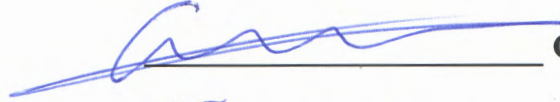


ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Голови

Державної авіаційної служби України


_____ **С.КОРШУК**
"05" квітня 2018 р.

ЗВІТ
ЩОДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ
У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ В УКРАЇНІ
ЗА 2017 РІК

Київ 2018

I. ВСТУП

Відповідно до міжнародних стандартів, зокрема вимог Доповнення 1 Додатку 19 «Управління безпекою польотів» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (м. Чикаго, 1944 р.) Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ІСАО), Україна проводить діяльність щодо створення та удосконалення державної системи контролю за забезпеченням безпеки польотів.

Згідно з п.1 статті 15 Повітряного кодексу України, Положення про Державну авіаційну службу України (далі – Державіаслужба), введеного в дію постановою Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 № 520, Державіаслужба несе відповідальність за організацію і забезпечення нагляду за безпекою польотів у системі організації повітряного руху (далі – ОрПР), зокрема шляхом проведення сертифікації провайдерів аеронавігаційного обслуговування, аудитів з безпеки польотів, оцінки змін у системі ОрПР, іншої інспекційної діяльності та діяльності з моніторингу.

Державна система контролю включає в себе також планування та проведення діяльності з нагляду, аналізу отриманої інформації та виявлених ризиків, моніторингу усунення недоліків та постійної відповідності регуляторним вимогам провайдерами аеронавігаційного обслуговування, а також забезпечення такої діяльності шляхом адекватного виділення матеріальних та людських ресурсів та підтримання компетентності інспекторського персоналу.

Нормативне регулювання процесу нагляду за безпекою польотів у системі ОрПР як однієї із головних підсистем цивільної авіації України, забезпечується Положенням про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху (далі – Положення), яке затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.05.2010 № 320 та зареєстровано Міністерством юстиції України 30.06.2010 за №446/17741. Вимоги Положення за ключовими елементами відповідають Регуляторним вимогам з безпеки польотів з питань нагляду за безпекою польотів (ESARR 1 «Нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху») Європейської організації з безпеки аеронавігації (далі – Євроконтроль), членом якої є Україна, та створюють умови для впровадження в Україні Базового Регламенту Євросоюзу ЕС 216/2008 від 20.02.2008 щодо встановлення основних вимог в галузі цивільної авіації та створення Європейського агентства з безпеки.

Структура цього звіту відповідає вимогам п.п. 7.1., 7.2. Положення, статті 14 ESARR 1 та Статті 15 «Звітність щодо нагляду за безпекою польотів».

II. ОРГАНІЗАЦІЙНА СТРУКТУРА НАГЛЯДОВОГО ОРГАНУ ТА ПРОЦЕДУРИ З НАГЛЯДУ

Основним завданням нагляду за безпекою польотів у системі ОрПР є отримання доказів відповідності національної системи ОрПР визначеним рівням безпеки польотів, стандартам та рекомендованій практиці ІКАО, вимогам Євроконтролю, законодавству України в частині, що стосується системи ОрПР.

Організаційна структура та розподіл відповідальності за безпеку польотів

У рамках існуючої організаційної структури Державіаслужби функції відповідальності при здійсненні нагляду за безпекою польотів у системі ОрПР розподілені на чотири рівня: вищий керівний, безпосередній керівний, організаційний рівень, виконавчий рівень.

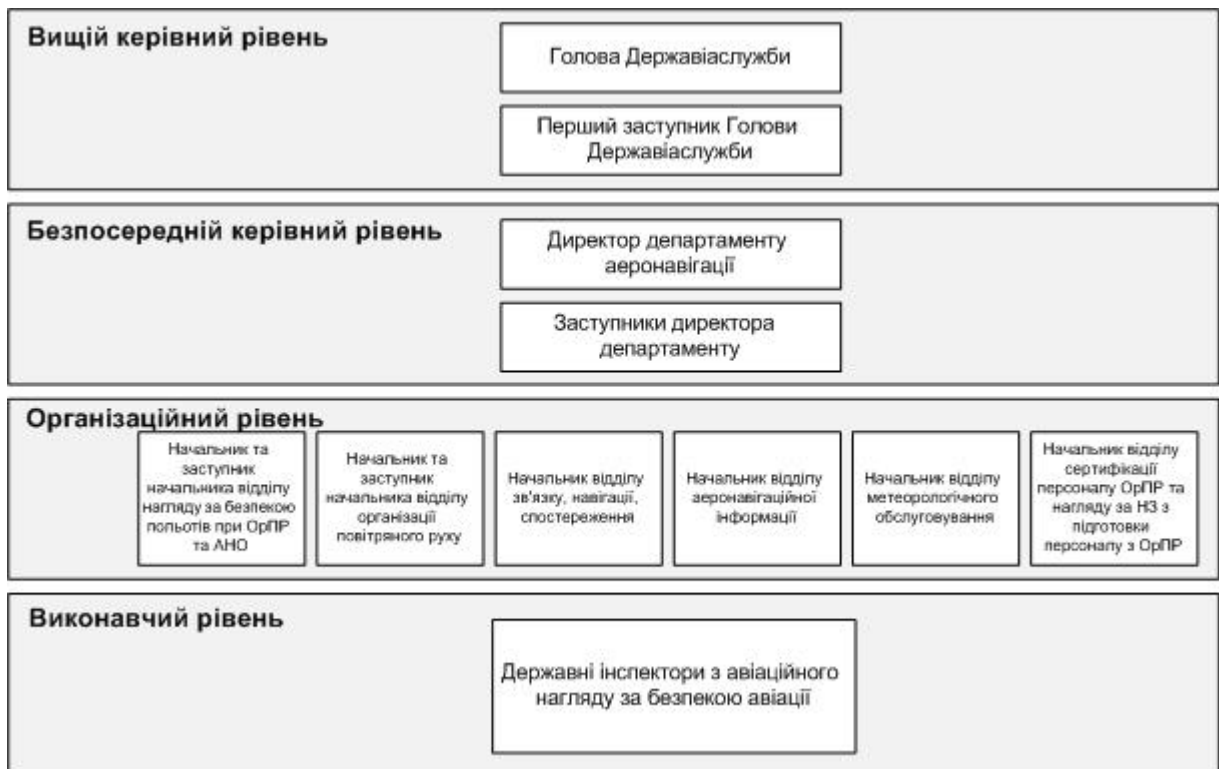


Рис. 1 Організаційна структура та розподіл відповідальності

До вищого керівного рівня відповідальності віднесено функції контролю за організацією діяльності із нагляду, гарантування забезпечення відповідними ресурсами, відповідність системи ОрПР встановленим вимогам, прийняття управлінських рішень з покращення, оптимізації діяльності з нагляду, у т.ч. змін регуляторних вимог з нагляду.

До безпосереднього керівного рівня відповідальності віднесено організацію діяльності з нагляду у системі ОрПР, щорічне та поточне планування проведення аудитів з безпеки польотів, сертифікаційних перевірок та інших інспекторських перевірок, підготовку, проведення та завершення наглядової діяльності у системі ОрПР, контроль за станом людських ресурсів, їх аналіз, організація підготовки інспекторського складу та контроль за компетентністю, порядок допуску до інспекторської діяльності, захист отриманої від провайдерів інформації, прийняття управлінських рішень щодо правозастосування, прийнятності планів усунення недоліків та визначення ступеня ризику безпеки польотів при організації діяльності провайдерами аеронавігаційного обслуговування, у т. ч. при впровадженні операційних змін, надання пропозицій щодо визнання та залучення, у разі необхідності, визнаних організацій або їх незалежних представників.

До організаційного рівня відповідальності віднесено розробку річних та поточних планів регуляторних аудитів на підставі отриманої інформації та контроль за його виконанням, надання пропозицій по залученню інспекторського складу до проведення аудитів, контроль за здійсненням підготовки та підтриманням кваліфікації аудиторів, безпосередня організація аудитів з безпеки польотів, сертифікаційних перевірок, забезпечення звітності щодо проведеної діяльності з нагляду та контролю за її ефективністю.

До виконавчого рівня відповідальності віднесено безпосереднє дотримання процедур, визначених керівництвом інспектора з проведення аудитів з безпеки польотів (в якості голови або члена комісії у відповідності до попереднього розподілу обов'язків та відповідних вказівок).

Процедури з нагляду за безпекою польотів у системі ОрПР

Основні регуляторні вимоги нагляду за безпекою польотів у системі ОрПР зазначені у Положенні.

Діяльність з нагляду проводиться згідно процедур нагляду за безпекою польотів, зазначених у Керівництві державного інспектора з авіаційного нагляду за безпекою авіації за напрямком аеронавігація, затвердженого Державіаслужбою 13.08.2015 (зі змінами в редакції 2.12 від 20.02.2018).

Діяльність по визначенню відповідності провайдера встановленим регуляторним вимогам у системі ОрПР містить:

- діяльність з сертифікації провайдерів аеронавігаційного обслуговування;
- проведення планових та позапланових аудитів з безпеки польотів;

моніторинг відповідності фактичного стану безпеки польотів встановленим критеріям з безпеки польотів (фактичного рівня безпеки польотів на підставі серйозності і кількості ідентифікованих проблем/невідповідностей, кількості подій з безпеки польотів, що були зафіксовані, та фактичного стану системи повідомлень з безпеки польотів, оцінки функціонування систем управління безпекою польотів).

Для організації наглядової діяльності та забезпечення необхідного рівня компетентності інспекторського складу Державіаслужбою застосовуються ряд допоміжних процедур.

Порядок організації, планування та виконання функцій нагляду, а також відповідна послідовність дій провайдерів аеронавігаційного обслуговування наведено у схемі:

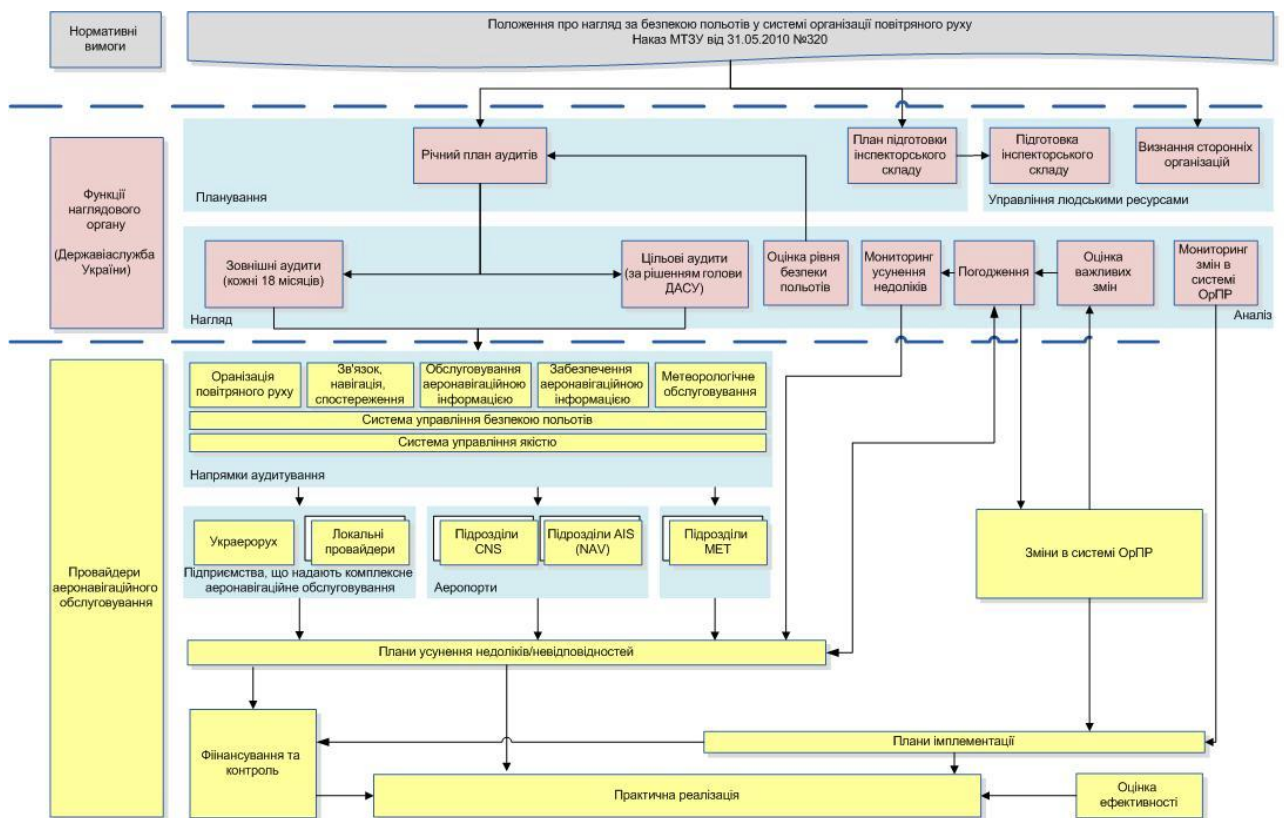


Рис. 2 Організація функцій нагляду

III. ПОВІТРЯНИЙ ПРОСТІР, У МЕЖАХ ЯКОГО ВИКОНУЄТЬСЯ НАГЛЯД У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Повітряний простір, у межах якого здійснювався нагляд за безпекою польотів у системі ОрПР, включає в себе повітряний простір в межах

державного кордону України, повітряній простір над відкритим морем, у якому відповідальність за забезпечення безпеки польотів покладена на Україну на підставі міжрегіональної угоди країн Чорноморського регіону та Рішення Ради ICAO, введеного в дію поправкою до Європейського аеронавігаційного плану EUR/NAT 96/38-ATS від 17.02.1997.

Загальна площа повітряного простору, де відповідальність за обслуговування повітряного руху покладена на Україну, складає 776 266 . Зазначений повітряний простір поділений на Київський район польотної інформації верхнього повітряного простору (Kyiv UIR) від 275 ешелону польоту та вище у повітряному просторі України та 5 районів польотної інформації (РПІ): Київський (Kyiv FIR), Дніпропетровський (Dnipropetrovs'k FIR), Одеський (Odesa FIR), Львівський (L'viv FIR) та Сімферопольський (Simferopol' FIR), наразі обслуговування повітряного руху в межах якого покладено на Дніпропетровський та Одеський РДЦ.

Загальна структура повітряного простору, який підпадає під нагляд з безпеки польотів, зазначений на рисунку:

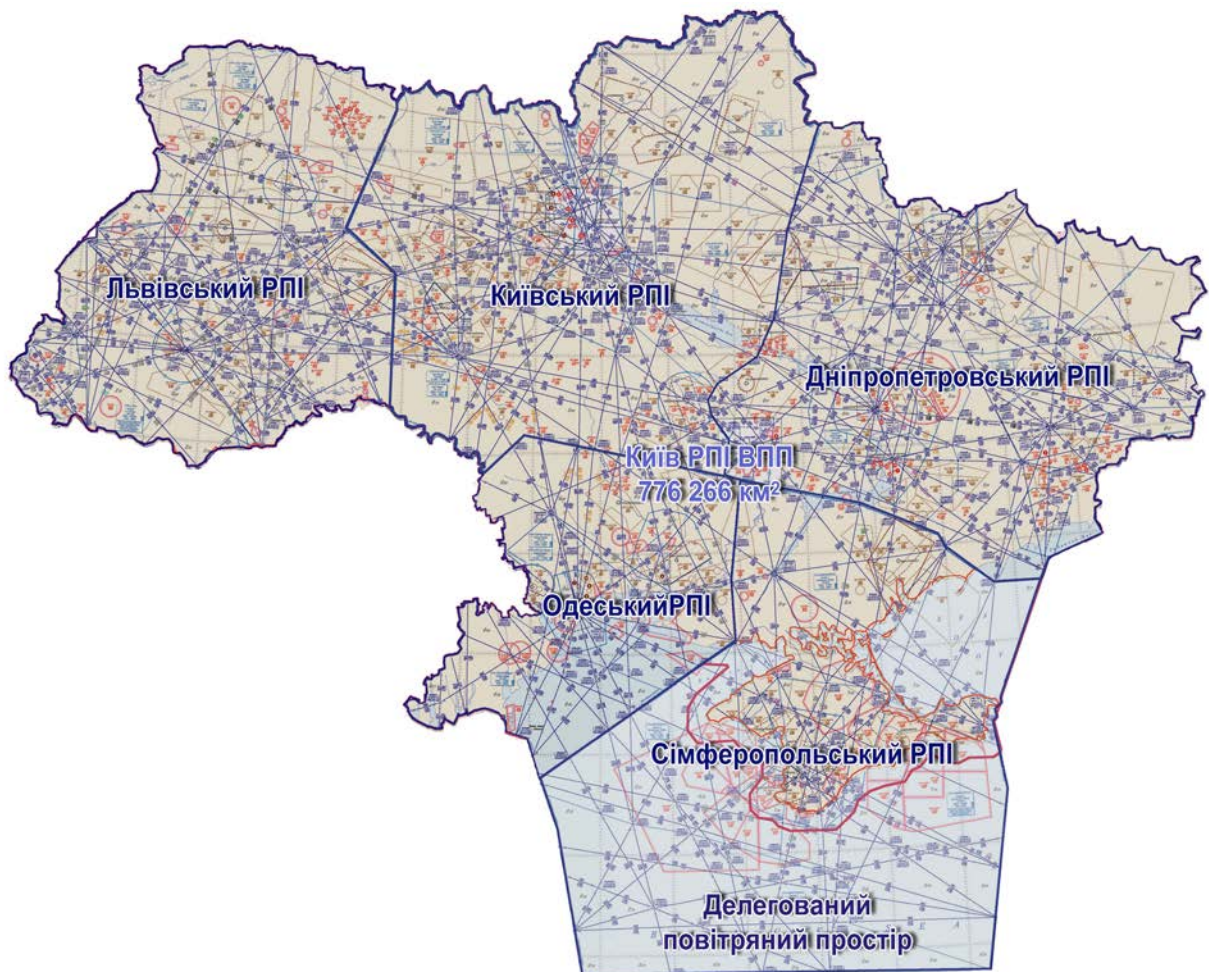


Рис. 3 Повітряний простір України

IV. ПОВІТРЯНИЙ РУХ

Загальна кількість польотів у 2017 році в повітряному просторі України (IFR, GAT) склала 253969 польотів, що на 18.5% більше, ніж у 2016 році. Разом з тим, слід зазначити збільшення всіх обсягів польотів до/з України. Обсяги повітряного руху за останні 6 років зазначені на рисунку.

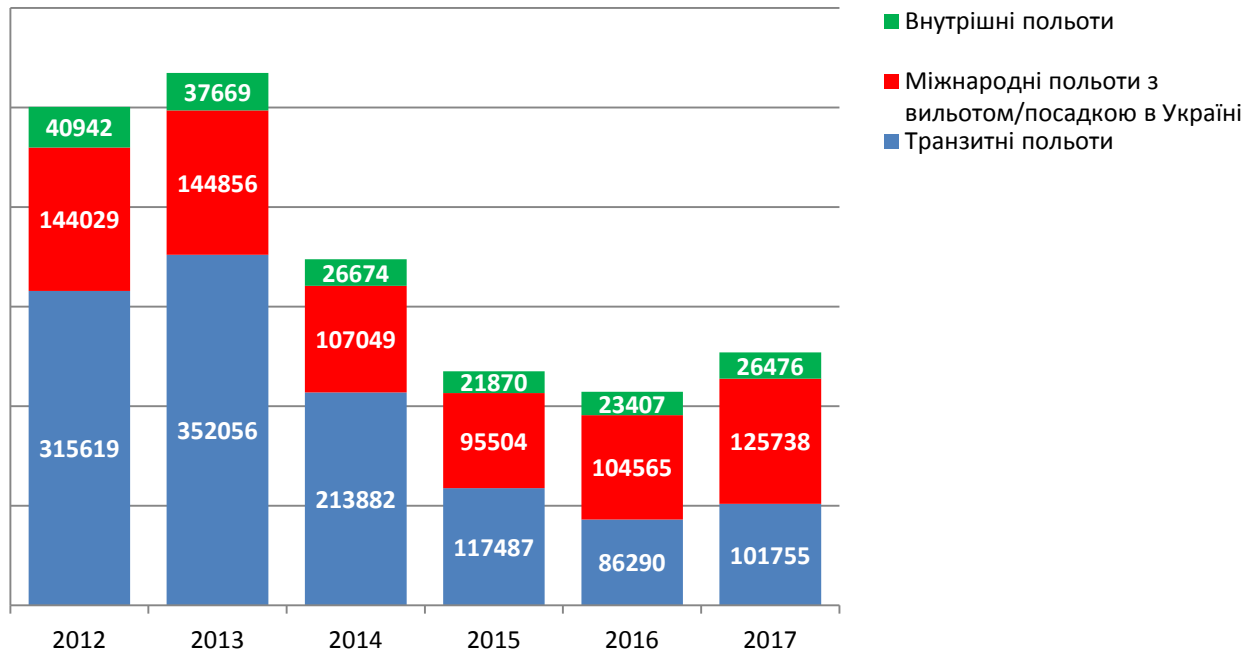


Рис. 4 Обсяги повітряного трафіку в Україні за останні 6 років

Середньодобова кількість польотів, яким надавалося обслуговування центрами ОрПР в Україні у 2017 році за щомісячним розподілом, зазначена на діаграмі (Джерело: щомісячні звіти Євроконтролю щодо мережевих операцій - Network operational reports):

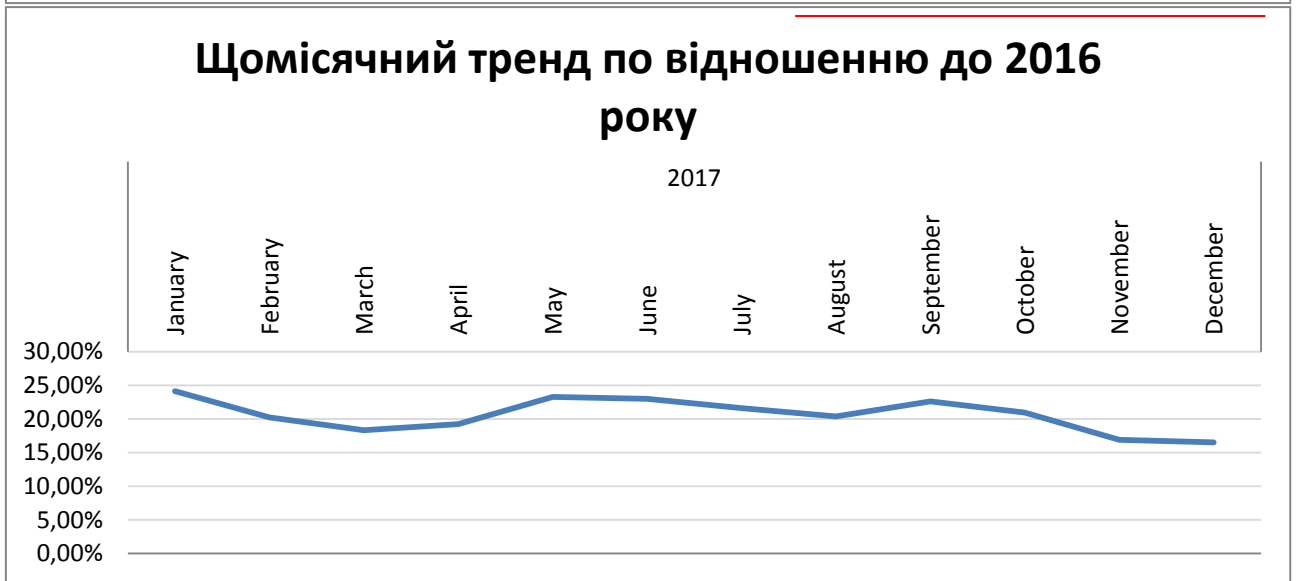
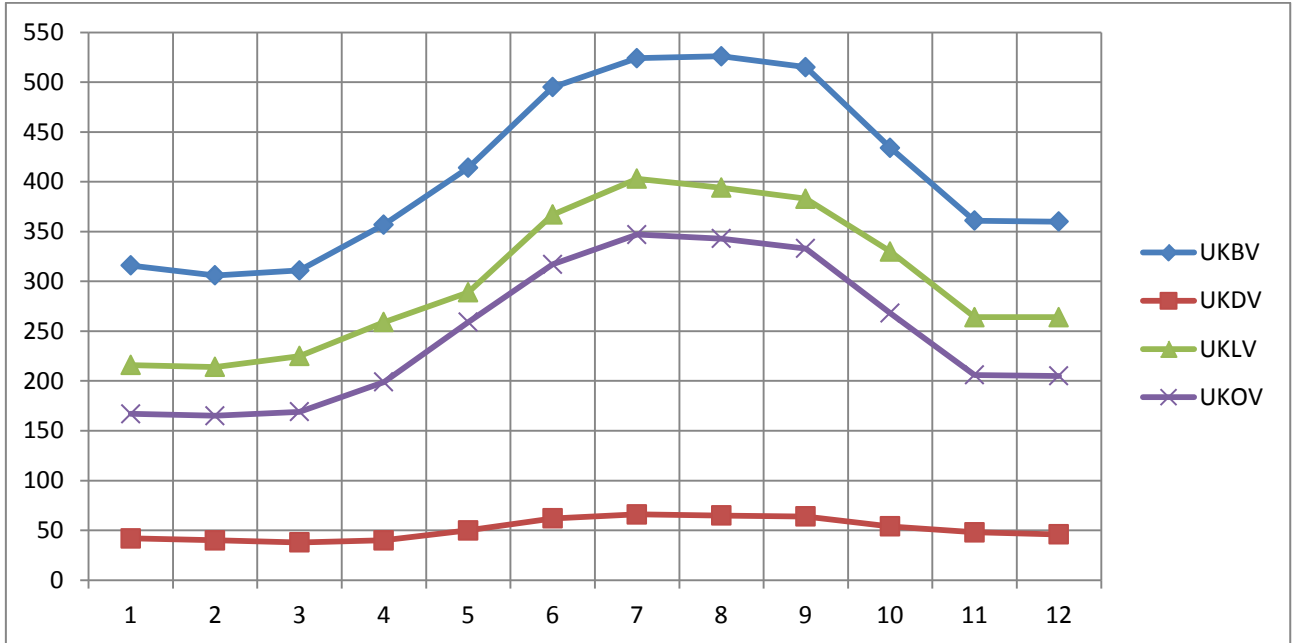


Рис. 5 Щомісячна середньодобова кількість польотів в районах польотної інформації України у 2017 році (контрольований простір) та щомісячний тренд по відношенню до 2016 року

V. СУБ'ЄКТИ ПРОВЕДЕННЯ АУДИТІВ

Суб'єктами нагляду за безпекою польотів є провайдери аеронавігаційного обслуговування, які надають аеронавігаційне обслуговування або виконують функції з ОрПР.

Нагляду підлягають усі провайдери, які надають послуги з аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України відповідно до Реєстру провайдерів ОрПР/АНО, який згідно з пунктом 2.6 Положення ведеться Державіаслужбою. Згідно з наказом Державіаслужби від 25.01.2018 № 63 вищезазначений реєстр оприлюднюється на офіційному веб-сайті Державіаслужби в розділі «Нормативно-правова база» → «Сертифікати» → «Реєстр провайдерів ANS». Наразі зареєстровано 37 провайдерів аеронавігаційного обслуговування. За підсумками 2017 року 25 підприємств є сертифікованими провайдерами аеронавігаційного обслуговування.

З метою здійснення комплексного підходу щодо нагляду за безпекою польотів департамент аеронавігації також здійснює контроль відповідних підрозділів аеропортів з питань організації взаємодії з органами обслуговування повітряного руху та забезпечення аеронавігаційною інформацією.

VI. УПОВНОВАЖЕНІ ОРГАНІЗАЦІЇ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ АУДИТІВ

Уповноважених організацій для проведення зовнішніх аудитів у системі ОрПР протягом 2017 року визначено не було.

Підготовлений персонал сертифікованих провайдерів до участі у нагляді не залучався.

VII. РІВЕНЬ ЗАБЕЗПЕЧЕНОСТІ ЛЮДСЬКИМИ РЕСУРСАМИ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ АУДИТІВ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

У рамках створеної державної системи нагляду з безпеки структурним підрозділом Державіаслужби, який здійснює нагляд за безпекою польотів щодо провайдерів аеронавігаційного обслуговування, є департамент аеронавігації.

Аналіз наявних та необхідних ресурсів здійснюється регулярно.

Відповідно до проведеного аналізу з оцінки людських ресурсів від департаменту аеронавігації до проведення аудитів залучались 13 кваліфікованих аудиторів (40% від фактичної кількості державних інспекторів департаменту).

Посади інспекторського складу у 2017 році були укомплектовані на 83%.

У 2017 році атестаційною комісією департаменту аеронавігації допущено до самостійної роботи 2 державних інспектори з авіаційного нагляду за безпекою авіації департаменту аеронавігації.

VIII. АНАЛІЗ ПОДІЙ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Аналіз інформації про події з безпеки польотів проводився на підставі визначених категорій подій з безпеки польотів у системі ОрПР, зокрема, що стосується порушення мінімуму ешелонування або неадекватного ешелонування, несанкціонованого зайняття ЗПС та специфічних подій при ОрПР (порушення функцій зв'язку, навігації, спостереження), порушень порядку використання повітряного простору (УРА). Аналіз також проводився за станом системи надання обов'язкових повідомлень із зазначених вище питань у порівнянні з рівнем звітування серед країн-членів Євроконтролю.

8.1. Авіаційні події

У 2017 році зафіксовано 8 авіаційних подій. Авіаційних подій ПС з максимальною злітною вагою більше 2250 кг – 1. Прямого чи опосередкованого впливу системи ОрПР на виникнення авіаційних подій не виявлено.

8.2. Порушення мінімумів ешелонування (SMI) або неадекватного ешелонування, несанкціонованого зайняття ЗПС (RI) та специфічних подій при ОрПР (порушення функцій зв'язку, навігації, спостереження) (ATM Specific)

Аналіз, зазначений на графіку (джерело даних за Євроконтроль - щорічний звіт Регуляторної комісії з безпеки польотів Євроконтролю за 2016 рік) наводить інформацію по кількості зазначених категорій подій на 100 тис. польотів.

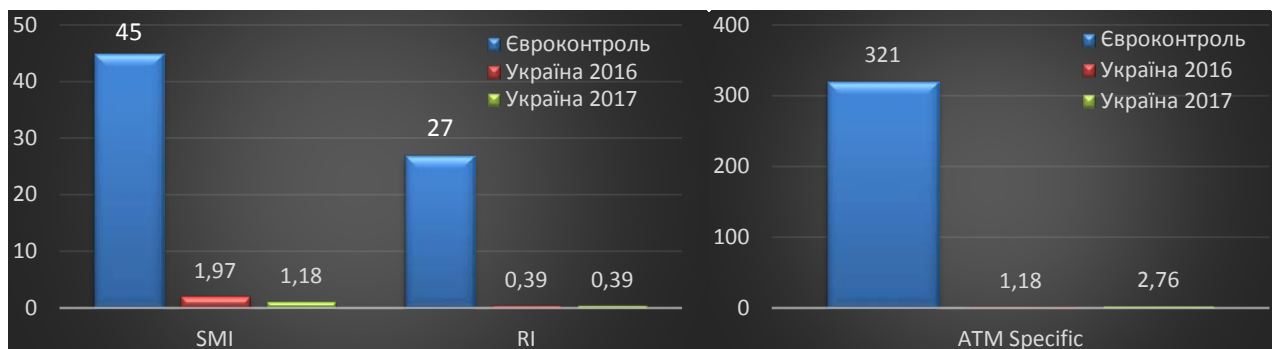


Рис. 6 Відносна кількість подій з безпеки польотів на 100 000 польотів за окремими категоріями

Аналіз свідчить про незначні зміни в кількості сповіщень зазначених категорій у порівнянні з минулим роком та недостатню зрілість системи обов'язкових повідомлень у системі ОрПР. При класифікації ступеня серйозності подій з безпеки польотів провайдерами не застосовуються методики ІСАО та Євроконтролю.

8.3. Порухення порядку використання повітряного простору

За даними, які отримав департамент аеронавігації у 2017 році, зафіксовано наступну кількість порушень порядку використання повітряного простору:

порушення, пов'язані з анексією АР Крим, виконанням польотів в межах забороненої зони УК-Р35 та виконанням регулярних перевезень до/з закритих аеропортів АР Крим авіакомпаніями РФ всупереч вимог п.2.1. Глави 2 Додатку 11 «Обслуговування повітряного руху» до Чиказької конвенції – 29283 випадки;

порушення, пов'язані з проведенням АТО та виконання польотів в акваторії Чорного та Азовського морів (у більшості неідентифіковані та безпілотні літальні апарати) – 21 випадок;

порушення, пов'язані з незаконним встановленням радіоз'язку з нелегітимною станцією «Сімферополь-контроль» (невихід на радіозв'язок екіпажів ПС) в районах відповідальності Одеського та Дніпропетровського РДЦ - 32 випадки;

порушення, пов'язані з порушенням порядку перетинання державного кордону, використання повітряного простору без відповідного дозволу, використанням забороненого чи обмеженого до використання повітряного простору – 66 випадків.

Детальний аналіз порушень порядку використання повітряного простору наведений в Аналізі стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та суднами іноземної реєстрації за 2017 рік, опублікованого на сайті НРБЦА.

ІХ. ОЦІНКА ЗМІН У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Оцінка ризиків, пов'язаних із впровадженням змін, здійснювалась провайдерами і виконувалась на етапі перед їх впровадженням. Основною метою проведення оцінки безпеки польотів було визначення прийнятності

ризиків, які можуть бути ідентифіковані під час впровадження змін у складові системи ОрПР.

Оцінка безпеки польотів під час впровадження змін першої категорії у системі ОрПР та розробка плану імплементації таких змін проводилась ініціаторами змін. Розгляд, остаточна класифікація та прийняття рішення про впровадження змін першої категорії, а також моніторинг впровадження таких змін здійснювались Державіаслужбою.

Оцінки з безпеки польотів у зв'язку із змінами операційного середовища, виконувалися за наступними напрямками:

1. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР Украероруху щодо виведення з експлуатації аеродромного оглядового радіолокатора ДРЛ-7СМ в Івано-Франківській Службі ОПР Львівського РСР.

2. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР Украероруху стосовно виведення з експлуатації обладнання ПАР-10С на об'єкті ОПРС Бібрка.

3. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР Украероруху стосовно виведення з експлуатації наземних засобів РТЗ польотів на аеродромі «Полтава (Супрунівка)».

4. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР стосовно виведення з експлуатації наземних засобів РТЗ польотів на аеродромі Херсон.

5. Аналіз безпеки польотів у системі ОрПР щодо впровадження процедур заходження на посадку за категорією II ІСАО на аеродромі «Львів».

6. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР стосовно виведення з експлуатації ОПРС Красноград та Лихачове.

На підставі оцінок з безпеки польотів у системі ОрПР, Державіаслужбою:

- розглянуті аргументи та умови, що дають можливість безпечного впровадження змін;
- проведений аналіз результатів оцінки ризиків та заходів, визначених планом імплементації змін;
- прийнято рішення щодо впровадження відповідних змін у системі ОрПР.

У процесі імплементації змін у системі ОрПР Державіаслужбою проводився контроль за плануванням заходів імплементації та станом їх виконання.

X. АУДИТИ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ

Головною метою проведення аудитів з безпеки польотів є визначення відповідності провайдера аеронавігаційного обслуговування встановленим вимогам, правилам, процедурам у системі ОрПР.

Планові зовнішні аудити провайдерів аеронавігаційного обслуговування у 2017 році здійснювались відповідно до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів у системі організації повітряного руху на 2017 рік, затвердженого Головою Державіаслужби 18.11.2016.

Відповідно до Положення та згідно з Планом-графіком регуляторних аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР у 2017 році здійснена 51 перевірка (23 сертифікаційних перевірок та 28 аудитів з безпеки польотів). План проведення нагляду виконаний на 92%.

У 2017 році під час аудитів було перевірено шляхом здійснення візитів та застосування визначених процедур нагляду:

Провайдер (служба)	Дата закінчення візиту	Напрямки аудиту
КЛК НАУ	31.03.2017	ATS, NAV, CNS, MET, SMS
ДП «АП Житомир» ТОВ «Акорд»	12.04.2017	ATS, NAV, CNS, MET, SMS
ПП «Авіакомпанія Озерне-Житомир»	14.04.2017	ATS, NAV, CNS, MET, SMS
Вінницький ЦГМ	19.04.2017	MET
КП БМР «БВАК»	21.04.2017	ATS, NAV, CNS, MET
ПОГ «ЦАК ТСОУ ім. О.К. Антонова»	27.04.2017	ATS, NAV, CNS, MET
ТРЛК-5 РСП «Київцентаеро» Украероруху	15.05.2017	CNS
ОКП «Аеропорт Суми»	17.05.2017	NAV
Сумський ЦГМ	17.05.2017	MET
Сумська СОПР Дніпропетровського РСП Украероруху	17.05.2017	ATS, CNS
Полтавський ЦГМ	19.05.2017	MET
Полтавська СОПР Дніпропетровського РСП Украероруху	19.05.2017	ATS, CNS
ОКП «Аеропрт Полтава»	19.05.2017	NAV
Чернівецький ЦГМ	16.06.2017	MET
КП «МА Чернівці»	16.06.2017	NAV

Провайдер (служба)	Дата закінчення візиту	Напрямки аудиту
Чернівецька СОПР Львівського РСП Украероруху	16.06.2017	ATS, CNS
ДП УАМЦ	23.06.2017	MET
ДП «МА "Бориспіль»	23.06.2017	NAV, CNS
РСП «Київцентраеро» Украероруху	23.06.2017	ATS, ATFM, ASM CNS, MET
Херсонська СОПР Одеського РСП Украероруху	07.08.2017	ATS, CNS
ТРЛК Скадовськ Одеського РСП украероруху	21.07.2017	CNS
Херсонський ЦГМ	21.07.2017	MET
АП «Херсон» КП ХОР «Херсонські Авіалінії»	21.07.2017	NAV, CNS
ПрАТ «АС»	28.07.2017	ATS, NAV, CNS, MET, SMS, QMS
ТОВ «АРЦ»	18.08.2017	AIS, SMS, QMS
ДП «Антонов»	23.08.2017	ATS, NAV, CNS, SMS, QMS
КП «МА Одеса»	13.09.2017	NAV
Одеський РСП Украероруху	12.10.2017	ATS, ATFM, ASM CNS, MET
ГМЦ ЧАМ	15.09.2017	MET, SMS, QMS
КП «МА Одеса»	15.09.2017	CNS, SMS
ТОВ «МА «Дніпропетровськ»	29.09.2017	CNS, SMS
ЗОКП «МА Ужгород»	01.11.2017	NAV
Закарпатська СОПР Львівського РСП Украероруху	06.10.2017	ATS, CNS
Івано-Франківський ЦГМ	05.10.2017	MET
Закарпатський ЦГМ	06.10.2017	MET
Івано-Франківська СОПР Львівського РСП Украероруху	05.10.2017	ATS, CNS
ТОВ «Скорзонера»	05.10.2017	NAV
КП «МА Запоріжжя»	27.10.2017	CNS, SMS
Запорізький ЦГМ	27.10.2017	MET
КП «МА Запоріжжя»	27.10.2017	NAV
Запорізька СОПР Дніпропетровського РСП Украероруху	27.10.2017	ATS, CNS
Тернопільський ЦГМ	08.11.2017	MET
Рівненський ЦГМ	10.11.2017	MET
Украерорух	24.11.2017	ATS, AIS, CNS, MET,

Провайдер (служба)	Дата закінчення візиту	Напрямки аудиту
		SMS
Закарпатській ЦГМ	30.11.2017	MET
Львівський РЦГМ	08.12.2017	MET
Львівський РСП Украероруху	08.12.2017	ATS, ATFM, ASM, CNS, MET
ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького»	08.12.2017	NAV
ДП «МА «Львів» ім. Данила Галицького»	08.12.2017	CNS, SMS

Таблиця 1 Інформація з проведення нагляду з безпеки польотів шляхом візиту до провайдера у 2017 році

Кожний аудит проводився за окремо розробленою програмою із використанням окремих листів відповідності (Low level check list) за кожним зазначеним у таблиці напрямком.

Усі ідентифіковані проблеми/невідповідності згідно з процесом проведення аудитів задокументовані та проаналізовані.

За результатами проведених аудитів були складені акти з переліком ідентифікованих проблем/невідповідностей, що мають, або потенційно можуть мати вплив на безпеку польотів.

Усі суб'єкти авіаційної діяльності, що підлягали перевірці, повинні були у встановлений термін надати на розгляд та погодження департаментом аеронавігації відповідні плани усунення ідентифікованих проблем/невідповідностей.

Разом із тим, деякі суб'єкти авіаційної діяльності, що підлягали перевірці, надавали на розгляд та погодження департаментом аеронавігації відповідні плани усунення ідентифікованих проблем/невідповідностей з порушенням встановлених термінів, а окремі взагалі не надали на погодження фінальну версію плану.

Моніторинг усунення недоліків триває.

10.1. Рішення з безпеки польотів

Протягом 2017 року Державіаслужбою видано 3 рішення з безпеки польотів.

Рішення 01/2017 щодо припинення використання для забезпечення заходження на посадку за приладами засобів Повітряних Сил Збройних Сил України як таких, що експлуатуються без врахування вимог, що застосовуються в цивільній авіації.

Після усунення проблеми дію рішення припинено.

Рішення 02/2017 щодо припинення використання маркера у схемі неточного заходження на посадку за допомогою ОПРС як такого, що не гарантує екіпажу індикацію проходження MAPt.

Після усунення проблеми дію рішення припинено.

Рішення 03/2017 щодо приведення системи надання повідомлень про події, пов'язані з безпекою польотів у системі ОрПР, у відповідність загальноприйнятій практиці надання повідомлень про події з безпеки польотів експлуатантами та експлуатантами аеродромів в Україні.

За результатами аналізу доповідей про події з безпеки польотів ідентифіковано, що суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги у системі ОрПР та послуги аеронавігаційного обслуговування не завжди подають доповіді про події з безпеки польотів, коли це необхідно.

10.2. Ідентифіковані проблеми/невідповідності, які мали місце по результатах проведених аудитів з безпеки польотів

За 2017 рік під час проведення аудитів зафіксовано 786 проблем/невідповідностей (у 2016 році – 563). Для ефективного аналізу тренду недоліків використовується розподіл проблем/невідповідностей за напрямком аеронавігаційного обслуговування та за критичними елементами.

Розподіл ідентифікованих проблем/невідповідностей за критичними елементами у 2013-2017 роках представлений нижче:

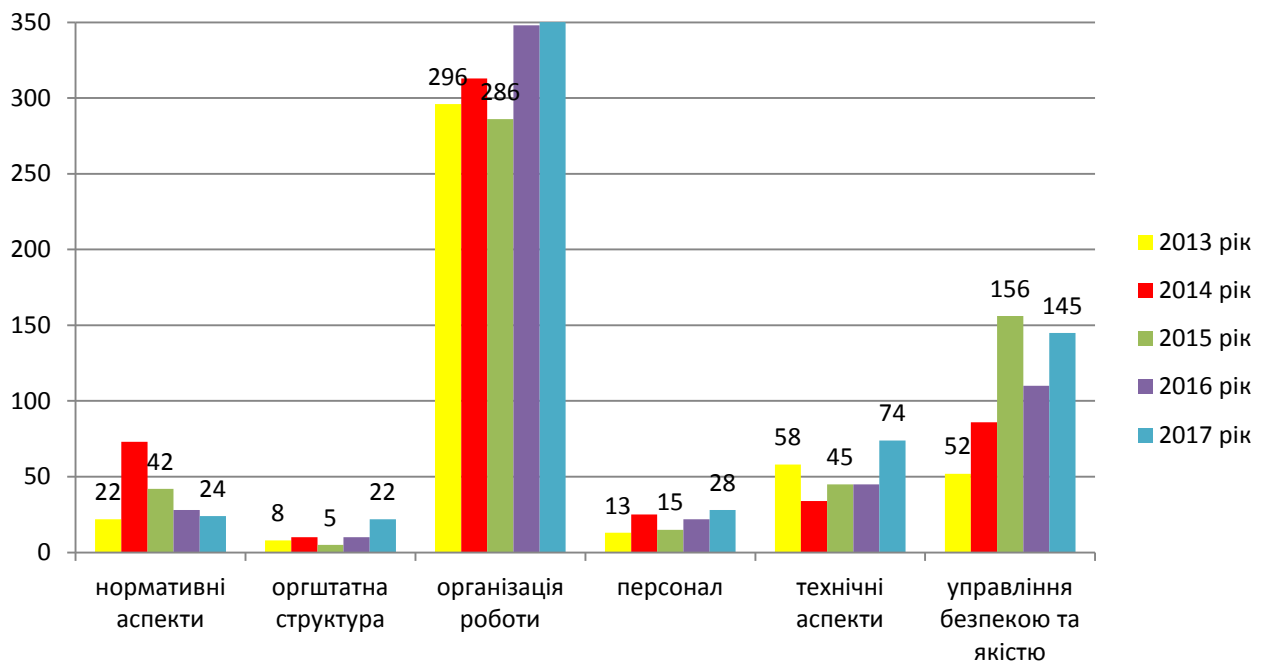


Рис. 7 Розподіл ідентифікованих недоліків за критичними елементами

Аналіз свідчить про недостатню увагу провайдерів до організаційних аспектів, зокрема, розподілу відповідальності, координації операційних питань, розроблення та удосконалення процедур, контроль за документацією в рамках впроваджених систем управління якістю та безпекою польотів.

Питання організації діяльності залишаються найбільш критичним елементом та потребують прискіпливої уваги керівного складу підприємств.

Розподіл ідентифікованих проблем/невідповідностей за напрямками аеронавігаційного обслуговування зазначений на графіку:

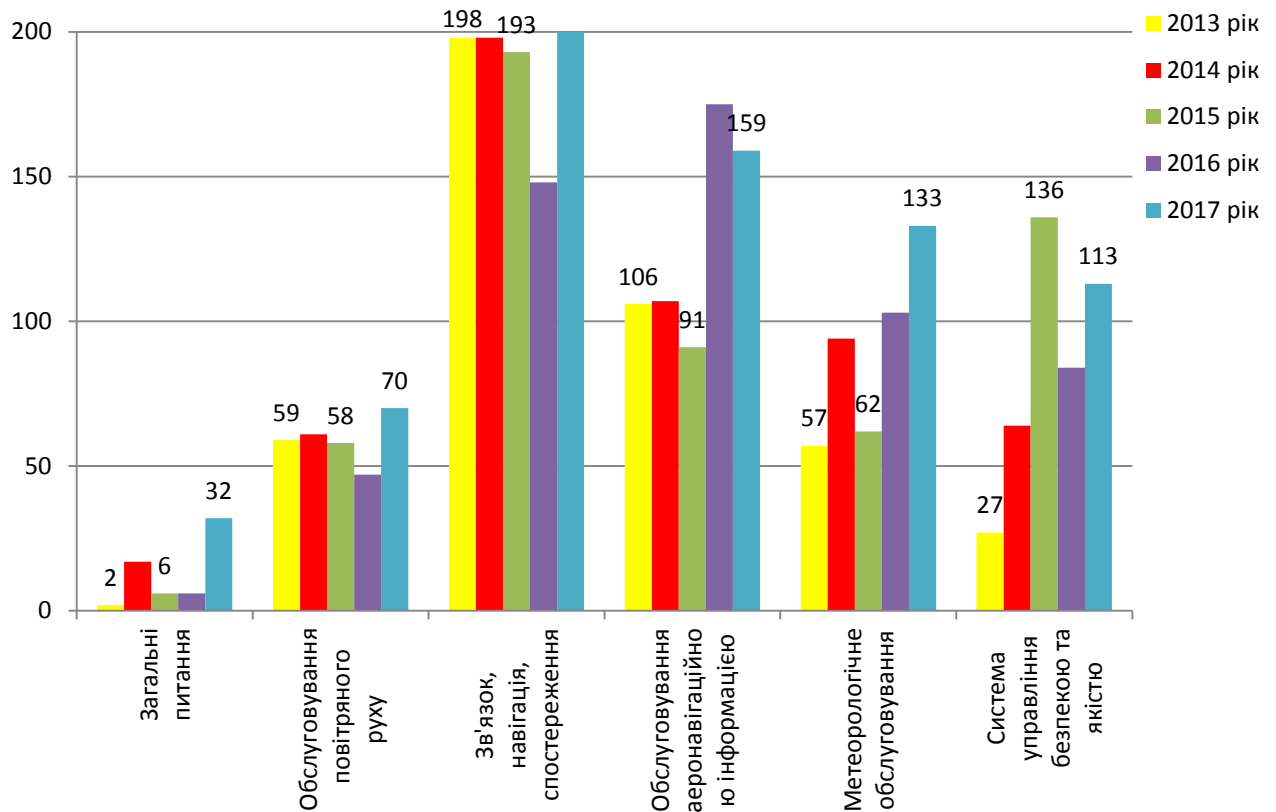


Рис. 8 Розподіл зафіксованих недоліків за видами аеронавігаційного обслуговування та елементів систем управління безпекою польотів та якістю

10.3. Моніторинг усунення недоліків

На графіку нижче зазначена статистика у відсотках за розподілом ідентифікованих під час аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування недоліків за роками:

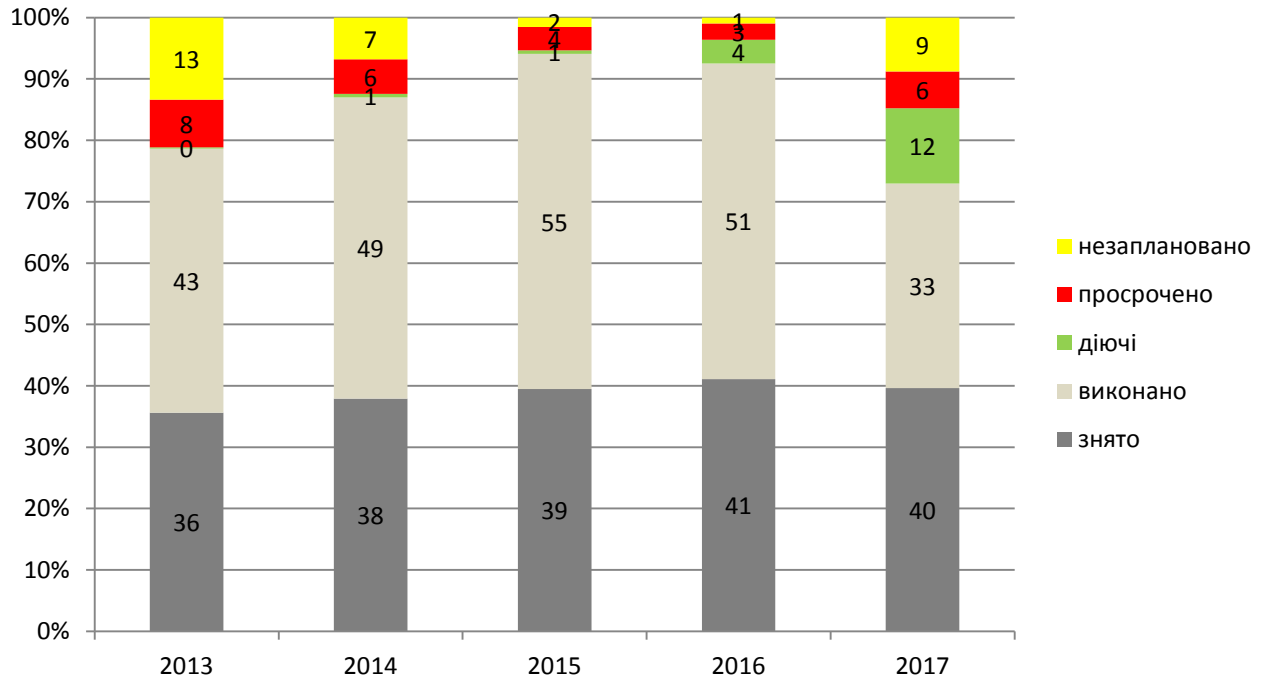


Рис. 9 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

У графіках цього розділу недоліки поділені на наступні категорії:

- знято – недоліки, які були визначені за результатами аудитів, доведені до відома суб'єктів авіаційної діяльності, які перевірялись, на заключній нараді шляхом вручення попередніх оглядових листів, та були усунуті до складання акту за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіту за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування (зазвичай за 10 робочих днів з дати завершення візиту і швидше);

- виконано – недоліки, які були визначені за результатами аудитів, доведені до відома суб'єктів авіаційної діяльності, які перевірялись, шляхом включення в акт за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіт за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування, включені в план усунення недоліків та усунуті в терміни, визначені раніше згаданим планом усунення недоліків;

- діючі – недоліки, які були визначені за результатами аудитів, доведені до відома суб'єктів авіаційної діяльності, які перевірялись, шляхом включення в акт за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіт за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного

обслуговування, включені в план усунення недоліків та не усунуті станом на 31.12.2017, термін усунення відповідно до плану усунення недоліків запланований після 31.12.2017;

- прострочені - недоліки, які були визначені за результатами аудитів, доведені до відома суб'єктів авіаційної діяльності, які перевірялись, шляхом включення в акт за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіт за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування, включені в план усунення недоліків та не усунуті в терміни, визначені згаданим планом;

- незаплановано - недоліки, які були визначені за результатами аудитів, доведені до відома суб'єктів авіаційної діяльності, які перевірялись, шляхом включення в акт за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіт за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування, та не включені в план.

Дані графіка свідчать, що значна кількість ідентифікованих недоліків (близько 40%) усувається суб'єктами авіаційної діяльності, що перевірялись, протягом короткого періоду часу до складання фінальних висновків за результатами аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР/сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування. Статистика показує стабільно високі результати.

На графіку нижче зазначена статистика у відсотках за розподілом ідентифікованих під час аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування недоліків за роками, окрім недоліків, які були усунуті до складання акту за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіту за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування.

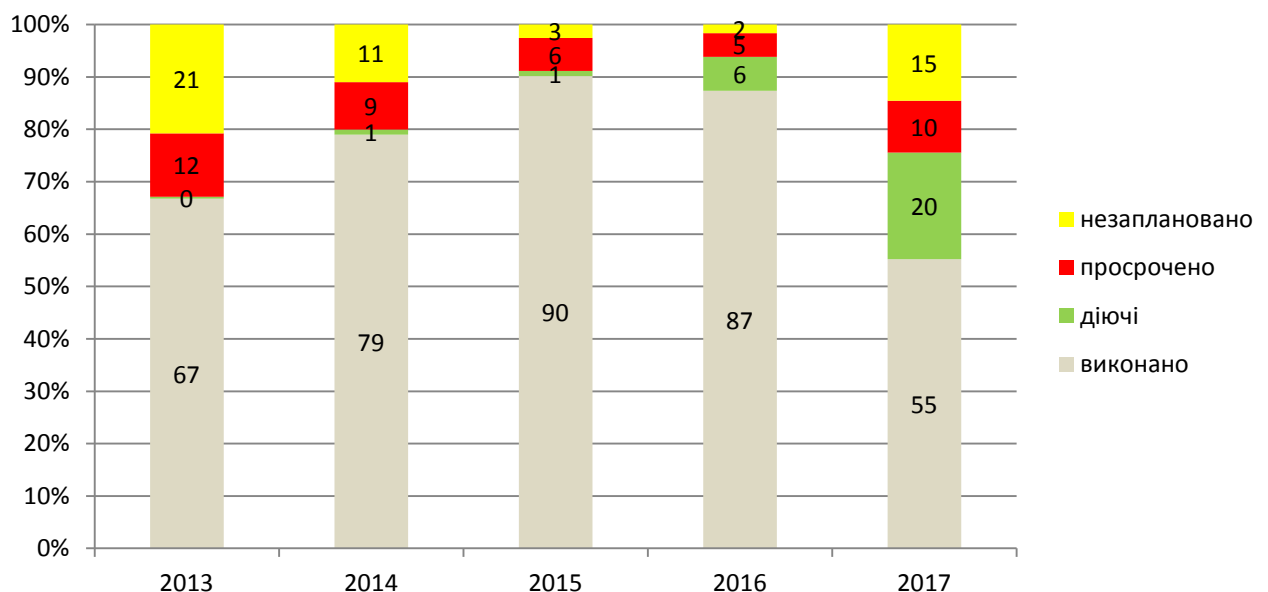


Рис. 10 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

Дані графіка свідчать, що близького 35% недоліків, що визначені у відповідних планах усунення недоліків, суб'єкти планують та усувають за період, що перевищує 1 рік. Такі значні періоди часу зазвичай свідчать про складність ідентифікованих недоліків або обмеженість ресурсів суб'єктів та їх недостатню здатність належним чином реагувати на виявлені недоліки.

На графіку нижче зазначена статистика у відсотках за розподілом ідентифікованих під час аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування недоліків за роками, окрім недоліків, які були усунуті протягом короткого періоду до складання акту за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/звіту за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування та усунуті у терміни, визначені планом усунення недоліків.

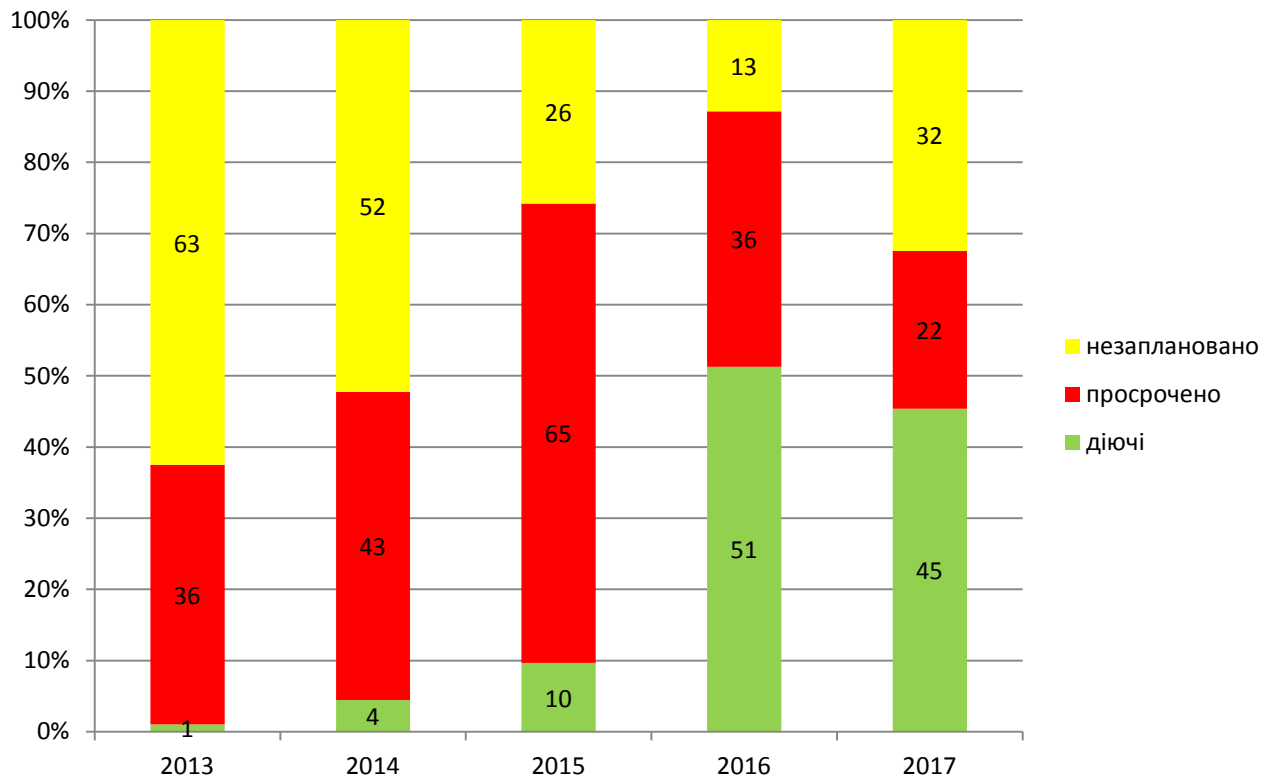


Рис. 11 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

Дані графіка свідчать про поступове скорочення кількості прострочених недоліків. Статистика позитивна, проте відсоткове значення незапланованих та прострочених недоліків залишається дуже високим.

10.4. Ідентифіковані проблемні питання

З метою врахування у діяльності провайдерами аеронавігаційного обслуговування в рамках створених процедур оцінки ризиків СУБП нижче

приводяться типові недоліки та небезпеки, що були ідентифіковані протягом 2017 року.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
Загальні		
1.	Надання послуг з аеронавігаційного обслуговування провайдерами без відповідного чинного сертифікату (відповідно до вимог Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджених наказом МТЗУ від 22.01.2007 № 42).	Невідповідність вимогам чинного законодавства підприємств, що здійснюють обслуговування повітряного руху.
2.	Відсутність детальних задокументованих планів по підготовці до сертифікації.	Проблеми менеджменту та ефективної організації виконання вимог чинного законодавства.
3.	Професійна підготовка на підприємстві не організована та не проводиться.	Відсутність політики підприємства з навчання. Розподіл відповідальності за навчання персоналу відсутній. Керівництво з навчання (професійної підготовки) відсутнє. Категорії операційного персоналу, що залучаються до професійної підготовки не визначені. Форми, методи, тематика, періодичність та обсяги навчання не визначені. Записи з навчання не ведуться та не аналізуються.
Системи управління безпекою польотів та якістю		
4.	Формальний підхід з впровадження систем управління безпекою польотів провайдерами, що надають послуги з обслуговування повітряного руху.	Відсутність розуміння керівним складом підприємств важливості впровадження інноваційних підходів у питаннях управління діяльністю та відповідальності за організацію діяльності з питань безпеки польотів.
5.	Система документації з питань безпеки польотів не має чіткого визначення та супроводження.	Перелік документації з питань безпеки польотів не визначений. Порядок її аналізу, збереження та розповсюдження (доведення) відсутній. Контроль за документацією з питань безпеки польотів та якості здійснюється формально. Не встановлені критерії та процедури перегляду внутрішньої документації.
6.	Створення систем обов'язкових повідомлень в рамках аеропорту зорієнтовано на основний вид діяльності та не враховує специфіку в разі надання аеропортом послуг з аеронавігаційного обслуговування Система добровільних повідомлень має формальний характер.	При створенні внутрішніх систем обов'язкових повідомлень не враховується весь спектр послуг, що надається підприємствами та , відповідно, не проводиться облік та аналіз діяльності, що не є основною. Процедури добровільного сповіщення не забезпечують адекватного захисту та конфіденційності, не завжди поширюються на осіб чи підприємства, які є отримувачами послуг або сторонніми особами.
7.	Персонал підприємств, що залучається до внутрішнього розслідування недостатньо обізнаний з процедурами аналізу та класифікації подій з безпеки польотів при аеронавігаційному обслуговуванні.	Курси підготовки з розслідування подій з безпеки польотів не враховують специфіку аеронавігаційного обслуговування. Класифікація серйозності події здійснюється спрощено, методики ICAO та Євроконтролю не застосовуються. Специфічні події з відмови обладнання не класифікуються. Термінологія HEIDI Євроконтролю для

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
		зазначення причин події з безпеки польотів при ОрПР не застосовується.
8.	Діяльність з проведення внутрішніх перевірок практично не містить перевірку функціонування окремих елементів системи управління безпекою польотів.	Внутрішні перевірки насамперед спрямовані на контроль за дотриманням регуляторних та внутрішніх вимог з організації операційної діяльності. Перевірки стану впровадження та функціонування систем управління безпекою польотів на підприємствах не здійснюються або здійснюються формально. Процедури проведення таких перевірок (огляди, збори, вивчення, аудити) не визначені та не задокументовані. Персонал, що залучається не має підготовки з питань безпеки польотів.
9.	Відсутність організації професійної підготовки з питань функціонування систем управління безпекою польотів.	Політика підприємства по організації навчання персоналу питанням безпеки польотів відсутня, елементи програми підготовки не визначені (персонал, який необхідно навчати питанням СУБП, тематика та обсяги та періодичність навчань, власний викладацький персонал відсутній, вимоги до нього не визначені).
10.	Недостатня координація з питань безпеки польотів та якості з підприємствами, що надають продукцію чи послуги, що безпосередньо впливають на якість обслуговування, та недостатній зворотній зв'язок з отримувачами послуг. Відсутність врахування в елементах системи управління безпекою польотів, що стосуються зв'язку, навігації, спостереження, метеорологічного обслуговування провайдером обслуговування повітряного руху	Відсутність встановлених та погоджених відповідними суб'єктами процедур взаємодії з питань гарантування достатнього рівня якості та безпеки польотів, зокрема для виявлення небезпечних факторів та спільного прийняття рішень. Провайдери, що здійснюють обслуговування повітряного руху повинні враховувати окремі види обслуговування, що надаються іншими підприємствами у своїй системі управління безпекою польотів.
Обслуговування повітряного руху		
11.	Недостатній огляд льотного поля з робочого місця диспетчера УПР.	При наявності систем візуального спостереження чи встановлених процедур по забезпеченню інформацією диспетчера УПР щодо положення ПС та його ситуаційної обізнаності у якості еквіваленту безпеки недолік не фіксувався.
12.	Оцінка ризиків при впровадженні змін проводиться виконується формально на етапі підготовки змін. Методика Євроконтролю проведення оцінки ризиків при впровадженні змін не використовується.	Зміни протягом життєвого циклу не супроводжуються. До оцінки змін не залучаються інші зацікавлені підприємства. Операційний персонал не ознайомлений з результатами та не залучається до оцінки.
Зв'язок, навігація, спостереження		
13.	Порушення правил проведення періодичного технічного обслуговування.	Відсутність затверджених керівником підприємства регламентів ТО, або не проведення метрологічної експертизи регламентів, що розроблені у підприємстві.
14.	Періодичні перевірки обладнання резервного (автономного) джерел електроживлення не виконуються, або виконуються з порушенням нормативних вимог.	Невиконання вимог щодо підтримки автономних джерел електропостачання у постійної готовності.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
15.	Відсутність процедур допуску персоналу РТЗ до технічної експлуатації наземних засобів РТЗ (стосовно персоналу локальних провайдерів).	Відсутність документації щодо організації та планування стажування, перевірки знань і практичних навиків персоналу, не представлення наказів керівника щодо призначення кваліфікаційної комісії та призначення персоналу для роботи на конкретних засобах РТЗ.
16.	Організація використання засобів внутрішньоаеропортового радіотелефонного зв'язку не відповідає встановленим вимогам, не забезпечується достатньою координацією з підприємствами, що здійснюють діяльність в аеропорту, підготовка відповідного персоналу формальна або не документується.	Відсутність розподілу відповідальності за підготовку визначеного персоналу, контролю за дотриманням фразеології радіообміну. Присвоєння позивних наземному транспорту не відповідає вимогам чинного законодавства.
Обслуговування аеронавігаційною інформацією		
17.	Недостатня компетентність персоналу, що відповідає за аеронавігаційне забезпечення цивільних аеродромів	Відсутність кваліфікаційного профіля та програм професійної підготовки. Відсутність контролю за компетентністю з боку керівного складу.
18.	Формалізм при зазначенні завдань та функцій персоналу, відповідального за аеронавігаційне забезпечення цивільних аеродромів України.	Розподіл відповідальності в частині забезпечення аеронавігаційними даними, виявлення небезпек, створений без урахування вимог з якості, критичності, простежуваності.
19.	Невідповідність даних, що зазначаються в АІР України інформації наведеної в ІВП.	Відсутність процедур координації та погодження змін до АІР, що стосуються оригінаторів аеронавігаційної інформації
20.	Інструмент оповіщення про тимчасові зміни застосовується не завжди коректно. Інструмент доповнень до АІР для тимчасових змін, що містить графічну інформацію, практично не використовується.	Зміст деяких NOTAM надає графічну інформацію у текстовому вигляді. Зміст деяких NOTAM повторюється протягом тривалого часу.
Метеорологічне обслуговування		
21.	Відсутність централізованого керування провайдерами метеорологічного обслуговування внаслідок недотримання ст. 28 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.	Відсутність уповноваженого органу з питань метеорологічного обслуговування цивільної авіації.
22.	Недоукомплектованість/ несправність/ застарілість метеорологічного обладнання, що застосовується на аеродромі.	Відсутність резерву метеорологічного обладнання, відсутність засобів відображення метеорологічної інформації на робочих місцях органів ОПР
23.	Відсутні угоди на метеорологічне обслуговування між провайдерами метеорологічного обслуговування та підприємствами, які отримують таку інформацію.	Відповідно до вимог п.1 ст. 36 та п.3 ст. 65 Повітряного кодексу України, Господарчого кодексу України взаємовідносини суб'єктів господарської діяльності визначаються на підставі укладених договорів.

Таблиця 3 Типові недоліки, що були виявлені при проведенні аудитів з безпеки польотів у 2017 році

10.4. Удосконалення внутрішніх процедур

У 2017 році департаментом аеронавігації продовжена робота з удосконалення процедур нагляду та процедур, що забезпечують таку діяльність.

У період з 01.03.2017 по 01.01.2018 підготовлено та впроваджено 2 редакції Керівництва державного інспектора з авіаційного нагляду за безпекою авіації за напрямком аеронавігація.

XI. ДІЯЛЬНІСТЬ З ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОВЕДЕННЯ ЗОВНІШНІХ АУДИТІВ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ТА СЕРТИФІКАЦІЙНИХ ПЕРЕВІРОК ПРОВАЙДЕРІВ АЕРОНАВІГАЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ, ЩО ЗАПЛАНОВАНА У 2018 РОЦІ

У 2018 році відповідно до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР та сертифікаційних перевірок провайдерів АНО, затвердженого Головою Державіаслужби 29.11.2017, заплановано проведення 65 перевірок (11 сертифікаційних перевірок та 54 аудити з безпеки польотів).

XII. РЕКОМЕНДАЦІЇ

Провайдерам аеронавігаційного обслуговування:

1. Забезпечити безумовне дотримання нормативних вимог шляхом впровадження систем управління та організації системи внутрішнього контролю за дотриманням вимог та компетентністю персоналу.
2. Забезпечити контроль за усуненням виявлених проблем/невідповідностей та ресурсне забезпечення корегувальних дій, які зазначені у планах усунення недоліків.
3. Продовжити роботу з удосконалення функціонування систем управління безпекою польотів та якості.

Директор департаменту аеронавігації



А.ЗАДОРОЖНЯ