык, учуу убактысын жана эс алуу убактысын эсепке алуунун компьютерлештирилген программасына маалыматтарды ай сайын киргизет, ошондой эле авиакомпаниянын отчетунда берилген маалыматтарды куратордун көзөмөлдөө программасынын план-графи боюнча салыштырууну аткарат.

Аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча колдонмо

2-тиркеме

«Бекитемин»

20__-жылдын «__»

АБА КЕМЕСИНИН ЭКСПЛУАТАНТЫН ӨНДҮРҮШТҮК ИШИН
КӨЗӨМӨЛДӨӨ ГРАФИГИ

	Текшерүү чөйрөсү	ЭТны алган датадан кийинки жыйырма ай жана ЭТны узарткандан кийинки эки ай 20__																			
		↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					

Аба транспортунун эксплугатангынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча колдонмо

АБА КЕМЕСИНИН ЭКСПЛУАТАТЫНЫН МАРШРУТТУК ТЕКШЕРҮҮЛӨРДҮН ГРАФИГИ

№	АКнын тиби	Каттоо номери	ЭСны алган датадан кийин жыйырма ай жана ЭСны узарткандан кийин эки ай 20__	20__
1				

Учууларды эксплуатациялоо боюнча ЖАОнун жетекчиси

**Аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору
боюнча колдонмо**

3-тиркеме

1. Жалпы жоболор
2. Шайкеш эместикти баалоо – "А" деңгээли
3. Шайкеш эместикти баалоо – "В" деңгээли
4. Шайкеш эместикти баалоо – "С" деңгээли

1. Жалпы жоболор

1. Ушул Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын эксплуатанттарынын учууларынын коопсуздугун камсыз кылуу стандарттарына шайкеш эместик стандарттарына үч деңгээлдүү тутум жөнүндө жобо (мындан ары – «Жобо») Кыргыз Республикасынын Аба кодексине (КР АК), Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерине (КР АЭ), Эл аралык жарандык авиация жөнүндө конвенцияга (Чикаго шаары, 1944), стандарттарга жана ИКАОнун сунушталган практикасына жана ага тиркемелерге ылайык иштелип чыкты.

2. Жободо белгиленген бузуулардын классификациясын Кыргыз Республикасынын жарандык авиация чөйрөсүндөгү мыйзамдарынын күчү жайылтылган укук мамилелеринин бардык субъекттери (эксплуатанттар) аткарууга милдеттүү.

3. Кыргыз Республикасынын жарандык авиациянын эксплуатанттарынын учууларынын коопсуздугун камсыз кылуу стандарттарына шайкеш эместиктерди баалоону Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелеринин (КР АЭ) талаптарынын негизинде Кыргыз Республикасынын жарандык авиация органы (мындан ары – КР ЖАО) жүргүзөт.

4. Ушул Жобонун күчү Кыргыз Республикасынын аба мыйзамдарында баяндалган стандарттары бузууга, шайкеш эместикке жана сактабагандыкка, төмөнкүлөрдү жүргүзүү учурунда КР ЖАОнун инспекторлору тапкан стандарттарга жана ИКАОнун сунуштаган практикага жайылтылат:

- аба кемесин (АК) рампалык жана маршрутук текшерүүлөрдү;
- аба транспортугуг эксплуатанттарын тастыктамалоо жол-жоболорун;
- Кыргыз Республикасынын аба транспортунун эксплуатанттарынын ишин көзөмөлдөө программасынын алкагында тастыктамалар аралык жана инспектордук текшерүүлөрдү.

5. Ушул жободо белгиленген мөөнөттөрдө ыкчам аракеттенүү жок болгон же табылган бузууларды, шайкеш эместиктерди жана эскертүүлөрдү жоюу боюнча оңдоп-түзөөчү иш-чаралар аткарылбаган учурда ЖА органы коопсуздукка таасир этүүчү тобокелдиктерди баалоо жүргүзүлгөн шартта

Шайкеш эместикти баалоонун деңгээлин «С» деңгээлинен «А» деңгээлине чейин өзгөртүүгө укуктуу.

2. Шайкеш эместикти баалоо – «А» деңгээли

6. «А» деңгээли аба транспортунун эксплуатантынын коопсуздугу, жол-жоболору жана жетектөөчү документтери жагынан Кыргыз Республикасынын аба мыйзамдарынын стандарттарынын ар кандай олуттуу шайкеш эместиги жана бузуулары табылган учурда белгиленет, ал учуулардын коопсуздугунун деңгээлин төмөндөтөт жана коопсуздугуна олуттуу коркунуч келтирет, анын натыйжасында Авиакомпаниянын эксплуатантынын күбөлүгү же Аба кемесинин учууга жарактуулугунун тастыктамасы эскертүүлөр жоюлганга чейин токтотулуп турат.

7. «А» деңгээлине төмөнкүдөй бузуулар кирет:

- а) агрегаттарынын мөөнөтү өткөн, ресурсу (сааттар/циклдер/календардык мөөнөт) чектелген аба кемесин эксплуатациялоо;
- б) бузук АКда учууларды аткаруу;
- в) аба кемесин башка багытта эксплуатациялоо;
- г) аба кемесинин учуу үчүн зарыл жана/же оң борттук жана/же авариялык куткаруучу жабдуусу болбостон учуусу;
- д) аба кемесинин каттоо/улуттук таануу белгилери болбостон же бурмаланган/жарым-жартылай түшүрүлгөн белгилери менен учуусу;
- е) аба кемесинин техникалык тейлөөсү (CRS - Certificate of realize to service) болбостон жана кемедеги техникалык документтери толтурулбастан учуусу;
- ж) аба кемесинин тиешелүү тибине уруксаты болбогон учуучу жана кабиналык экипажынын мүчөлөрү жана техникалык курамдын адистери аба кемесин эксплуатациялоосу;
- з) Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын авиациялык персоналынын колдонуудагы күбөлүгү же чет өлкөлүк Күбөлүктү таануу жөнүндө тастыктамасы болбогон учуучу жана кабиналык экипажынын мүчөлөрү жана техникалык курамдын адистери аба кемесин эксплуатациялоосу;
- и) Авиациялык персоналдын күбөлүгүнүн колдонулушунун мөөнөтү өткөн учуучу жана кабиналык экипажынын мүчөлөрү жана техникалык курамдын адистери аба кемесин эксплуатациялоосу;
- к) экипаждын учуучу курамынын мүчөлөрү учуучу жумуш убактысынын жана эс алуу убактысынын белгиленген ченемдерин бузушу;
- л) уюмдун, аба кемесин камсыз кылуунун, эксплуатациялоонун жана учууларды жүргүзүүнүн эрежелерин авиациялык кырсыкка алып келген бузуу;
- м) экипаждын учуучу курамынын мүчөлөрүн даярдоо, колдоо жана квалификациясын жогорулатуу боюнча белгиленген милдеттүү талаптарды бузуу;

н) жарандык авиацияда тергелүүгө тийиш болгон авиациялык кырсыктарды жана инциденттерди жашыруу;

о) АКнын конструкциясына белгиленген жол-жоболорду бузуу менен учуулардын коопсуздугуна таасир этүүчү өзгөртүүлөрдү киргизүү;

п) авиациялык коопсуздук жагынан учуу алдындагы кароодон өтпөгөн жүргүнчүлөрдү, кол жүктү, багажды, жүктөрдү, почтаны, борт запастарын ташуу;

р) жүргүнчүлөрдү, багажды же жүктөрдү ташуу боюнча эксплуатациялык чектөөлөрдү бузуу, аба кемесинин жүк же жүргүнчү кабиналарын ченемден ашык жүктөө;

с) коркунучтуу жүктөрдү (КЖ) ташууга эксплуатанттын атайын уруксаты болбостон жана КЖны ташууга КР ЖАОнун уруксаты болбостон коркунучтуу жүктөрдү ташуу;

т) аба кемесинин төмөнкүлөр болбостон учуусу:

- Эксплуатанттын тастыктамасы (көчүрмө);

- Эксплуатациялык спецификациялар;

- Каттоо жөнүндө күбөлүк;

- Учууга жарактуулук тастыктамасы же анын колдонулушунун мөөнөтү өтүп кеткен;

- Ызы-чуулар боюнча тастыктамасы;

- Борт радиостанцияларына уруксат:

- Борттук журнал;

- Экипаждын мүчөлөрүнө, аба кемесине, жүргүнчүлөргө, жүккө тиешелүү камсыздандыруу полистери жана үчүнчү жактардын алдында жоопкерчилик;

- бул Колдонмого соңку өзгөртүүлөргө (FCOM-Flight crew operation manual, QRH- Quick Reference Handbook, SOP- Standard Operational Procedure, FOM- Flight Operation Manual) ылайык салыштырылган Аба кемесин учуу эксплуатациялоо боюнча колдонмо;

- Аба кемесин техникалык эксплуатациялоо боюнча колдонмо;

- КР ЖАО жактырган MEL- Minimum Equipment List- (минималдуу жабдуулардын тизмеги) жана CDL-Configuration Deviation List- (конфигурациядан четтөөлөрдүн тизмеги);

у) Учуулардын коопсуздун башкаруу боюнча колдонмонун жоктугу жана/же Кыргыз Республикасынын аба мыйзамдарынын талаптарына шайкеш эместиги, анын ичинде учуу маалыматтарын талдоону жүргүзүү жана авиацияда учуулардын коопсуздугун башкаруу тутумун сактоо жагынан иш-чаралардын жоктугу же аларды толук аткарбагандык.

Эскертүү: Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын эксплуатанттарынын авиациялык коопсуздугун камсыз кылуу стандарттарына шайкеш эместиктерди баалоо Кыргыз Республикасынын

Авиациялык эрежелерине «КР АЭ 17. Авиациялык коопсуздукка» ылайык жүзөгө ашырылат.

3. Шайкеш эместикти баалоо – «В» деңгээли

8. «В» деңгээли аба транспортунун эксплуатантынын коопсуздугу, жол-жоболору жана жетектөөчү документтери жагынан Кыргыз Республикасынын аба мыйзамдарынын стандарттарын ар кандай сактабагандык жана шайкеш эместик табылган учурда белгиленет, ал учуулардын коопсуздугунун деңгээлин төмөндөтүшү жана учуулардын коопсуздугуна коркунуч келтириши мүмкүн, алар тез арада аракет кылууну жана эскертүүлөрдү табылган учурдан тартып 1 (бир) айдан ашпаган убакыттын ичинде жоюуну талап кылат.

9. «В» деңгээлине төмөнкүдөй бузуулар кирет:

а) экипаждын мүчөлөрү аба кемесин борттук документтерди жүргүзүүнү бузуу менен эксплуатациялоосу;

б) квалификацияны жогорулатуу курстарынын, машыктыруучу даярдоонун жана/же квалификациялык текшерүүлөрдүн мөөнөтү өтүп кеткен экипаждын мүчөлөрү аба кемесин техникалык тейлөөсү жана эксплуатациялоосу;

в) эксплуатант КР АЭнин төмөнкүдөй талаптарын аткарбагандыгы:

- өздүк курамдын өздүк иштерин жана учуу китепчелерин жүргүзүү;
- өздүк курамдын эс алуу жана өргүү, машыктыруучу даярдоо графиктерин, адистиги, англис тили жана эл аралык линияларда учуулардын эрежелери, коркунучтуу жүктөрдү ташуу боюнча квалификацияны жогорулатуу курстарын жүргүзүү, авариялык-куткаруучу даярдык, учууларга уруксат берүү PBN – мүнөздөмөлөргө негизделген навигация, RVSM – вертикалдык эшелондоонун кыскартылган интервалдары, TCAS – самолеттордун абада кагылышусунун алдын алуу тутуму, (ACAS II – кагылышууларды чечтетүүнүн борттук тутуму, EGPWS – жерге коркунучтуу жакындоо жөнүндө эскертүү тутуму, Tracker – аба кемесинин турган жерине аралыктан көз салуу үчүн түзүлүш;

г) учуучу экипажда экипаждын кабинасына түздөн-түз жакын болгон жүргүнчү салонунун зонасын байкоонун мүмкүн эместиги, борттогу коштоочулар менен байланышты кабинадан жүргүзүү, ошондой эле «Коркунуч» сигнализация тутумдарынын жоктугу;

д) Учууларды жүргүзүү боюнча колдонмодо чагылдырылган позициялардын эксплуатанттагы иштердин иш жүзүндөгү абалына шайкеш эместиги:

- учуу кызматынын түзүмдүк схемасы;
- учуу кызматы жөнүндө жобо;
- штаттык саны жана комплекттелиши;

- башкаруучу-жетектөөчү курамдын, улук адистердин, инспекторлордун жана учуу кызматына кирген башка адистердин кызматтык нускамалары;
- учуучу курамдагы адамдарды жана ченемдик документтердин контролдук нускаларын жана АКнын типтери боюнча УЭКти жүргүзүү үчүн жооптууларды кызматка дайындоо жөнүндө буйруктар;
- айга, жылга учуу кызматынын негизги иш-чараларынын планы;
- башкаруу-учуу, инспектордук, учуу курамдарынын текшерүүлөрдүн бир жылга планы;

е) КР ЖАО бекиткен Учууларды жүргүзүү боюнча колдонмону (УЖК) жана/же УЖКнын курамдык бөлүктөрүн биротоло текшерүүнүн жоктугу жана/же болбогондугу;

ж) эксплуатанттын төмөнкүдөй жетекчилеринин квалификациялык шайкеш эместиги:

- учуу кызматынын директорунун;
- техникалык директордун;
- учуулардын коопсуздугу боюнча инспектордун;
- сапат боюнча менеджердин;
- коркунучтуу жүктөрдү аба транспортунда ташуу боюнча менеджердин;
- авиациялык коопсуздук боюнча менеджердин;
- учууларды камсыз кылуу боюнча менеджердин (Flight dispatcher).

Эскертүү: Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын эксплуатанттарынын авиациялык коопсуздугун камсыз кылуу стандарттарына шайкеш эместиктерди баалоо Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерине «КР АЭ 17. Авиациялык коопсуздукка» ылайык жүзөгө ашырылат.

4. Шайкеш эместикти баалоо – «С» деңгээли

10. «С» деңгээли – учуулардын коопсуздук стандарттарын сактабагандык. Табылган учурдан тартып 3 (үч) айдан кечиктирбестен жоюуну талап кылат.

11. «С» деңгээлине төмөнкүдөй бузуулар кирет:

- а) «А» жана «В» деңгээлдерине кирбеген бузуулар;
- б) эксплуатанттын бөлүмдөрүнүн төмөнкүдөй жетекчилеринин кесиптик/квалификациялык шайкеш эместиги:
 - отчеттуулукту КР жарандык авиация органына берүү мөөнөттөрүн бузуулар;
 - документтерди толтуруунун тууралыгы;
 - учуу курамынын эмгегин коргоо боюнча нускама;
 - форма кийиминин болушу.

Эскертүү: Кыргыз Республикасынын жарандык авиациясынын эксплуатанттарынын авиациялык коопсуздугун камсыз кылуу

стандарттарына шайкеш эместиктерди баалоо Кыргыз Республикасынын Авиациялык эрежелерине «КР АЭ 17. Авиациялык коопсуздукка» ылайык жүзөгө ашырылат.

Аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору боюнча колдонмо

4-тиркеме

ТАБЫЛГАН ШАЙКЕШ ЭМЕСТИКТЕР БОЮНЧА ОНДОП-ТҮЗӨӨЧҮ ИШ-ЧАРАЛАРДЫН ПЛАНЫ

Аудит жөнүндө маалымат:		Дата:	Аудит өткөрүлгөн жери:
Даярдалды:		Бекитилди:	
Макулдашылды:			

Шайкеш эмесстин категорияс ы	Шайкеш эместиктин сыпаттамасы	Негизги себептердин талдоосу	Превентивдүү аракеттер	Оңдоп-түзөөчү аракет	Аткаруу меонеттөрү & жооптуу адам

**Аба транспортунун эксплуатантынын ишин туруктуу көзөмөлдөө жол-жоболору
боюнча колдонмо**

5-тиркеме

ТАБЫЛГАН ШАЙКЕШ ЭМЕСТИКТЕРДИ ЖОЮУ ЖӨНҮНДӨ ОТЧЕТ

АТнын эксплуатантынын аталышы

АТнын тиби, катталынган өлкөсү, каттоо номери.		
Эскертүүлөрдү жана кемчиликтерди сүрөттөгөн документке шилтеме (ИП, Чек лист ж.б.)		
ТЕКШЕРҮҮ ЖӨНҮНДӨ ОТЧЕТ		
Табылган эскертүүлөр жана кемчиликтер	Эскертүүлөрдү жана кемчиликтерди жоюу (жоюлду\жоюлган жок)	Жооптуу инспектордун Ф.А.Ж. /кол коюм
ЖА органынын бөлүмүнүн аталышы / _____		
1.		
2.		
ЖА органынын бөлүмүнүн аталышы / _____		
3.		
4.		
Тастыктамалоо боюнча комиссиянын төрагасы (ЖА органынын ыйгарым укуктуу инспектору)	КАнын эксплуатантынын ыйгарым укуктуу өкүлү	
Ф.А.Ж. _____	Ф.А.Ж. _____	
Колу _____	Колу _____	
Дата «__» _____	Дата «__» _____	

