

Програма Європейського Союзу для України



Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської Транспортної Мережі, ТЄМ-Т



РК 6. Аеропорти та авіаційний транспорт Посилення спроможності ДАА у нагляді за безпекою польотів

Заключний звіт 6.2

Грудень 2010



This project is funded by the European Union



Міністерство транспорту та зв'язку України



CORPORATE SOLUTIONS

ARUP



WSP

NACO

Corporate Solutions (UK),
in association with:
ARUP (UK); WSP imc (UK)
and NACO (NI)

This project is implemented by:



Зміст

СТИСЛИЙ ВИКЛАД	1
1 Вступ.....	1
2 Національні передумови.....	1
3 Інституціональне та законодавче підґрунтя	2
4 Угода про асоціативне членство Україна - ЄС	3
5 Оцінка інституціональних змін для імплементації регуляторних вимог по авіаційній безпеці Євроконтролю.....	4
6 Оцінка роботи ДАА у виконанні функції нагляду за авіаційною безпекою та Розробка національної програми по повітряній безпеці	5
7 Розробити детальний план дій для ефективної Системи Управління Безпекою Польотів.....	6
8 Пов'язана діяльність Твіннінг проекту	7



Скорочення

AIS	Аеронавігаційні інформаційні системи
ANS	Аеронавігаційне обслуговування
ANS	Аеронавігаційні системи
ASM	Організація повітряного простору
ANSP	Провайдери аеронавігаційного обслуговування
ATC	Контроль повітряного руху
ATCO	Диспетчер служби організації повітряного руху
ATS	Служби повітряного руху
ATFM	Управління потоками повітряного руху
ATM	Управління повітряним рухом
BC	Країна – бенефіціар
CAA	Спільний повітряний простір
КМУ	Кабінет Міністрів України
CNS	Зв'язок, навігація, спостереження
EASA	Європейська агенція з авіаційної безпеки
EC	Європейська комісія
ECAA	Європейській Спільний повітряний простір
ECIP	Європейський план зближення та реалізації
ENPI	Європейській інструмент добросусідства та партнерства
ENP	Європейська політика добросусідства
EU	Європейській Союз
ICAO	Міжнародна організація цивільної авіації
JAR	Спільні авіаційні вимоги
LCIP	Місцевий план зближення та реалізації
MET	Метеорологічні служби
МТЗУ	Міністерство транспорту та зв'язку України
MS	Країна-член ЄС
NSA	Національний наглядовий орган
OJT	Тренінг на робочому місці
PAO	Адміністрація по управлінню проектами Твінінг в Україні
PCA	Угода про партнерство та співпрацю
PL	Керівник проекту
PSC	Керуючий комітет проекту
SAA	Державна авіаційна адміністрація
SARPs	Стандарти та рекомендовані практики
SES	Єдине Європейське небо
SMS	Система Управління Безпекою Польотів
TRACECA	Транспортний коридор Європа Кавказ Центральна Азія



СТИСЛИЙ ВИКЛАД

Для покращення спроможності ДАА у виконанні функції нагляду за безпекою польотів, Консультант переглянув законодавчу базу по сертифікації аеродромів та аеронавігаційних служб, розробив план дій для повноцінної системи управління безпекою польотів (SMS), запропонував необхідні інституціональні зміни для його запровадження та ініціював ефективну тренінгову програму. На запит від ДАА Консультант також надав певні коментарі по проекту документу робочих домовленостей, який було обговорено 1 липня 2009 року між ДАА та EASA стосовно імплементації таких домовленостей та який було підписано у грудні 2009 року (документ докладається).

1 Вступ

Авіаційний транспорт є невід'ємним сектором для економічного розвитку. Він забезпечує життєво важливі зв'язки та комунікацію між центрами виробництва та ринками, а також сприяє торгівлі та туризму. Загальною метою проекту є посилення транспортного сектору шляхом надання підтримки МТЗУ в Україні у розвитку та запровадженні Стратегії та Плану Дій для транспортної інтеграції до Транс'європейської Транспортної Мережі (ТЄМ-Т). Технічне завдання визнає важливість аеропортів та авіаційного транспорту. Державна Авіаційна Адміністрація (ДАА) України має повний контроль та вплив на діяльність аеропортів та сектору авіаційного транспорту. До 2006 року ДАА була незалежним органом, а отже, на питання, що відносилися до авіації Міністерство Транспорту мало або обмежений вплив, або не мала такого взагалі.

З огляду на посилення наглядової функції за безпекою ДАА (Організація повітряного руху та Систем управління безпекою польотів) в Україні та відповідно до Технічного завдання, Консультант повинен:

- Оцінити необхідні інституціональні зміни для імплементації Регуляторних Вимог до Авіаційної Безпеки Євроконтролю (ESSARs) у ДАА.
- Оцінити поточну ситуацію у виконанні ДАА функції контролю за безпекою.
- Розробити детальний план дій для повноцінної Системи управління безпекою польотів (SMS).
- Підготувати технічне завдання для Системи аналізу інформації по авіаційній безпеці
- Запропонувати вимоги до бюджету для імплементації SMS.
- Розробити національну програму по авіаційній безпеці відповідно до Додатків 6, 11,14 Чикагської Конвенції.

2 Національні передумови

Раніше відома, як країна-член радянського союзу, Україна отримала автономність з розвалом радянської системи, та проголосила незалежність у 1991 році.

Розташована між Сходом Європейського Союзу (ЄС) та Південно-Західною Росією, Україна має 791.5 км протяжності лінії кордону з ЄС (Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія), 1.355 км морського кордону, включаючи 1 056 км Чорного моря і як правило, вважається природною транзитною країною між сходом і заходом. Загальна площа становить 603 500 км², а населення 46.6 млн жителів. Найдовша відстань від півночі до півдня становить 1 316 км. Клімат континентальний, з довгими холодними зимами та сильними снігопадами, крім Кримського регіону, в якому переважає середземний клімат.

Після особливо важкого періоду від 1991 року до 1999 року пост радянського занепаду, Україна зараз просунулась у своєму переході, особливо на економічній арені, та має переваги свого економічного зростання. Прогрес також очевидний у встановленні законодавчого та



регуляторного середовища з провідними напрямками до зростання приватного сектору та у створенні ефективної ринкової економіки.

Вже у 2006 році ЄС стало найважливішим торгівельним партнером України з 38.3% українського експорту та 36.4% імпорту. Остання європейська політика наближення надає нового наголосу інтеграції України до відповідної транс'європейської транспортної мережі (ТЄМ-Т).

З огляду на травневе розширення у 2004 році, ЄС прийняло новий підхід до його відносин з сусідами включаючи Україну 11 травня 2003 року. У комунікації під назвою «Ширша Європа – Добросусідство: Нова основа для відносин з нашими східними та північними сусідами», Європейська Комісія підкреслила, що метою так званої Європейської політики добросусідства (ENP) є розвиток сфери процвітання та встановлення «кола друзів» з якими ЄС може мати тісні, мирні та плідні стосунки. У процесі ENP, Україна є однією з пріоритетних країн, хоча вона ніколи не була офіційним потенційним кандидатом на вступ до ЄС.

В рамках ENP, було прийнято та узгоджено План Дій 1 з Україною. Цей документ було створено Комісією та Країнами-членами ЄС. В ньому встановленні цілі політики та відправні точки в усіх сферах, включаючи транспортний сектор.

В цьому секторі, незважаючи на зусилля та прогрес, який вже вдалося досягнути, процес реформування є далеким від завершення. В усіх видах транспорту існують суттєві недоліки, проте вони також спричинені недосконалою організацією та недостатнім інвестуванням. Узгоджено зі своїм вибором співпраці з ЄС, Україна повинна розглянути свою транзитну функцію як пріоритет з економічного боку та з боку розвитку транспорту, включаючи гармонізацію з правилами та практиками ЄС та інтеграцією до транс'європейської транспортної мережі ТЄМ-Т.

3 Інституціональне та законодавче підґрунтя

Державна авіаційна адміністрація є урядовим органом у підпорядкуванні Міністерству Транспорту та Зв'язку України, очолюється Головою, який безпосередньо звітує Міністру транспорту та зв'язку України. Це було затверджено Постановою Кабінету Міністрів № 1526 від 15 листопада 2006 року.

ДАА, будучи відповідальною за реалізацію державної політики у галузі цивільної авіації, виконує наступні завдання:

- розвиток регуляторної та законодавчої бази з метою керування діяльністю у галузі цивільної авіації;
- виконання урядового контролю та нагляду за безпекою у цивільній авіації;
- сертифікація та реєстрація авіаційної техніки та суб'єктів і видача ліцензій на здійснення діяльності;
- регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху;
- організація авіаперевезення;
- розслідування випадків, в яких задіяні цивільні повітряні судна на території України, та випадки, в яких задіяні українські цивільні повітряні судна на території інших країн, відповідно до встановлених процедур;
- сприяти дотриманню правил іноземної економіки та міжнародного законодавства в галузі цивільної авіації, представляючи цивільну авіацію України на міжнародному рівні.

Поточна кількість працівників ДАА складає 407 осіб. Укомплектованість кадрами становить 100% (на 1 січня 2009). Організаційна структура ДАА базується на завданнях і функціях ДАА і погоджується Міністром транспорту та зв'язку України. В структурі ДАА 15 управлінь та 14 незалежних відділів. Такі структурні підрозділи підпорядковуються Голові ДАА та взаємодіють між собою в межах покладених на них зобов'язань.

З часу створення ДАА було розроблено певну кількість виконавчих та законодавчих актів. Основне авіаційне законодавство та регуляції цивільної авіації знаходяться у різноманітних



юридичних документах, включаючи національні закони та регуляції (розпорядження). Регуляції створюються на різних урядових рівнях, включаючи Президента України, Кабінету Міністрів, Міністерства транспорту та зв'язку та Державної авіаційної адміністрації. Основою державного регулювання діяльності цивільної авіації України є законодавча та нормативно-правова база, яка складається з Конституції України, Повітряного кодексу України (Постанова Верховної Ради України від 04.05.93 № 3168-XII із змінами, внесеними Постановами Верховної Ради України від 21.10.97 № 590/97-ВР, від 15.12.99 № 1297-XIV та від 23.02.06 № 3509-IV) та інших законодавчих актів, національних нормативно-правових актів, державних та галузевих стандартів, керівних документів із стандартизації, нормативно-правових актів колишнього МЦА СРСР, які не втратили свою актуальність і не суперечать Конституції та чинному законодавству України.

4 Угода про асоціативне членство Україна - ЄС

В контексті переговорів стосовно майбутньої Угоди про асоціативне членство, сторони визначили певну кількість Директив та Регламентів ЄС для гармонізації з українським законодавством у секторі авіації. Незважаючи на те, що під час створення звіту переговори ще тривають і ратифікація може відбутися через декілька років перед тим, як Угода повністю набуде чинності, обсяг роботи, яку необхідно зробити уряду України у цій сфері вимагає посилення регуляторної, інституціональної та законодавчої спроможності ДАА, так само, як і забезпечення ДАА європейським досвідом/найкращими практиками та професійністю для гармонізації українського законодавства з законодавством ЄС у сфері авіації.

Угода про співпрацю та партнерство Україна - ЄС (Стаття 64 *Транспорт*) та План Дій Україна-ЄС (Розділ 49 *Імплементация обрані заходи та реформи в авіаційному секторі*) забезпечили законодавчу та практичну базу для співпраці України – ЄС особливо у сфері авіаційного транспорту. З моменту прийняття Плану Дій Україна – ЄС у лютому 2005 року, Сторони досягли прогресу. Україна розпочала процес адаптування вимог ЄС/ JAR, які зараз доступні українською мовою. Проте, вимоги ЄС/ JAR не можуть вважатися запровадженими, оскільки вони формують тільки «опціональний стандарт сертифікації». Деякі компанії докладають великих зусиль для використання цих стандартів на «добровільній основі». Проте, Державна Авіаційна Адміністрація Міністерства Транспорту та Зв'язку України (ДАА) ще не провела жодної сертифікації компаній за вимогами ЄС/ JAR та не визначила жодної конкретної дати для імплементції таких вимог. Однак, ухвалення організацій Part 145 (аплікаційна форма на сайті ДАА) та операторів JAR-OPS 1 були ініційовані (поправка 7 JAR-OPS 1 введена наказом МТЗУ № 430 від 5 липня 2010 року); для ухвалення систем технічного обслуговування повітряних операторів відповідно до Subpart M JAR-OPS 1, ДАА видало наказ № 677 від 23 вересня 2010 року. У найближчому майбутньому ДАА мають намір ввести вимоги Part 66 та Part 147 для персоналу технічного обслуговування та тренінговий організацій по технічному обслуговуванню.

Після того, як обов'язки уряду України по транспортному сектору відповідно до Плану Дій Україна – ЄС будуть виконані, Україна висловила бажання рухатися в напрямку імплементції відповідного законодавства ЄС у своєму авіаційному секторі. Такі наміри були відображені у положеннях Порядку Денного Угоди про Асоціативне членство Україна - ЄС¹ (ухвалене написаними процедурами 24 листопада 2009 року). Порядок Денний про Асоціативне членство Україна – ЄС на поточний час на стадії переговорів, хоча було досягнуто угоди по конкретним крокам в напрямку досягнення головних цілей угоди.

Протягом останнього року, було проведено ряд переговорів між ЄС та Україною стосовно Угоди про Спільний Авіаційний Простір (САА). Суттєвого прогресу було досягнуто протягом двох раундів переговорів у 2009 році. П'ятий раунд переговорів було проведено у Києві 22-23 березня 2010 року. Відкритими залишаються питання доступу до ринку та сертифікація українських виробників повітряних суден для продажу в ЄС. Основним питанням був Додаток III, в якому викладено перехідні положення між Європейським Союзом та Країнами-членами ЄС з одного боку та Україною з іншого боку. Сторони погодилися стосовно нової структури Додатку III

¹ http://ec.europa.eu/delegations/ukraine/documents/eu_uk_chronology/association_agenda_en.pdf



так само як і стосовно факту, що буде два перехідні періоди замість запропонованих раніше трьох. В той самий час, Голова ДАА України змінився, новий голова пан Колісник ініціював запит української сторони пересунути наступний раунд переговорів (який було спочатку запропоновано провести у Брюсселі 31 травня та 1 червня 2010 року до осені).

1 липня 2009 року ДАА провели зустріч з EASA для обговорення імплементації Робочих Домовленостей, які було підписано у грудні 2009 року. Наступний раунд переговорів можна запланувати на осінь, за умов, якщо Україна надасть свої коментарі вчасно на останні пропозиції ЄС по Додатку III,

Проект нового повітряного кодексу, який зараз розглядається в Україні, має бути прийнятий парламентом. Цей документ сформує основне джерело авіаційного законодавства в Україні. Очікується, що він забезпечить основу для імплементації головних принципів європейського авіаційного законодавства. Після декількох невдач прийняти повітряний кодекс минулого року та на початку поточного року, у квітні 2010 року Кабінет Міністрів України доручив МТЗУ (ДАА) розробити нову версію проекту повітряного кодексу, а певні урядові органи будуть залучені у процес ухвалення нової версії проекту до того, як він попаде до Верховної Ради. Новий проект повітряного кодексу було представлено Верховній Раді України на розгляд та ухвалення 20 вересня 2010 року.

В контексті переговорів стосовно майбутньої Угоди про асоціативне членство, сторони визначили певну кількість Директив та Регламентів ЄС для гармонізації з українським законодавством у секторі авіації. Незважаючи на те, що під час створення звіту переговори ще тривають і ратифікація може відбутися через декілька років перед тим, як Угода повністю набуде чинності, обсяг роботи, яку необхідно зробити уряду України у цій сфері вимагає посилення регуляторної, інституціональної та законодавчої спроможності ДАА, так само, як і забезпечення ДАА європейським досвідом/найкращими практиками та професійністю для гармонізації українського законодавства з законодавством ЄС у сфері авіації.

5 Оцінка інституціональних змін для імплементації регуляторних вимог по авіаційній безпеці Євроконтролю

Аеронавігаційні служби (ANS) нагляд за безпекою

Консультант розробив список питань для перевірки на відповідність, для використання при перегляді Повітряного Кодексу України та положенням по Національним аеронавігаційним службам стосовно відповідності вимогам ІКАО та ЄС. Цей документ було завершено та оновлено з положенням ЄС 1108/2009. ДАА забезпечили поточні документи, та забезпечили контактну особу для підтримки заходів ТЄМ-Т у цих питаннях. Перегляд законодавства України по ANS зараз у процесі. Було розроблено зміни до Повітряного Кодексу стосовно встановлення Національного Наглядного Органу для ANS. Ці зміни було передано ДАА.

Консультант відвідав три (із п'яти) диспетчерських центрів управління повітряним рухом УКРАЕРОПУХ з основною метою отримати розуміння того, як працює їхня організація та їхні диспетчерські центри. Такими центрами були:

- АСС Київ
- АСС Дніпропетровськ
- АСС Сімферополь

Членам персоналу АСС було надано презентацію у форматі ppt про розвиток процесів сертифікації служб у країнах-членах ЄС та про підвищену ефективність через інтеграцію таких служб (функціональні блоки повітряного простору). Презентація завершилася певною кількістю питань для заохочення дискусії про майбутній розвиток в авіації, гармонізацію з поточними та майбутніми положеннями ЄС по аеронавігаційним службам, необхідність інтероперабельності систем та процедур та ратифікація безпеки нових технологій.

Робочі кімнати АСС обладнані новими сучасними радарми та системами АТС (іспанського виробництва INDRA).



Загальне враження від таких візитів склалося таке, що АСС є добре організованими робочими та технічними центрами з повноцінним обробленням інформації та інтегрованою організацією повітряного простору для цивільних та військових потоків. Поточний обсяг руху в Україні у повітрі доволі малий та необхідно звернути увагу на можливість інтегрувати 5 служб АСС, що відповідає принципам ЄС Єдиного Європейського Неба (SESII), оснований на прогнозі майбутньої щільності повітряного руху.

Обізнаність майбутнього розвитку штату АСС здається доволі обмеженою з участю в технічних зустрічах Євроконтролю, та залишаючись власністю Украероруху.

Четвертий Світовий Конгрес «Авіація 21 сторіччя», який було організовано Національним Авіаційним Університетом (НАУ) 21 вересня 2010 року відвідали учасники внутрішніх та міжнародних компаній, адміністрацій та організацій. Як і було погоджено з віце-ректором НАУ паном Харченко, Консультант провів протягом пленарної сесії промову з ключовими моментами по темі майбутнього технологічного аеронавігаційних служб та запровадження Єдиного Європейського Неба та необхідності у тренінгах для органів, які повинні проводити нагляд за безпекою, регуляторам та авіаційним компаніям. Конгрес також відвідав пан Йонкерс, Директор JAA TO.

На запит ДАА було проведено серію тренінгів з англійської мови для інспекторів ДАА АТМ з нахилом на термінологію АТМ та на останні розробки у сфері аеронавігаційних служб.

6 Оцінка роботи ДАА у виконанні функції нагляду за авіаційною безпекою та Розробка національної програми по повітряній безпеці

Нагляд ДАА за авіаційною безпекою в аеропортах.

Початкову національну державну програму по безпеці (ДПБ), яку було розроблено НАУ, представили Консультанту для коментарів. Консультант надав свої коментарі до документу та підкреслив їх на зустрічі з представниками НАУ. Консультант був запрошений зробити детальну презентацію по специфічним частинам ДПБ на семінарі НАУ по безпеці польотів для компаній та адміністрації у червні 2009 року по прийнятним рівням безпеки та аналізу інформації по інцидентам. Нещодавно, ДПБ України було представлено КМУ на погодження.

Консультантом було проведено аналіз поточного повітряного кодексу та авіаційних положень для аеродромів України з аналогічними документами країн-членів ЄС (GARs) по сертифікації аеродромів. Пропозиція по змінам була представлена ДАА, яку було згодом переглянуто стосовно будь-якого впливу регламенту ЄС 1108/2009 та відповідно змінено. Цей регламент ЄС має останні вимоги по гармонізації безпеки на аеродромах та відповідних обов'язків EASA та національного органу по нагляду за безпекою.

На основі загальних практик в країнах-членах ЄС, команда розробила Керівництво по Сертифікації Аеродромів з міжнародними процедурами та діаграму для підтримки інспекторів ДАА, які будуть проводити аудит та інспекції на аеродромах в рамках процесу сертифікації аеродромів та для відповідних інспекцій на узгодженість з відповідними положеннями по безпеці. Документ було представлено ДАА для коментарів.

На додаток, команда розробила проект загальної моделі («блакитний посібник») для розробки посібника з сертифікації системи управління безпекою польотів для українських аеродромів, який є вимогою ЄС, як невід'ємна частина процесу сертифікації.

Для огляду положень АТС, було створено список на відповідність на основі існуючих положень ЄС. Для підтримки розробки посібника по сертифікації / списку, який буде як керівництво для ДАА протягом сертифікації ANSP, було отримано загальні практики країн-членів ЄС. Такі практики буде переглянуто протягом співпраці з ДАА та Украерорухом.

Було проведено огляд відповідних міжнародних положень по наземному обслуговуванню на аеродромах та пов'язаних загальних практик, які використовуються в країні ЄС на основному Аеропорті (Амстердам) та наглядовим органом. На основі цих знаходжень Консультант розробив проект рекомендацій стосовно необхідних інституціональних структур, відповідальності керівництва та нагляду за безпекою при проведенні заходів з наземного обслуговування в зоні аеродрому. Це було представлено ДАА, яка зараз розглядає можливість



проведення навчального туру до країни-члена ЄС для отримання подальших консультацій стосовно робочих деталей.

Звіти, які додаються, було розроблено відповідно до часових рамок та завдань:

- Аналіз існуючого Повітряного Кодексу України на відповідність до законодавства ЄС по аеродромах та сертифікації SMS
- Аналіз існуючих правил сертифікації аеродромів на основі стандартів ІКАО (Чикагська Конвенція) та загальних практик країн ЄС
- Рекомендації по інституції заходів по наземному обслуговуванню аеродромів
- Пропозиції до посібника сертифікації аеродромів ДАА
- Посібник по Системі Управління Безпекою Польотів Аеродромів як «блакитний посібник» для керівництва по управлінню безпекою
- Тренінгова програма для авіаційного транспорту на 2009-2010 роки

7 Розробити детальний план дій для ефективної Системи Управління Безпекою Польотів.

Для запровадження та імплементації концепції Системи Управління Безпекою Польотів (SMS) в українських аеродромах відповідно до положень ІКАО та загальних практик в країнах ЄС, основні принципи управління авіаційної безпеки було переведено в авіаційну тренінгову програму, що ґрунтувалась на концепції Навчання інструкторів. В рамках такої концепції було ініційовано розробку тренінгової програми по SMS для аеродромів російською мовою у співпраці з місцевим експертом Національного Авіаційного Університету та ДАА. Цільовою аудиторією такого тренінгового курсу є керівництво аеродромів та персоналу, який відповідає за політику безпеки та управління безпекою на різних робочих рівнях, а також, інспектори по нагляду за дотриманням вимог по авіаційній безпеці (ДАА). Перші тренінгові курси очікуються навесні 2011 року.

Для підвищення рівня знань та навичок інспекторів ДАА, було організовано декілька тренінгових курсів, які було відповідно проведено:

- Тренінг для інспекторів SAFA, проведений JAA TO для покращення навичок персоналу ДАА з проведенням інспекцій по безпеці на іноземних повітряних суднах, які працюють на аеродромах України відповідно до практик країн ЄС та EASA. Практична частина була проведена в аеропорті Бориспіль (Boeing 737). Тривалість – 4 дні, місце проведення – Київ, кількість - 12 осіб.
- Тренінговий курс по технікам аудиту для аеродромів, проведений JAA-TO з метою підготувати інспекторів аеродромів з ДАА до аудиту аеродромів, як частини процесу сертифікації аеродромів та нагляду за дотриманням норм безпеки. Тривалість - 3 дні, місце проведення – Нідерланди, кількість осіб – 4.
- Командою проекту ТЄМ-Т було проведено тренінгові сесії з англійської мови з ухилом на сферу аеронавігаційних служб та специфічних теоретичних тем. Тривалість - 3 години кожна сесія, місце проведення - Київ, МТЗУ, кількість - 6 спеціалістів з ДАА/АТМ.
- Тренінговий курс SMS: 4 інспектори OPS ДАА прийняли участь у тренінгу JAA-TO для покращення їхніх навичок у нагляді за авіалініями України.
- На запит ДАА організувати «Тренінг на робочому місці» для 4 інспекторів SAFA у країні-члені ЄС, де інспектори ДАА набудуть статусу старших інспекторів SAFA, Консультант провів роботу з координатором EASA SAFA та забезпечив реалізацію такого тренінгу Цивільним Авіаційним Органом Нідерландами з 27 вересня до 1 жовтня 2010 року.



- З метою розробити Українську Національну Тренінгову програму по управлінню аеропортами, було проведено «Професійний Тренінговий Курс по Управлінню Аеропортами» в «Авіаційній Академії Нідерландів». Тривалість - 4 дні, місце проведення – Амстердам, кількість – 10 осіб. Продовження цієї ініціативи передбачається у 2011 році.

Стосовно тренінгової підтримки ЕСАС у JAA-ТО країнам членам, було надано список з іменами членів ДАА, який було надіслано ДАА минулого року до ЕСАС. В списку було вказано приблизно 40 кандидатів на участь у тренінгу JAA-ТО з фінансовою підтримкою ЕСАС. До сьогодні ця можливість проведення тренінгів не була використана. На запит ДАА Консультант вжив певних заходів від імені ДАА у ЕСАС для з'ясування того, в якій мірі можна розраховувати на реалізацію тренінгів з наданого списку.

Становлення регіонального тренінгового центру в Києві. Встановлення платформи для співпраці між Національним Авіаційним Університетом (НАУ) у Києві та JAA-ТО, яка є європейською тренінговою організацією для технічного та оперативного напрямків тренінговий курсів (приблизно 120 курсів), яка обслуговує членів ЕСАС (44 країни). Метою цієї співпраці є сертифікація місцевих інструкторів як інструкторів JAA-ТО для того, щоб вони могли викладати тренінги російською та/або англійською мовами. Тренінг буде націлюватися на органи нагляду за безпекою та на авіаційні компанії України та регіону східної Європи. Переговори було проведено в Хофдорпі (Нідерланди) та Києві (НАУ) в результаті яких було погоджено схему співпраці, подібну до існуючих схем роботи центрів в Лондоні, Сингапурі та Белграді. Також було погоджено Меморандум про співпрацю між НАУ та JAA-ТО, який було підписано у червні 2010 року. ДАА узгодили тренінгову програму, яка складається з теоретичної частини та відповідних практичних завдань, та буде керуватися НАУ на самокупній та неприбутковій основі.

8 Пов'язана діяльність Твіннінг проекту

Перший проект Твіннінг «Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами законодавства та стандартами ЄС у галузі цивільної авіації» завершився у червні 2009 року.

Метою цього проекту було сприяння гармонізації українського законодавства, процедур та механізмів реалізації закону у секторі цивільної авіації з міжнародними стандартами та стандартами ЄС. Первинні обов'язкові результати вимагали повної відповідності ДАА з вимогами по безпеці ЕС/JAA, включаючи оприлюднення усіх відповідних вимог ЄС/ JARs як частини закону України до кінця проекту. Зусилля, необхідні для досягнення цієї мети були недооцінені, і це призвело до перегляду обов'язкових результатів. Переглянуті обов'язкові результати фокусувалися на розробці дорожньої карти для повної імплементації положень повітряної безпеки ЄС/JAA, включаючи розклад імплементації, опис перехідних періодів та перехідні положення, підготовлені після консультацій з авіаційними компаніями. В кінці проекту основна увага приділялася підготовці дорожньої карти для подальшого процесу адаптування JARs. Така дорожня карта була підготовлена ДАА та ухвалена головою ДАА. В ній встановлювались кроки до розробки / впровадження нового повітряного кодексу та порядок проведення організаційних покращень та впровадження JARs/ Parts. Це є складовою посилань для подальших дій по перегляду української системи цивільної авіації, подальших законодавчих реалізацій законодавства ЄС в сфері авіаційної безпеки та розробка процедур відповідно до стандартів ЄС. Загальною метою було зробити внесок до гармонізації українського законодавства, процедур та механізмів реалізації закону у секторі Цивільної Авіації з міжнародними стандартами та стандартами ЄС. Позитивними результатами були:

- Добре знання європейських вимог до авіаційної безпеки та їхня реалізація у країнах – членах ЄС 15 ключовими інспекторами та середньою ланкою керівництва ДАА
- Краща усвідомленість та розуміння вимог авіаційної безпеки ЄС певною кількістю персоналу ДАА та представниками авіаційних компаній України
- Краще розуміння ДАА шляху, яким необхідно рухатися в напрямку до гармонізації українських положень до таких з ЄС у сфері авіаційного транспорту



- Створення спеціалізованої групи в ДАА для реалізації JARs/Parts, яка регулярно зустрічається
- Розробка певних процедур та посібників максимально відповідно до таких положень, та розробка коментарів від експертів з країни-члена ЄС для перегляду таких, які потребують удосконалення
-
- Розробка ДАА дорожньої карти для реалізації положень по авіаційній безпеці ЄС

Консультант встановив постійну координацію з проектом Твінінг «Підтримка Розробки та реалізації Транспортної Політики в Україні» у забезпеченні тренінгів.

- координатор слотів в аеропортах (регламент 95/93)
- збори в аеропортах (положення 2009/12)
- загальні правила роботи повітряних служб (положення 1008/2008)
- наземне обслуговування (директива 96/67)

Для надання підтримки Україні в реалізації положень Порядку Денного Угоди про Асоціативне Членство стосовно гармонізації національного законодавства у секторі цивільної авіації з законодавством ЄС, та у подальшому імплемувати такі положення майбутньої Угоди про Асоціативне Членство (Розділ «Транспорт») Державною Авіаційною Адміністрацією Міністерства Транспорту та Зв'язку України та відповідною еквівалентною організацією (або декількома організаціями) країн ЄС було ініційовано **другу програму Твінінг**. Основуючись на позитивній хвилі досягнень авіаційного під сектору, Делегація Європейською Союзу погодилася на тому, щоб з допомогою проекту ТЕМ-Т, який має розуміння авіаційного сектору України, було надано підтримку у розробці документу Твінінг Фіш (2011-2014) по аеропортах та аеронавігаційним службам (сертифікація) при співпраці з ДАА. Було проведено зустрічі з делегацією Європейського Союзу в Україні та Українськими уповноваженими органами для вирішення того, що становитиме масштаб та технічне завдання проекту твінінг. Фінальний проект документу Твінінг Фіш було представлено та ухвалено усіма сторонами в осені 2010 року. Ця ініціатива твінінгу забезпечить реалізацію наступного:

- Єдине Європейське Небо I/II;
- Сертифікація провайдерів аеронавігаційного обслуговування
- Директива 96/97 по наземному обслуговуванню
- Директива 95/93 по розподілу слотів
- Стандарти ІКАО по аеропортах та проект вимог EC GARs для Загальних правил ЄС, які мають бути випущені у 2012/2013 роках

Консультант визначив можливі сфери які потребуватимуть третьої програми Твінінг, де буде необхідно завершити роботу, розпочату у першій програмі твінінг та координувати реалізацію правил та стандартів SES. Ця твінінгова програма повинна фокусуватися на реалізації такого:

- JAR/EU-OPS (AOC, Комерційні повітряні перевезення);
- JAR-FCL 1, JAR-FCL 2, JAR-FCL 4 (Ліцензування команди повітряного судна);
- Part M (Постійна льотна придатність);
- PART-145 (Ухвалення організацій технічного обслуговування);
- PART-66/147 (Навчання/ліцензування персоналу технічного обслуговування);
- PART-21(Типова сертифікація повітряних суден, ухвалення організацій проектування та виробництва)