

ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова Державної авіаційної
служби України

_____ Олександр БІЛЬЧУК

" ____ " _____ 2020 р.

ЗВІТ
ЩОДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ
У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ В УКРАЇНІ
ЗА 2019 РІК

Київ 2020

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 - ІКАО), 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 в системі організації повітряного руху, 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 провайдерів 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 ЄС 2018/1139 від 04.07.2018 щодо встановлення основних вимог в галузі цивільної авіації та створення Європейського агентства з безпеки польотів та Імплементативного регламенту Євросоюзу ЄС 2017/373 від 01.03.2017 щодо визначення загальних вимог до провайдерів послуг аеронавігаційного обслуговування/ системи організації повітряного руху та інших мережевих функцій у системі організації повітряного руху, та до системи нагляду за ними в частині, що стосується нагляду за безпекою польотів при організації повітряного руху та аеронавігаційному обслуговуванні.

Структура цього звіту відповідає вимогам п.п. 7.1., 7.2. Положення та статті 14 ESARR.

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, законам України та національним нормативно-правовим актам 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.

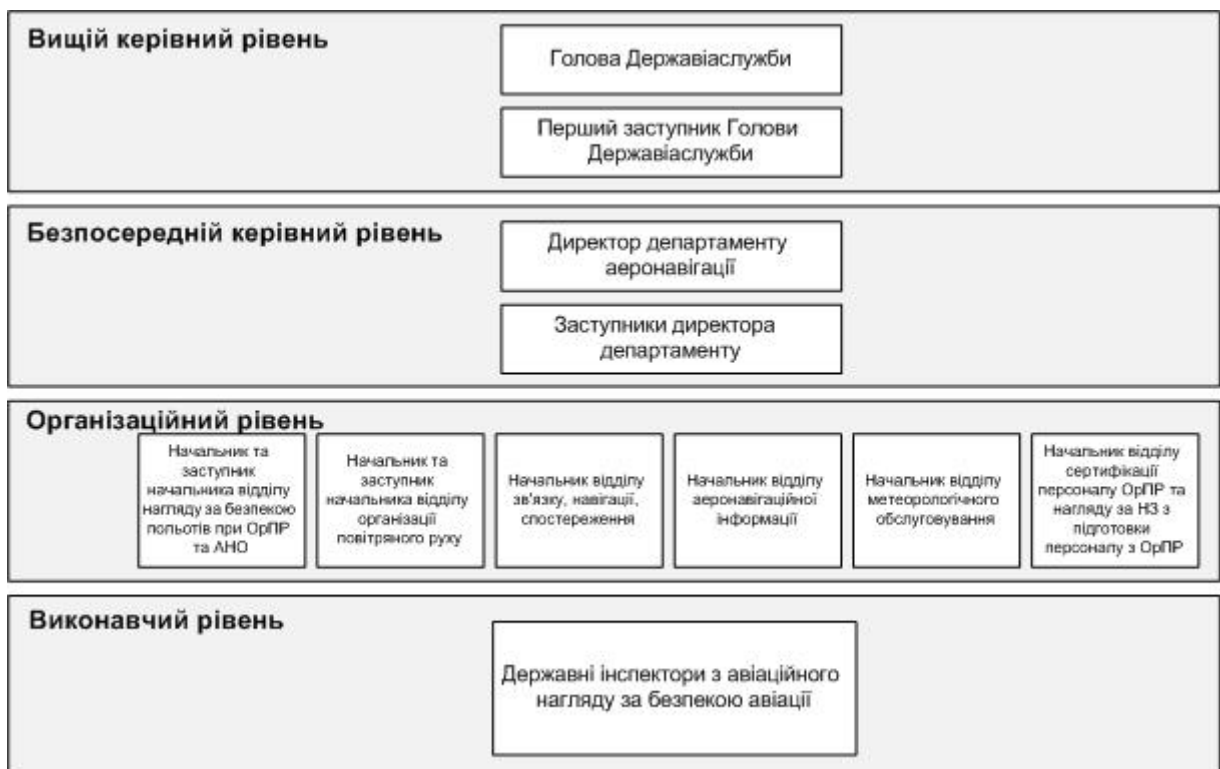


Рис. 1 Організаційна структура та розподіл відповідальності

До вищого керівного рівня відповідальності віднесено функції контролю за організацією діяльності із нагляду, гарантування забезпечення відповідними ресурсами, прийняття управлінських рішень з покращення, оптимізації діяльності з нагляду, у т.ч. змін регуляторних вимог з організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування.

До безпосереднього керівного рівня відповідальності віднесено організацію діяльності з нагляду у системі організації повітряного руху, щорічне та поточне планування проведення аудитів з безпеки польотів, сертифікаційних перевірок та інших інспекторських перевірок, підготовка, та

проведення наглядової діяльності у системі ОрПР, контроль за станом людських ресурсів з нагляду, їх аналіз, організація підготовки інспекторського персоналу та контроль за його компетентністю, порядок допуску до інспекторської діяльності, захист отриманої від провайдерів інформації, прийняття 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 їх виконанням, надання пропозицій по залученню інспекторського персоналу 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 з проведення аудитів з безпеки польотів, визначених керівництвом інспектора (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 вимоги нагляду за безпекою польотів в 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 11.10.2019 (видання 4 від 15.10.2019).

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.

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

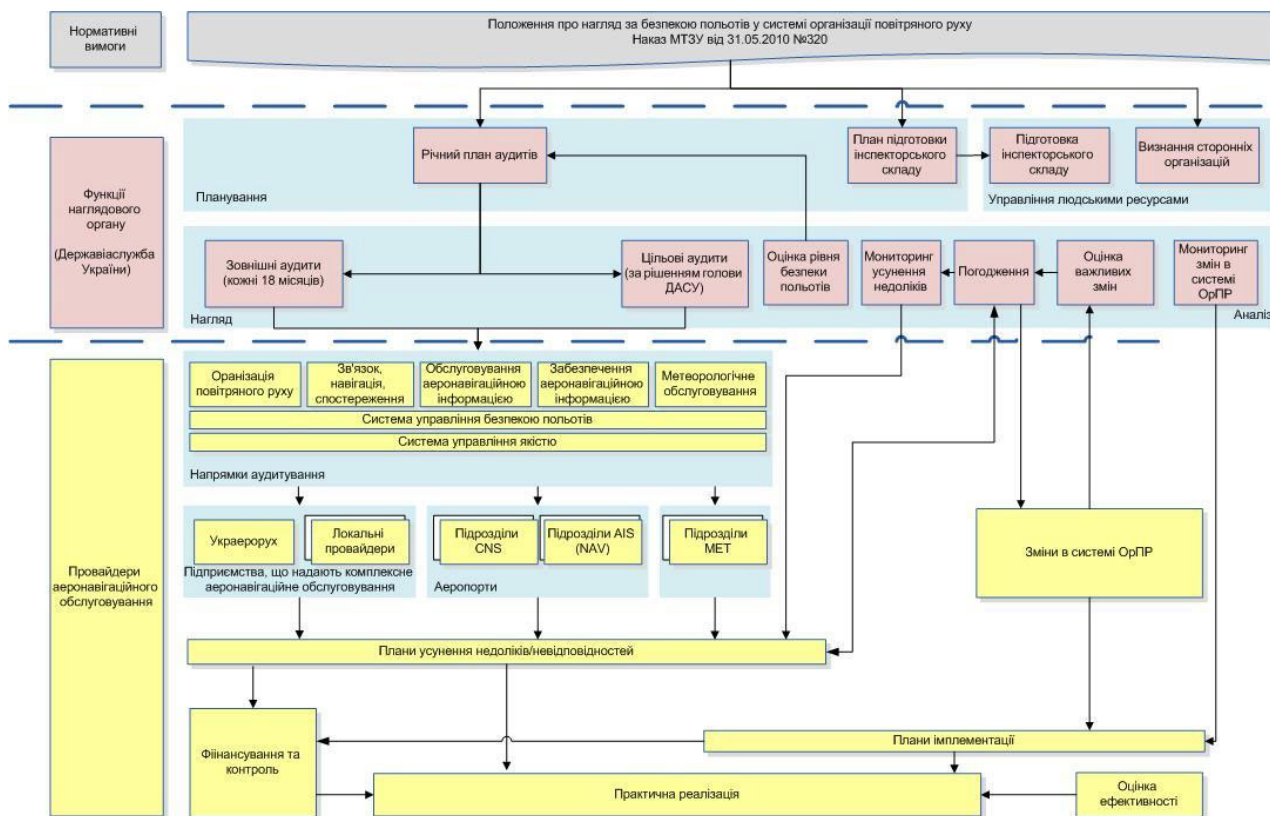


Рис. 2 Організація функцій нагляду

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

Повітряний простір, у межах якого протягом 2019 року здійснювався нагляд за безпекою польотів у системі ОрПР, включає в себе повітряний простір в межах державного кордону України, повітряний простір над відкритим морем, у якому відповідальність за забезпечення безпеки польотів покладена на Україну на підставі міжрегіональної угоди країн Чорноморського регіону та Поправкою ICAO 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 км². 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), Дніпровський (Dnipro FIR), Одеський (Odesa FIR), Львівський (L'viv FIR) та Сімферопольський

(Simferopol' FIR), наразі обслуговування повітряного руху в межах якого покладено на Дніпровський та Одеський РПІ.

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

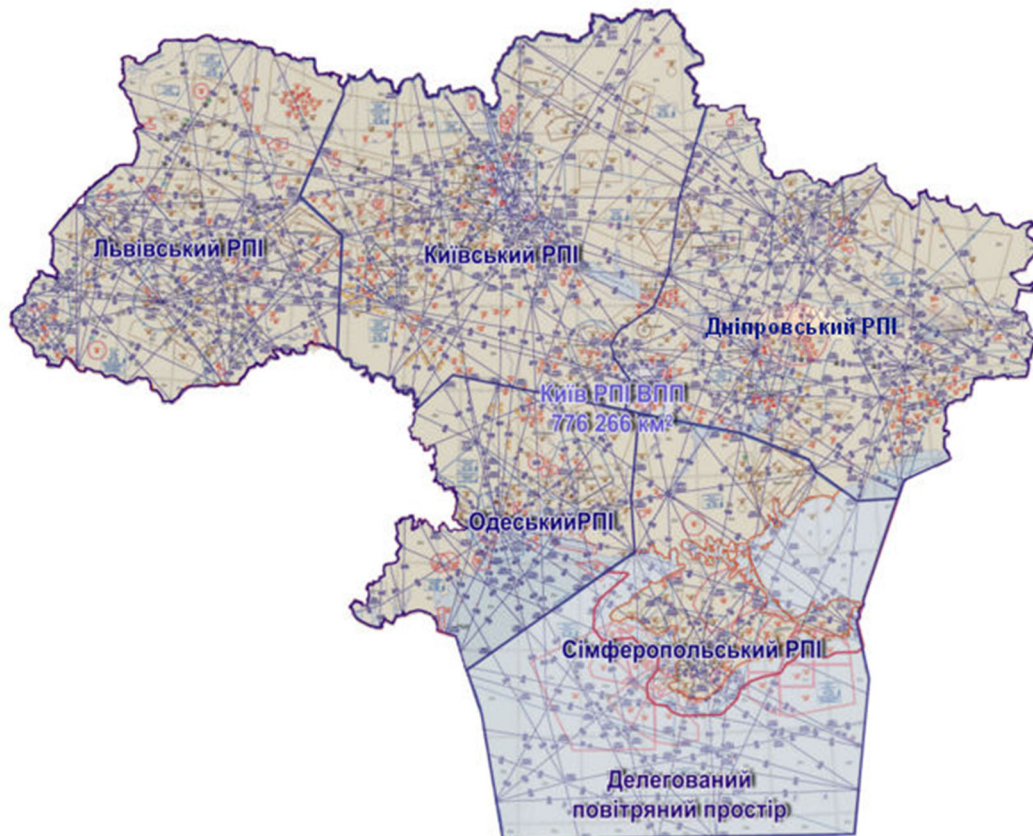


Рис. 3 Повітряний простір України

IV. ПОВІТРЯНИЙ РУХ

Загальна кількість польотів у 2019 році в повітряному просторі України (IFR, GAT) склала 335 407 польоти, що на 11,5% більше, ніж у 2018 році. Разом з тим, слід зазначити збільшення всіх обсягів польотів до/з України. Обсяги повітряного руху за останні 8 років зазначена на рисунку.

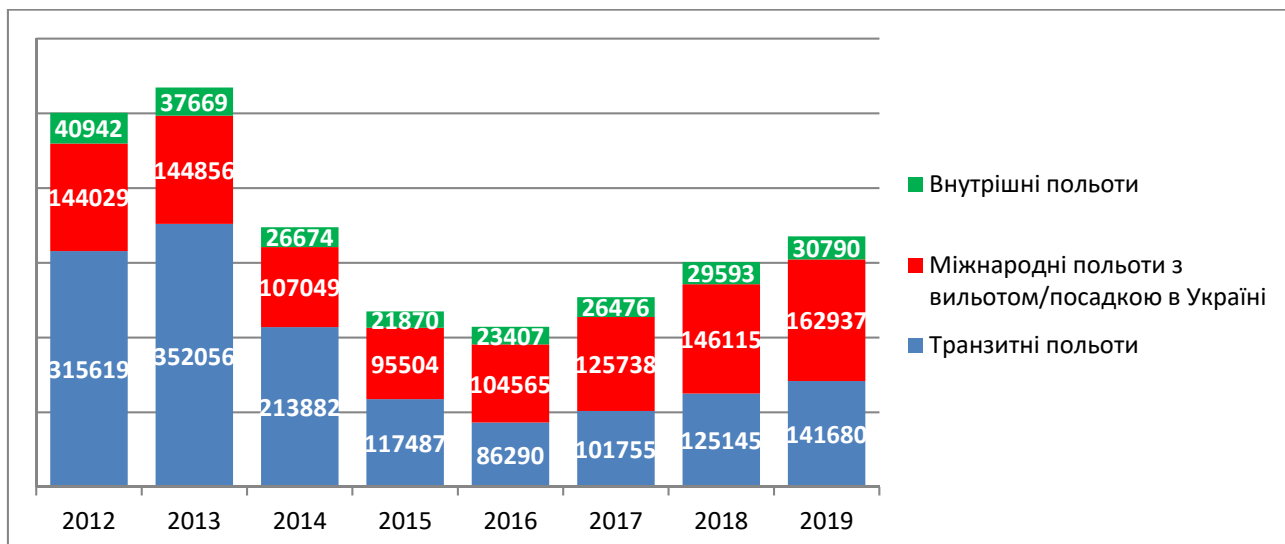


Рис. 4 Обсяги повітряного трафіку в Україні за останні 8 років

Середньодобова кількість польотів за правилами польотів за приладами, яким надавалося обслуговування центрами ОрПР в Україні у 2019 році за щомісячним розподілом, зазначена на діаграмі (Джерело: щомісячні звіти Євроконтролю щодо мережевих операцій - Network operational reports):

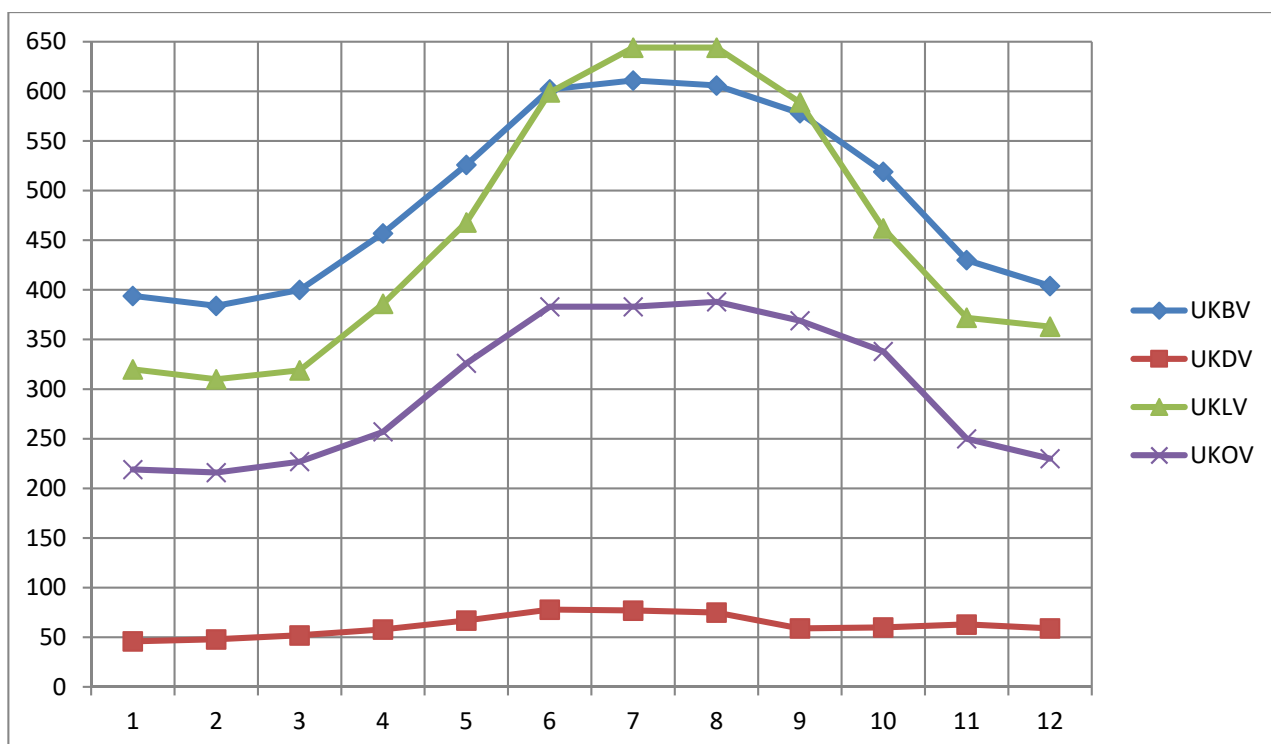




Рис. 5 Щомісячна середньодобова кількість польотів в районах польотної інформації України у 2019 році (контрольований простір) та щомісячний тренд по відношенню до 2018 року

V. СУБ'ЄКТИ ПРОВЕДЕННЯ АУДИТІВ

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

Нагляду підлягають усі провайдери, які надають послуги з аеронавігаційного обслуговування у повітряному просторі України відповідно до Реєстру провайдерів аеронавігаційного обслуговування та організації повітряного руху, 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 39 провайдерів аеронавігаційного обслуговування. За підсумками 2019 року 30 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 функціонування систем управління безпекою польотів пов'язаних з аеронавігаційним обслуговуванням, організації взаємодії з органами управління повітряним рухом та забезпечення аеронавігаційною інформацією.

VI. УПОВНОВАЖЕНІ ОРГАНІЗАЦІЇ ДЛЯ ПРОВЕДЕННЯ АУДИТІВ

Уповноважених організацій для проведення зовнішніх аудитів у системі ОрПР протягом 2019 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

Посади інспекторського складу департамент аеронавігації у 2019 році були укомплектовані на 90%.

Протягом року атестаційною комісією департаменту аеронавігації було допущено до самостійної роботи 6 державних інспекторів, що збільшило загальну кількість допущених до самостійної роботи інспекторів до 66%.

Протягом 2019 року 95% допущених до самостійної роботи інспекторів залучались до аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування.

VIII. ОЦІНКА ЗМІН У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ

Оцінка ризиків, пов'язаних із впровадженням змін, здійснювалась провайдерами і виконувалась на етапі перед їх впровадженням. Основним призначенням 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 в зв'язку із змінами операційного середовища, виконувалися за наступними напрямками:

1. Оцінка безпеки польотів стосовно імплементації змін у системі ОрПР, пов'язаних з виведенням з експлуатації обладнання VOR/DME та введенням в експлуатацію обладнання DVOR/DME на аеродромі Одеса.

2. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР Украероруху щодо виведення з експлуатації аеродромного оглядового радіолокатора ДРЛ-7СМ в Закарпатській службі ОПР Львівського РСРП та припинення роботи диспетчерського органу підходу «Ужгород».

3. Оцінка безпеки польотів стосовно переходу до середовища CDR єдиної категорії (SCC) та змін до збірника аеронавігаційної інформації, які заплановані для впровадження з 07.11.2019.

4. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР стосовно введення в експлуатацію наземних засобів РТЗ польотів ILS420/DME415 на аеродромі Запоріжжя.

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

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.

ІХ. 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 2019 році здійснювались відповідно до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів в системі організації повітряного руху на 2018 рік, затвердженого В.о. Голови Державіаслужби 30.11.2018.

Відповідно до Положення та згідно з Планом-графіком регуляторних аудитів з безпеки польотів при ОрПР у 2019 році здійснено 62 планові перевірки (10 сертифікаційних перевірок та 52 аудити з безпеки польотів). План проведення нагляду виконаний на 94%.

Разом з тим протягом 2019 року було проведено 4 позапланові цільові аудити.

У 2019 році під час аудитів було перевірено:

1. Шляхом здійснення візитів та застосування визначених процедур нагляду:

Провайдер (служба)	Дата затвердження акту	Напрямки аудиту
Івано-Франківська СОПР Львівського РСРП Украероруху	22.02.2019	ATS, CNS
ТОВ «Скорзонера»	22.02.2019	NAV
ТРЛК-1 РСРП «Київцентраеро» Украероруху	01.03.2019	CNS

Провайдер (служба)	Дата затвердження акту	Напрямки аудиту
ДП «МА» «Львів» ім. Данила Галицького»	01.03.2019	CNS, NAV
Львівський РСП Украероруху	01.03.2019	ATS, CNS, MET
Сумський ЦГМ	29.03.2019	MET, QMS
Полтавський ЦГМ	04.03.2019	MET, QMS
Запорізька СОПР Дніпровського РСП Украероруху	04.04.2019	ATS, CNS
КП «МА Запоріжжя»	04.04.2019	NAV, CNS
Запорізький ЦГМ	04.04.2019	MET
ОКП «МА Рівне»	11.05.2019	NAV
ТОКП Фірма «Тернопільавіаавтотранс»	11.05.2019	NAV
Орган AFIS аеродрому «Тернопіль» Львівського РСП Украероруху	11.05.2019	ATS, CNS
ТРЛК-2 РСП «Київцентраеро» Украероруху	11.05.2019	CNS
Рівненська СОПР Львівського РСП Украероруху	11.05.2019	ATS, CNS
ТОВ НВП «Техвестсервіс»	24.05.2019	CNS, SMS, QMS
ТРЛК Скадовськ Одеського РСП Украероруху	18.06.2019	CNS
Херсонська СОПР Одеського РСП Украероруху	18.06.2019	ATS, CNS
АМСЦ Херсон Херсонського ЦГМ	18.06.2019	MET
КП ХОР «Херсонські авіалінії»	18.06.2019	NAV
КП ХОР «Херсонські авіалінії»	18.06.2019	CNS, QMS, SMS
АМСЦ Ужгород Закарпатського ЦГМ	18.06.2019	MET, QMS
АМСЦ «Київ» ДП «УАМЦ»	02.07.2019	MET
КП «МА Київ» (Жуляни)	02.07.2019	NAV
Київська СОПР РСП «Київцентраеро» Украероруху	02.07.2019	ATS, CNS
ДП МА «Бориспіль»	09.08.2019	CNS, QMS, SMS
Миколаївський ЦГМ	15.08.2019	MET, QMS
КП «Міжнародний аеропорт Миколаїв»	21.08.2019	NAV
Орган AFIS аеродрому Миколаїв » АДВ Одеса Одеського РСП Украероруху	21.08.2019	ATS, CNS
КП «Міжнародний аеропорт Миколаїв»	15.08.2019	CNS, QMS, SMS
ТОВ «Нью Системс АМ»	30.08.2019	CNS, QMS, SMS
ТОВ «Нью Системс АМ»	30.08.2019	NAV
АМСЦ Харків Харківського РЦГМ	30.08.2019	MET

Провайдер (служба)	Дата затвердження акту	Напрямки аудиту
Харківський РСП Украероруху	30.08.2019	ATS, CNS
ТРЛК-7 РСП «Київцентраеро» Украероруху	30.08.2019	CNS
ПрАТ «АС»	06.09.2019	ATS, CNS, MET, SMS, QMS
КП «МА Одеса»	20.09.2019	CNS, NAV
АМСЦ Одеса ГМЦ ЧАМ	20.09.2019	ATS, CNS, MET, SMS, NAV
Одеський РСП Украероруху	20.09.2019	ATS, CNS, MET
КП «МА Кривий Ріг»	18.10.2019	NAV
Криворізька СОПР Дніпровського РСП Украероруху	18.10.2019	ATS, CNS
АМСЦ Кривий Ріг Дніпропетровського РЦГМ	18.10.2019	MET
РЛК Генічеськ Дніпровського РСП Украероруху	18.10.2019	CNS
РЛК Бердянськ Дніпровського РСП Украероруху	18.10.2019	CNS
ЗОКП МА «Ужгород»	31.10.2019	NAV
АМСЦ Ужгород Закарпатського ЦГМ	31.10.2019	MET
Закарпатська СОПР Львівського РСП Украероруху	31.10.2019	ATS, CNS
ДП «МА Житомир ім. С. П. Корольова» ТОВ «Акорд»	26.11.2019	ATS, CNS, NAV, MET
ПП «Авіакомпанія Озерне-Житомир»	26.11.2019	ATS, CNS, NAV, MET
ТРЛК-4 РСП «Київцентраеро» Украероруху	26.11.2019	CNS
ТОВ «Оксаванекспорт» ЛТД	28.11.2019	ATS, CNS, NAV, MET
ТРЛК-6 РСП «Київцентраеро» Украероруху	06.12.2019	CNS
Кіровоградська СОПР Дніпровського РСП Украероруху	06.12.2019	CNS
ЛА НАУ	06.12.2019	ATS, CNS, NAV
АМСЦ Кропивницький Кіровоградського ЦГМ	06.12.2019	MET
САІ Украероруху	12.12.2019	AIS, QMS, FPD
АМСЦ Вінниця Вінницького ЦГМ	27.12.2019	MET
КП «Аеропорт Вінниця»	27.12.2019	NAV
Вінницька СОПР РСП «Київцентраеро» Украероруху	27.12.2019	ATS, CNS
ТРЛК-3 РСП «Київцентраеро» Украероруху	27.12.2019	CNS

Таблиця 1 Інформація з проведення нагляду з безпеки польотів шляхом візиту до провайдера у 2019 році

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

2. Шляхом проведення розгляду наданих операційних керівництв ПЗПМ (ІВП, напрямок NAV):

Проведений розгляд Інструкцій з виконання польотів на ПЗПМ, та наданий експертний висновок до управління аеродромів та аеропортів Державіаслужби.

ЗПМ	Дата
ПЗПМ «Кіченці»	30.01.2019
Вертодром «Промбаза»	01.02.2019
ПЗПМ «Гайсин»	01.02.2019
ПЗПМ «Каховка»	27.02.2019
ПЗПМ «Коломия»	27.02.2019
ПЗПМ «Чумаки»	25.03.2019
ПЗПМ «Підгороднє»	05.04.2019
ПЗПМ «Чернігів»	11.04.2019
ПЗПМ «Бершадь»	07.06.2019
ПЗПМ «Гардишівка»	07.06.2019
ПЗПМ «Гриценкове»	07.06.2019
ПЗПМ «Луцьк-Крупа»	07.06.2019
ПЗПМ «Широке»	24.06.2019
ПЗПМ «Ракітне»	10.07.2019
ПЗПМ «Мала Виска»	15.07.2019
ПЗПМ «Арциз»	07.08.2019
ПЗПМ «Підгір'я»	14.08.2019
ПЗПМ «Дівички»	13.09.2019
ПЗПМ «Кам'янка»	25.09.2019

Таблиця 2 Інформація з проведення нагляду з безпеки польотів шляхом розгляду документації у 2019 році

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, у встановлені строки надали на розгляд та погодження департаментом аеронавігації відповідні плани усунення ідентифікованих проблем/невідповідностей.

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, що свідчить про невідповідність таких суб'єктів вимогам Положення.

Моніторинг усунення недоліків триває.

1. Рішення з безпеки польотів

Протягом 2019 року Державіаслужбою видано 2 рішення з безпеки польотів.

1. Рішення 01/2019:

Рішення щодо призупинення надання аеронавігаційного обслуговування на аеродромі. Рішення прийнято на підставі пункту 5.4 Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Мінтрансв'язку від 31.05.2010 № 320, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 р. за № 446/17741 та за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування, у період 20-22.08.2019 на підставі наказу Державіаслужби від 22.07.2019 № 928.

2. Рішення 02/2019:

Рішення щодо призупинення надання аеронавігаційного обслуговування на аеродромі. Рішення прийнято на підставі пункту 5.4 Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху, затвердженого наказом Мінтрансв'язку від 31.05.2010 № 320, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30 червня 2010 р. за № 446/17741 та за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР у період 12-13.11.2019 на підставі наказу Державіаслужби від 23.10.2019 №1430.

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

За 2019 рік під час проведення аудитів зафіксовано 689 проблем/невідповідностей (у 2018 році – 825).

Розподіл ідентифікованих недоліків за критичними елементами у 2013-2019 роках представлений нижче:

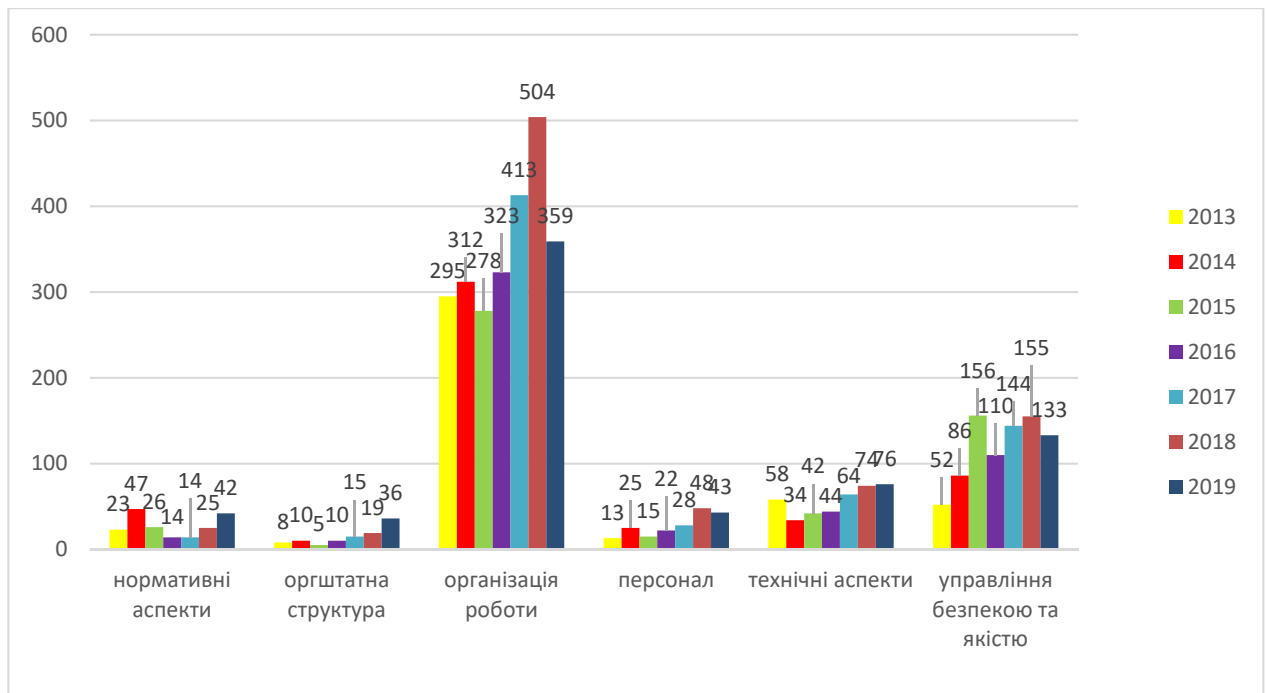


Рис. 6 Розподіл ідентифікованих недоліків за критичними елементами

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 недоліків за напрямками проведення аеронавігаційного обслуговування зазначений на графіку:

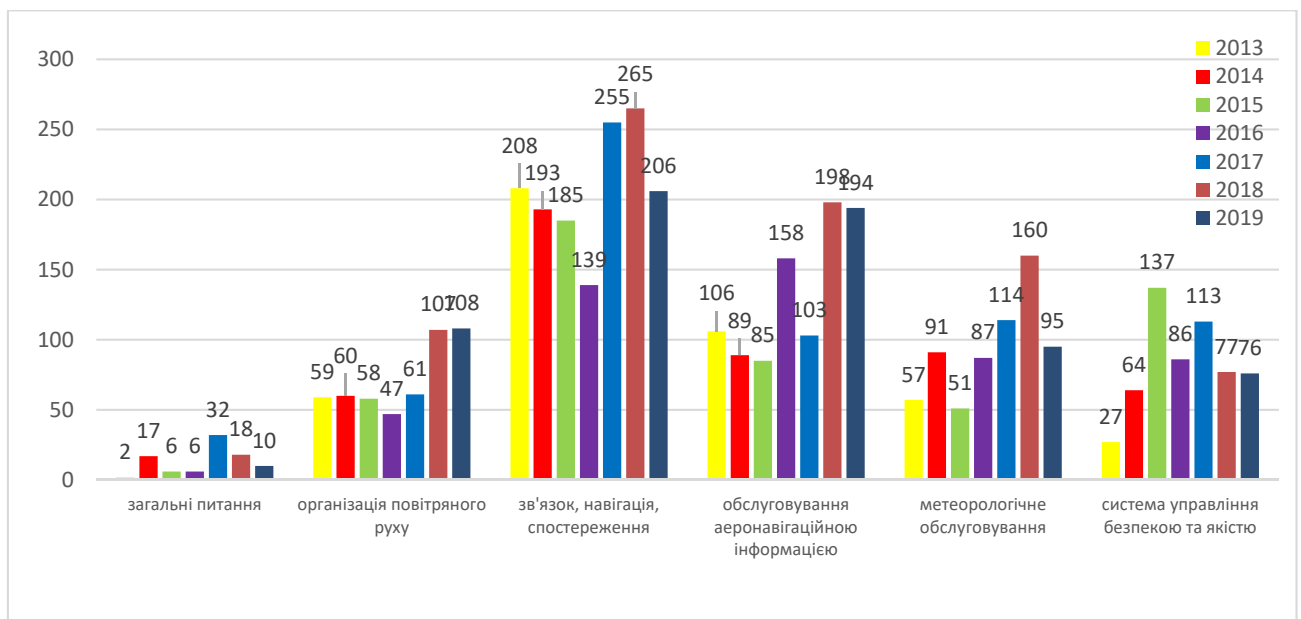


Рис. 7 Розподіл зафіксованих недоліків за видами аеронавігаційного обслуговування та елементів систем управління безпекою польотів та якістю

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:

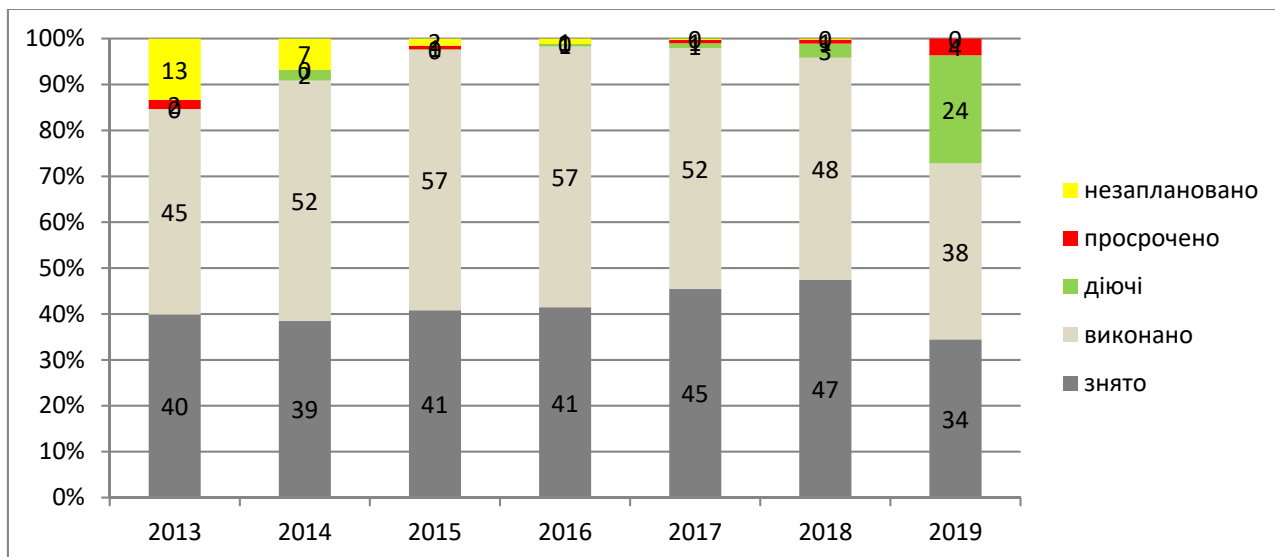


Рис. 8 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

У графіках цього розділу недоліки поділені на наступні категорії:

- Знято – недоліки, які були доведені до відома суб’єктів авіаційної діяльності, які перевірялись, на заключній нараді шляхом вручення попередніх оглядових листів, та 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 (зазвичай за 10 робочих днів з дати завершення візиту і швидше);

- Виконано – недоліки, які були 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 цим планом усунення недоліків;

- Діючі - недоліки, які були 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 31.12.2019, термін усунення відповідно до плану усунення недоліків запланований після 31.12.2019;

- Просрочені - недоліки, які були 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 цим планом усунення недоліків;

- Не заплановано - недоліки, які були 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 усунення недоліків.

Дані графіка свідчать, що значна кількість ідентифікованих недоліків (34%) 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 протягом короткого періоду до складання акту за результатами аудиту з безпеки польотів у системі ОрПР/ звіту за результатами сертифікаційної перевірки провайдера аеронавігаційного обслуговування.

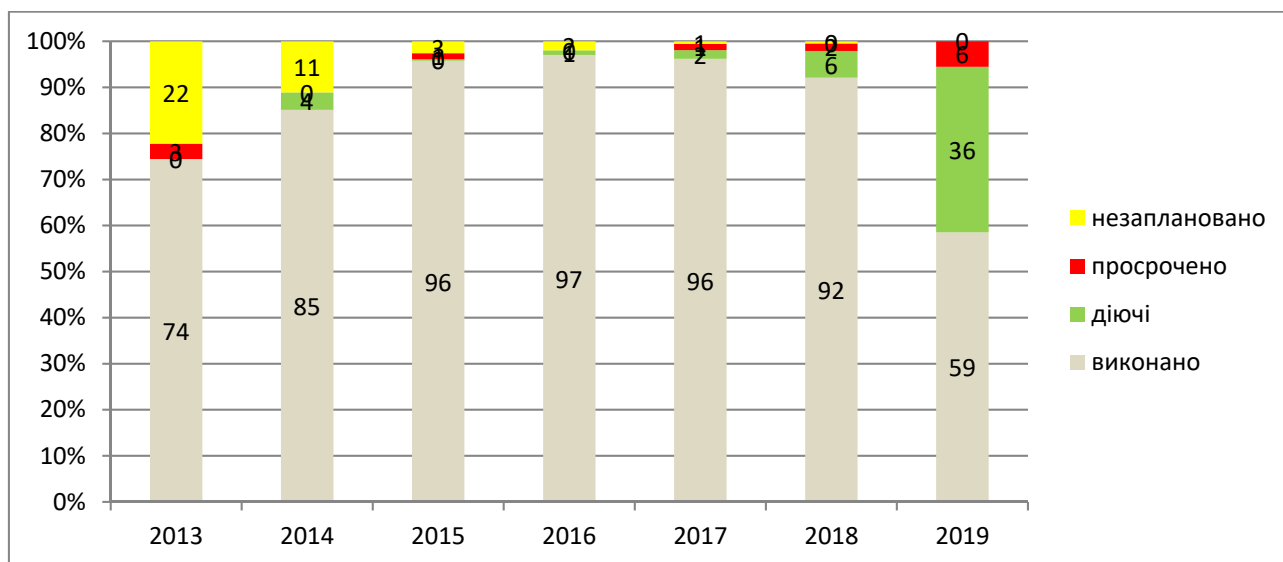


Рис. 9 Відсотковий недолік зафіксованих недоліків за станом усунення

Дані графіка свідчать, що більше 50% недоліків, що визначені у відповідних планах усунення недоліків, суб'єкти планують та усувають за період, що не перевищує 1 рік. Разом з тим 36% діючих недоліків свідчать про складність ідентифікованих недоліків або обмеженість ресурсів суб'єктів та їх здатність належним чином реагувати на виявлені недоліки. Також дані графіка

свідчать про стале поступове скорочення незапланованих недоліків. Статистика показує позитивні результати.

На графіку вище 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.

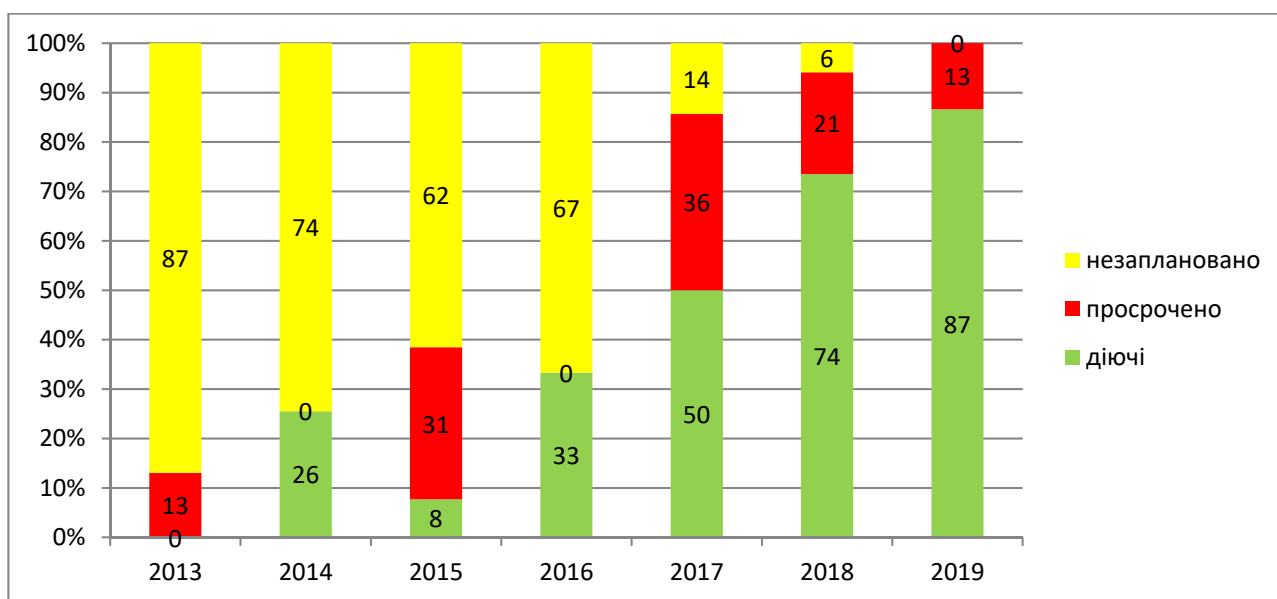


Рис. 10 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

Дані графіка свідчать про поступове скорочення прострочених недоліків. Статистика позитивна, проте відсоткове значення прострочених недоліків залишається дуже високим. На даних графіка за 2018 та 2019 рік відображено значну кількість прострочених недоліків (21% та 13% відповідно), що свідчить про недостатню увагу керівників суб'єктів авіаційної діяльності до виконання планів усунення недоліків.

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 2019 року.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
Загальні		

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
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 аеронавігаційне обслуговування.
2.	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.
3.	Щорічний звіт провайдера аеронавігаційного обслуговування стосовно своєї діяльності за звітний період не відповідає мінімальному переліку інформації, визначеному п.3.1.9 Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.01.20117 № 42. Зміст щорічного звіту провайдера аеронавігаційного обслуговування стосовно своєї діяльності за звітний період що може бути опублікований не визначений.	-
4.	Взаємовідносини та пряме підпорядкування, визначені організаційною структурою, підприємства не відповідають підпорядкуванню та взаємовідносинам визначеним у посадових інструкціях відповідного керівного та підпорядкованого технічного персоналу, що задіяний в наданні послуг з аеронавігаційного обслуговування.	-
Системи управління безпекою польотів та якістю		
5.	Не представлено доказів перегляду Планів дій персоналу на випадок непередбачуваних обставин.	Плани повинні підлягати аналізу та перевірці з точки зору їх ефективності й відповідності не менше ніж раз на рік відповідно до п. 3.1.8 Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.01.20117 № 42.
6.	Процедури виявлення небезпечних факторів та оцінки ризику не враховують класифікації подій з безпеки польотів, яка застосовується у системі ОрПР. Встановлені індикатори стану безпеки польотів не дозволяють здійснювати моніторинг стану безпеки польотів при наданні аеронавігаційного обслуговування.	Дані недоліки стосуються провайдерів аеронавігаційного обслуговування, які водночас є експлуатантами аеродромів (експлуатантами тощо) та КУБП яких не враховує вимог Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху (наказ МТЗУ від 31.05.2010 № 320).
7.	Відсутність специфічної підготовки, підтверженої відповідним свідоцтвом у персоналу провайдера, який залучений до реалізації завдань, що витікають з управління безпекою польотів.	Невідповідність вимогам чинного законодавства п. 19.1 Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху (наказ МТЗУ від 31.05.2010 № 320).
8.	Провайдерами АНО плануються внутрішні перевірки функціонування СУБП, але водночас відсутні докази проведення таких перевірок.	Провайдери планують проведення внутрішніх перевірок, проте відповідні чек-листи для перевірки СУБП відсутні. Також не надаються докази коригуючих заходів, які є результатами таких перевірок.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
9.	Відсутність безпосереднього підпорядкування відповідальних за управління безпекою керівнику провайдера.	Провайдери у своїй організаційній структурі часто не визначають прямого підпорядкування інспекторів з безпеки польотів директору підприємства відповідно до п. 3.2.1 Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.01.20117 № 42.
10.	В провайдерів впроваджено Систему управління якістю і розроблено відповідну документацію. Разом з тим, існує проблема з управлінням документацією.	В підрозділах підприємств не використовуються розроблені ними стандарти, а саме: не надано доказів наявності врахованих паперових примірників згідно переліку утримувачів, що визначені в стандартах. Також документація, яка надається на погодження до Державіаслужби не враховує таких стандартів.
11.	Відсутні матеріали стосовно оцінки якості аеронавігаційного обслуговування	Невідповідність вимогам чинного законодавства підприємств, що здійснюють аеронавігаційне обслуговування. Відповідно до пп. 3.1.3 та 3.1.9 Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.01.20117 № 42, провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні виконувати оцінку функціонування системи якості та наводити зазначену інформацію у щорічних звітах стосовно провайдерів аеронавігаційного обслуговування стосовно своєї діяльності
Обслуговування повітряного руху		
12.	Оцінка ризиків при впровадженні змін 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.
13.	Робочі інструкції диспетчерів УПР та диспетчерів ППО містять посилання на нормативно-правові акти, що втратили чинність.	Невідповідність вимогам чинного законодавства підприємств, що здійснюють обслуговування повітряного руху
14.	На робочому місці диспетчера УПР відсутня індикація щодо експлуатаційного стану засобів навігації.	Невідповідність Авіаційним правилам України «Обслуговування повітряного руху»
15.	Відсутність в операційному приміщенні органу ОПР мікрофону запису фонового шуму.	Невідповідність Авіаційним правилам України «Обслуговування повітряного руху»
16.	Відсутність в операційному приміщенні органу ОПР сигнального прожектора або іншого візуального засобу.	Невідповідність Авіаційним правилам України «Обслуговування повітряного руху»
Зв'язок, навігація, спостереження		
17.	Порушення правил експлуатації та технології проведення періодичного технічного обслуговування та ремонту обладнання зв'язку, навігації чи спостереження.	Відсутність графіків проведення технічного обслуговування, переліку робіт, не виконується регламент, регламент не пройшов метрологічної експертизи.
18.	Відсутність процедур щодо призначення відповідальних за забезпечення єдності вимірювань у підрозділах РТЗ	Відсутність затверджених керівником підприємства положень, посадових інструкцій, або не проведення метрологічної експертизи регламентів що розроблені у підприємстві.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
19.	Відсутність відповідної експлуатаційної документації.	Відсутність пакету експлуатаційної документації у відповідності із переліком експлуатаційних документів визначеного ПТЕ РТЗ ЦА 2007.
20.	Відсутність процедур допуску персоналу РТЗ до технічної експлуатації наземних засобів РТЗ.	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.
21.	Не представлено доказів охоплення технічним навчанням персоналу підрозділів РТЗ	Відсутність документації щодо організації та планування технічного навчання персоналу РТЗ.
22.	Відсутність процедур взаємодії служб підприємств ЦА в аварійних ситуаціях, та повсякденної діяльності	Відсутність договорів, інструкцій щодо організації взаємодії між організаціями та структурними підрозділами підприємств
Обслуговування аеронавігаційною інформацією		
23.	Невідповідність даних, що зазначаються в АІР України інформації наведеної в ІВП.	Відсутність процедур координації та погодження змін до АІР, що стосуються оригінаторів аеронавігаційної інформації (схеми вильоту та прибуття, інша аеронавігаційна інформація.)
24.	Діяльність по забезпеченню електронних даних щодо місцевості та перешкод постачальником аеронавігаційної інформації та даних не проводиться	Відсутність діяльності з вивчення проблематики питання та дій по організації отримання відповідних аеронавігаційних даних та інформації. Розбіжності у національних та міжнародних вимогах. Відсутність компетентного персоналу.
25.	Не визначена посадова особа із числа персоналу аеропортових служб, яка відповідає за контроль дотримання вимог Технології взаємодії служб забезпечення польотів при проведенні робіт на робочій площі аеродрому	Невідповідність вимогам чинного законодавства (п. 5.4 наказу Укрaviaтрансу від 06.08.2004 №463)
26.	Не витримано періодичність виявлення перешкод як мінімум 1 раз на 6 років	Невідповідність вимогам чинного законодавства (п.1 Додатку 7 до п.7.1.1. Сертифікаційних вимог до цивільних аеродромів України, затверджених наказом Державіаслужби від 17.03.2006 № 201)
Метеорологічне обслуговування		
27.	Експлуатація метеорологічного обладнання, що відпрацювало технічний ресурс.	Використання приладів з вичерпаним технічним ресурсом, які працюють з багаторазово подовженим терміном експлуатації.
28.	Неповна відповідність складу та/або розміщення метеорологічного обладнання на аеродромі встановленим вимогам.	Недотримання умов резервування, неповна комплектація метеорологічного обладнання, неповне забезпечення резервного електроживлення приладів.
29.	Неповна відповідність окремих операційних процедур вимогам Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».	Використання програмного забезпечення АСМС на аеродромах, що неповністю адаптоване до вимог Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації». Порушення технології спостережень за погодою на аеродромі.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
		<p>Невизначеність процедур здійснення обліку програмного забезпечення АСМС.</p> <p>Відсутність процедур внесення корективів до врученої польотної документації у випадку, якщо безпосередньо перед зльотом ПС виникає така необхідність.</p> <p>Доведення метеорологічними органами інформації до органів ОПП за допомогою технічних засобів, що не дають змогу здійснювати її відображення, зчитування та/або друкування.</p> <p>Недостатній рівень взаємодії аеродромного метеорологічного органу з метеорологічним органом, відповідальним за прогностичне обслуговування при складанні прогнозів TAF, TREND та постачанні</p>
30.	Недостатня забезпеченість провайдерів необхідним кадровим персоналом.	Висока плінність кадрів, відсутність притоку молодих спеціалістів.
Регуляторна діяльність		
31.	Часткова невідповідність чинної нормативної бази стандартам та рекомендованій практиці ІСАО.	Підготовка та впровадження авіаційних правил з питань аеронавігаційного обслуговування та організації повітряного руху.

Таблиця 3 Типові недоліки, що були виявлені при проведенні аудитів з безпеки польотів у 2019 році

5. Удосконалення внутрішніх процедур

У 2019 році департаментом аеронавігації продовжена робота з удосконалення процедур нагляду та процедур, що забезпечують таку діяльність.

У період з 01.03.2019 по 01.03.2020 підготовлено та впроваджено 1 редакцію Керівництва державного інспектора з авіаційного нагляду за безпекою авіації за напрямком аеронавігація стосовно проведення нагляду за безпекою польотів при ОрПР та аеронавігаційному обслуговуванні в Україні.

Х. ДІЯЛЬНІСТЬ З ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОВЕДЕННЯ ЗОВНІШНІХ АУДИТІВ З БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ ТА СЕРТИФІКАЦІЙНИХ ПЕРЕВІРОК ПРОВАЙДЕРІВ АЕРОНАВІГАЦІЙНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ У 2020 РОЦІ

У 2020 році відповідно до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів у системі ОрПР та сертифікаційних перевірок провайдерів АНО, затвердженого Головою Державіаслужби 29.11.2019, заплановано проведення 56 перевірок (10 сертифікаційних перевірок та 46 аудитів з безпеки польотів).

ХІ. 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.

4. Аналіз виявлених недоліків, що наданий у цьому звіті, використовувати при ідентифікації небезпек та оцінці ризиків, підготовці до аудитів з безпеки польотів та доведення інформації з безпеки польотів до персоналу підприємства.

XII. ПРОПОЗИЦІЇ

Державіаслужбі:

1. Посилити контроль за дотриманням вимог законодавства та регуляторних вимог з питань безпеки польотів організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування. Використовувати інструменти правозастосування у відповідності до вимог законодавства.

2. Забезпечити безумовне дотримання провайдерами аеронавігаційного обслуговування вимог щодо сертифікації відповідних видів діяльності.

3. Забезпечити відповідний рівень компетентності персоналу, що здійснює нагляд за безпекою польотів.

4. Продовжити роботу з впровадження стандартів та рекомендованої практики ІКАО в частині, що стосується аеронавігаційного обслуговування.

Заступник директора
департаменту аеронавігації

Віталій СІМАК