

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. Голови Державної авіаційної  
служби України

\_\_\_\_\_ Сергій КОРШУК

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 2021 р.

**ЗВІТ**  
**ЩОДО ВИКОНАННЯ ФУНКЦІЙ НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ ПОЛЬОТІВ**  
**У СИСТЕМІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО РУХУ В УКРАЇНІ**  
**ЗА 2020 РІК**

Київ 2021

## 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 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.

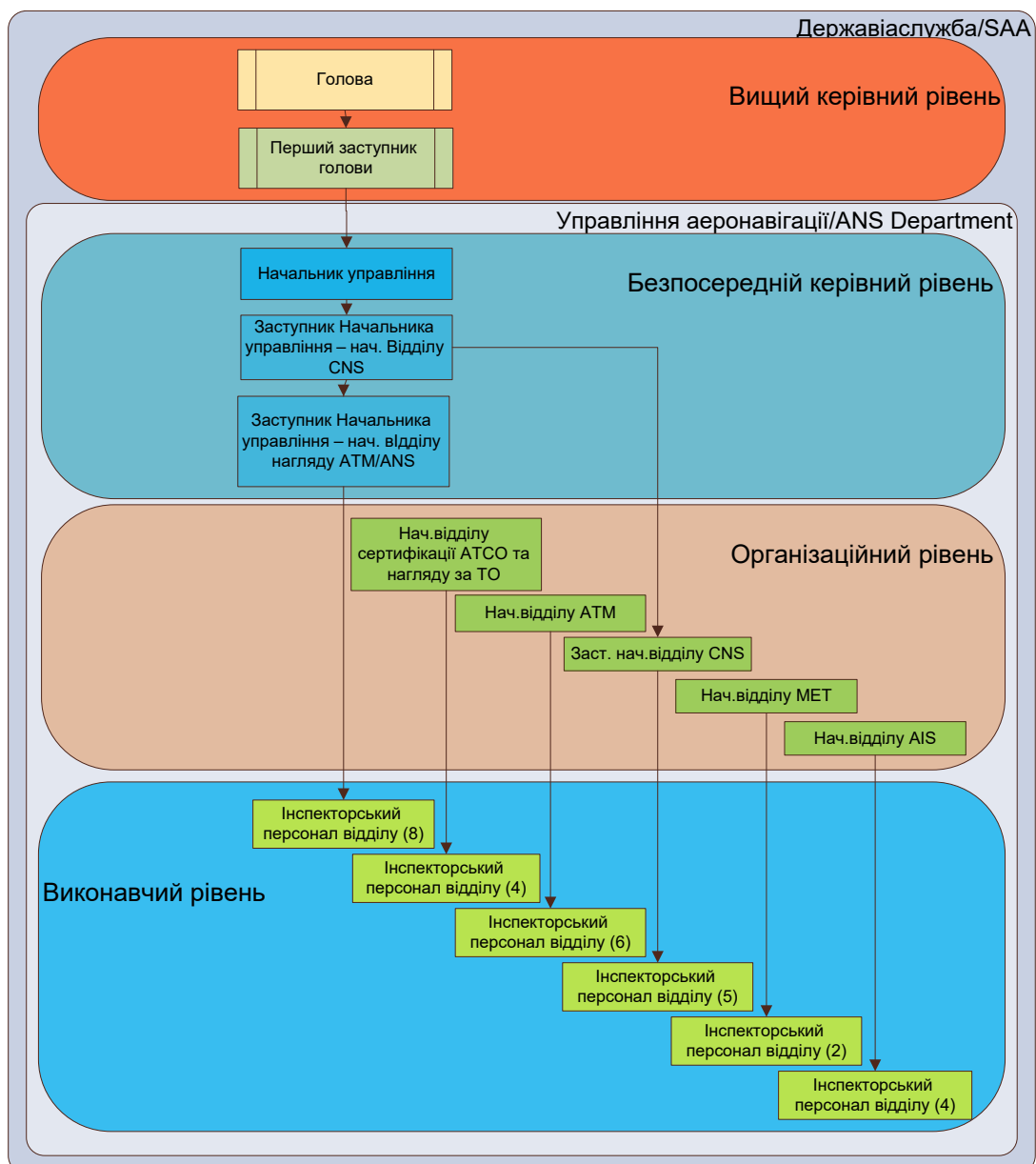


Рис. 1 Організаційна структура та розподіл відповідальності

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 26.02.2021 (видання 6).

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:

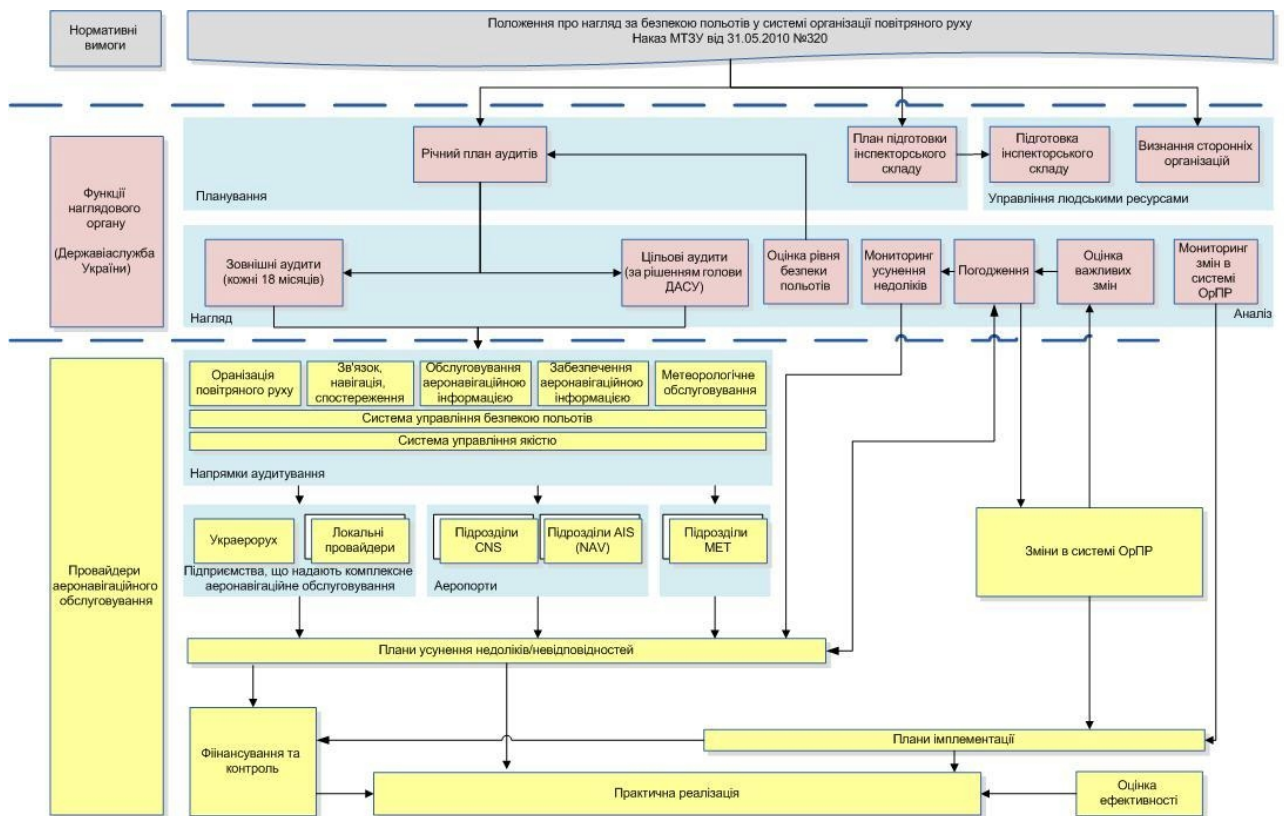


Рис. 2 Організація функцій нагляду

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

Повітряний простір, у межах якого протягом 2020 року здійснювався нагляд за безпекою польотів у системі ОрПП, 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 км<sup>2</sup>. 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:

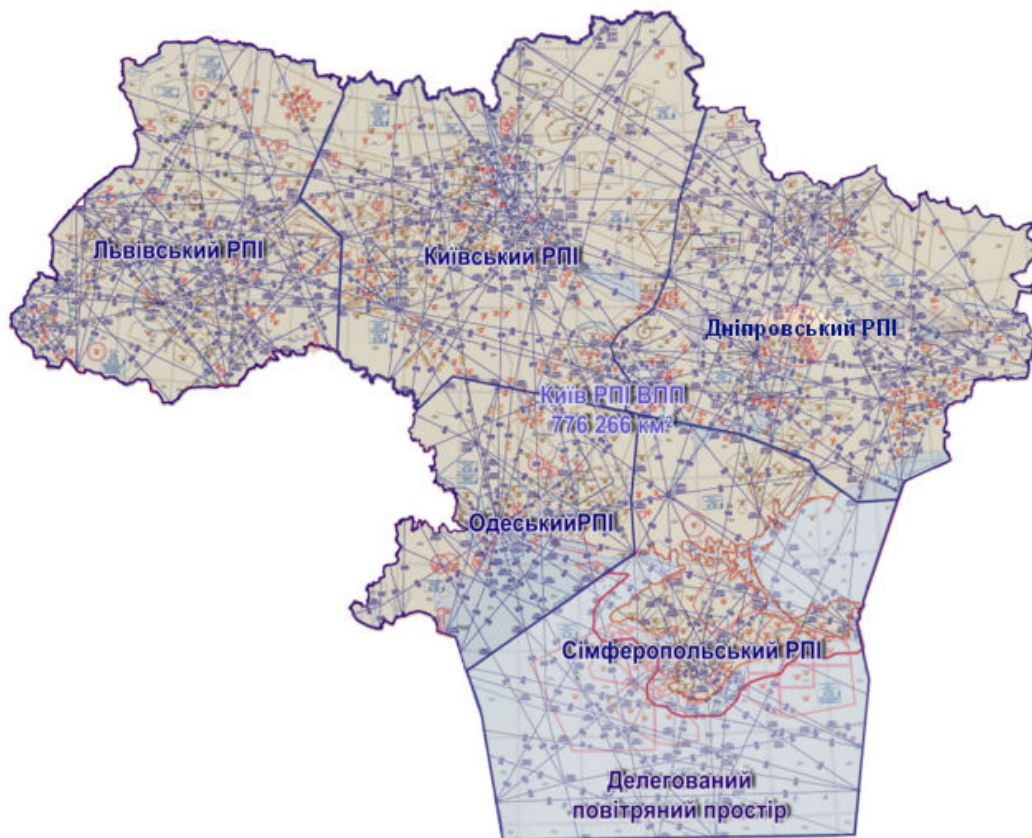


Рис. 3 Повітряний простір України

#### IV. ПОВІТРЯНИЙ РУХ

Загальна кількість польотів у 2020 році в повітряному просторі України (IFR, GAT) склала 142 047 польотів, що на 57.6 % менше, ніж у 2019 році. Разом з тим, слід зазначити зменшення всіх обсягів польотів до/з в Україні. Обсяги повітряного руху за останні 9 років зазначена на рисунку.

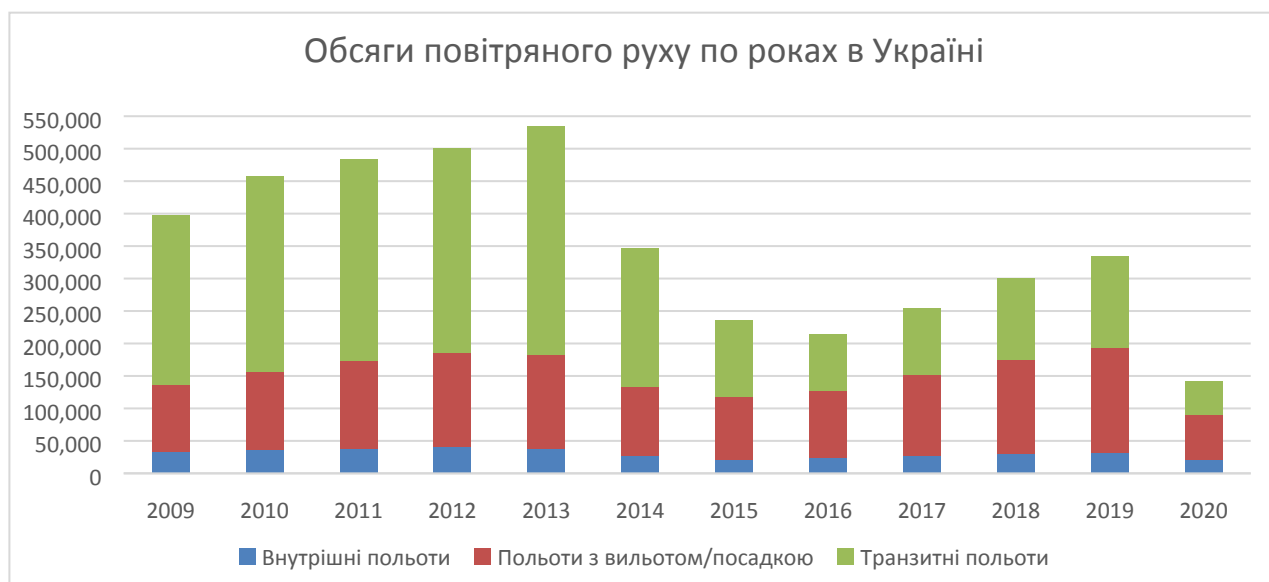


Рис. 4 Обсяги повітряного трафіку в Україні за останні 8 років

#### 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 40 провайдерів аеронавігаційного обслуговування. За підсумками 2020 року 31 підприємств є сертифікованими провайдерами аеронавігаційного обслуговування.

З метою здійснення комплексного підходу щодо нагляду за безпекою польотів управління 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 2020 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 управління аеронавігації у 2020 році були укомплектовані на 90%.

Управлінням аеронавігації допущено до самостійної роботи 23 державних інспектори, що збільшило загальну кількість допущених до самостійної роботи інспекторів до 66%.

Протягом 2020 року 96% 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 у системі ОрПР Украероруху щодо впровадження польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (AFIS) «Вінниця (Гавришівка)»;

2. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР Украероруху щодо впровадження польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (AFIS) «Полтава»;

3. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПР Украероруху щодо впровадження польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (AFIS) «Чернівці»;



4. Оцінка безпеки польотів стосовно впровадження фази 1b щодо доступності маршрутів ОПП та процедур планування польотів у західній частині повітряного простору над відкритим морем в межах зони відповідальності UTA Odesa-South;

5. Аналіз безпеки польотів щодо виведення з експлуатації маркерних радіомаяків та радіомаячних систем посадки в Івано-Франківській службі ОПП Львівського РСП Украероруху;

6. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПП Украероруху стосовно виведення з експлуатації ОППС Рашівка та Каховка;

7. Оцінка безпеки польотів у системі ОрПП Украероруху щодо впровадження польотно-інформаційного обслуговування на аеродромі (AFIS) «Рівне»;

На підставі оцінок з безпеки польотів у системі ОрПП, 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 ОрПП.

У процесі імплементації змін у системі ОрПП 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 ОрПП.

Планові зовнішні аудити провайдерів аеронавігаційного обслуговування у 2020 році здійснювались відповідно до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів в системі організації повітряного руху та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування на 2020 рік, затвердженого Головою Державіаслужби від 29.11.2019 № 1-444-19.

Згідно з пунктом 3 розділу II Закону України «Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів України щодо підтримки платників податків на період здійснення заходів, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)» Державіаслужба тимчасово, на період дії карантину, встановленого Кабінетом Міністрів України, припинила здійснювати планові наглядові заходи.

Відтак, згідно з Планом-графіком регуляторних аудитів з безпеки польотів при ОрПП у 2020 році здійснено 28 планових перевірок (13

сертифікаційних перевірок та 9 аудитів з безпеки польотів). План проведення нагляду виконаний на 44%.

Разом з тим протягом 2020 року було проведено 8 позапланових цільових аудитів.

У 2020 році під час аудитів було перевірено:

1. Шляхом здійснення візитів та застосування визначених процедур нагляду:

Провайдер (служба)	Дата затвердження акту	Напрямки аудиту
ДП «Антонов»	24.02.2020	ATS, CNS, NAV
ДП «УАМЦ»	24.02.2020	MET
Служба «Украерозв'язок» Украероруху	02.03.2020	CNS
Сумський ЦГМ	23.03.2020	MET, QMS
ОКП «Аеропорт Суми»	26.03.2020	NAV
Орган AFIS аеродрому Суми Харківського РСР Украероруху	26.03.2020	ATS, CNS
ТРЛК-5 РСР «Київцентраеро» Украероруху	26.03.2020	CNS
ДП «УАМЦ»	10.07.2020	MET, QMS
Вінницький ЦГМ	22.07.2020	MET, QMS
ГМЦ «ЧАМ»	04.08.2020	MET, QMS
КП «Аеропорт Полтава»	17.07.2020	NAV
Полтавська СОПР Харківського СРП Украероруху	17.07.2020	ATS, CNS
Полтавський ЦГМ	17.07.2020	MET
Філія «МА Івано-Франківськ» ТОВ «Скорзонера»	30.08.2020	NAV
Івано-Франківська СОПР Львівського СРП Украероруху	30.08.2020	ATS, CNS
Івано-Франківський ЦГМ	30.08.2020	MET
ДП «МА Житомир ім. С.П. Корольова» ТОВ» Акорд»	14.08.2020	ATS, CNS, MET, NAV, SMS, QMS
КП «МА Запоріжжя»	11.09.2020	CNS, NAV
Запорізька СОПР Дніпровського СРП Украероруху	11.09.2020	ATS, CNS
Запорізький ЦГМ	11.09.2020	MET
ТОВ «АРЦ»	18.09.2020	AIS
ТОВ «МА Дніпропетровськ»	25.09.2020	CNS, SMS, QMS
ТОВ» МА Одеса»	02.10.2020	CNS, SMS, QMS

Провайдер (служба)	Дата затвердження акту	Напрямки аудиту
ХНУВС	16.10.2020	ATS, CNS, MET, NAV, SMS, QMS
КП БМР «БВАК»	13.11.2020	ATS, CNS, MET, NAV, SMS
ДП «МА Львів ім. Данила Галицького»	10.12.2020	CNS, SMS, QMS
Украерорух	09.12.2020	ATS, CNS, AIS, MET, SMS, QMS
Чернівецький ЦГМ	19.11.2020	MET, QMS
Кіровоградський ЦГМ	28.12.2020	MET, QMS
Льотна академія НАУ	28.12.2020	ATS, CNS, MET, NAV, SMS, QMS

Таблиця 1 Інформація з проведення нагляду з безпеки польотів шляхом візиту до провайдера у 2020 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 «Широке»	02.03.2020
ПЗПМ «Цунів»	06.03.2020
ПЗПМ «Лебедин»	15.04.2020
ПЗПМ «Пілот»	23.04.2020
ПЗПМ «Корсак»	16.06.2020
ПЗПМ «Коротич»	26.05.2020
ПЗПМ «Коростелівка»	23.06.2020
ПЗПМ «Підгір'я»	31.07.2020
ПЗПМ «Київ-Челендж»	21.12.2020

Таблиця 2 Інформація з проведення нагляду з безпеки польотів шляхом розгляду документації у 2020 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 управлінням аеронавігації відповідні плани усунення ідентифікованих проблем/невідповідностей.

Деякі суб'єкти авіаційної діяльності, що підлягали перевірці, надавали на розгляд та погодження управлінням 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 2020 року Державіаслужбою видано 1 рішення з безпеки польотів.

### **1. Рішення 01/2020:**

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 з 03.08.2020 по 06.08.2020 на підставі наказу Державіаслужби від 14.07.2020 № 974.

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

За 2020 рік під час проведення аудитів зафіксовано 342 проблем/невідповідностей (у 2019 році – 689).

Розподіл ідентифікованих недоліків за критичними елементами у 2013-2020 роках представлений нижче:

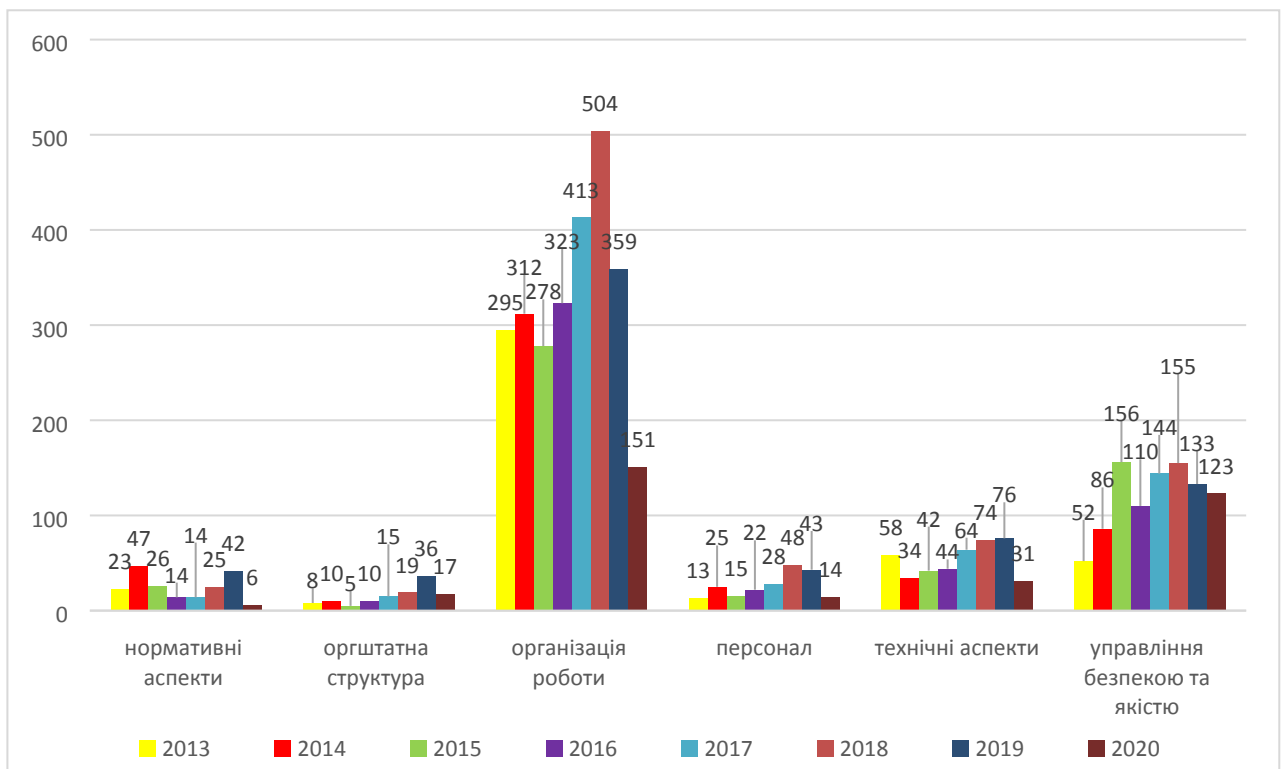


Рис. 5 Розподіл ідентифікованих недоліків за критичними елементами

Аналіз свідчить про недостатню увагу провайдерів до організаційних аспектів та аспектів управління безпекою та якістю, 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 та систем управління безпекою польотів та якості залишаються найбільш критичним елементом та потребують прискіпливої уваги керівного складу підприємств.

Розподіл ідентифікованих недоліків за напрямками проведення аеронавігаційного обслуговування зазначений на графіку:

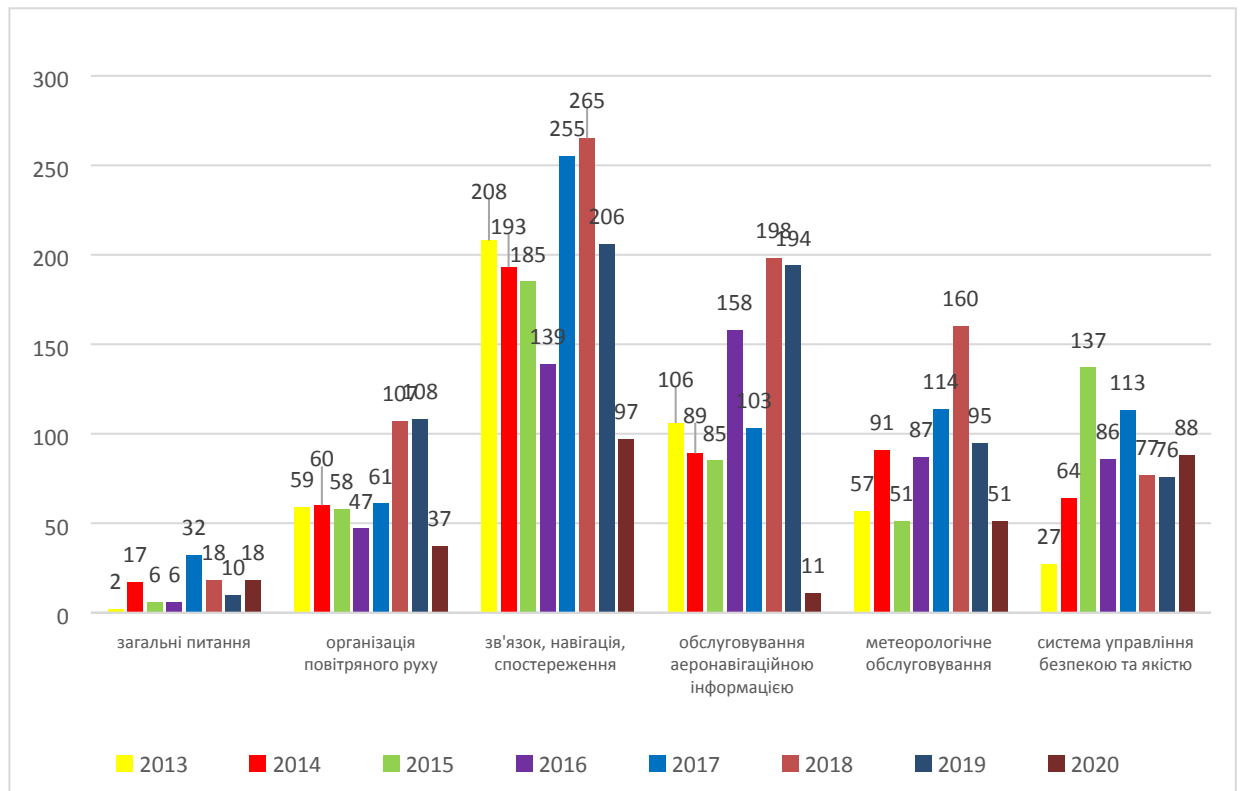


Рис. 6 Розподіл зафіксованих недоліків за видами аеронавігаційного обслуговування та елементів систем управління безпекою польотів та якістю

### 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:

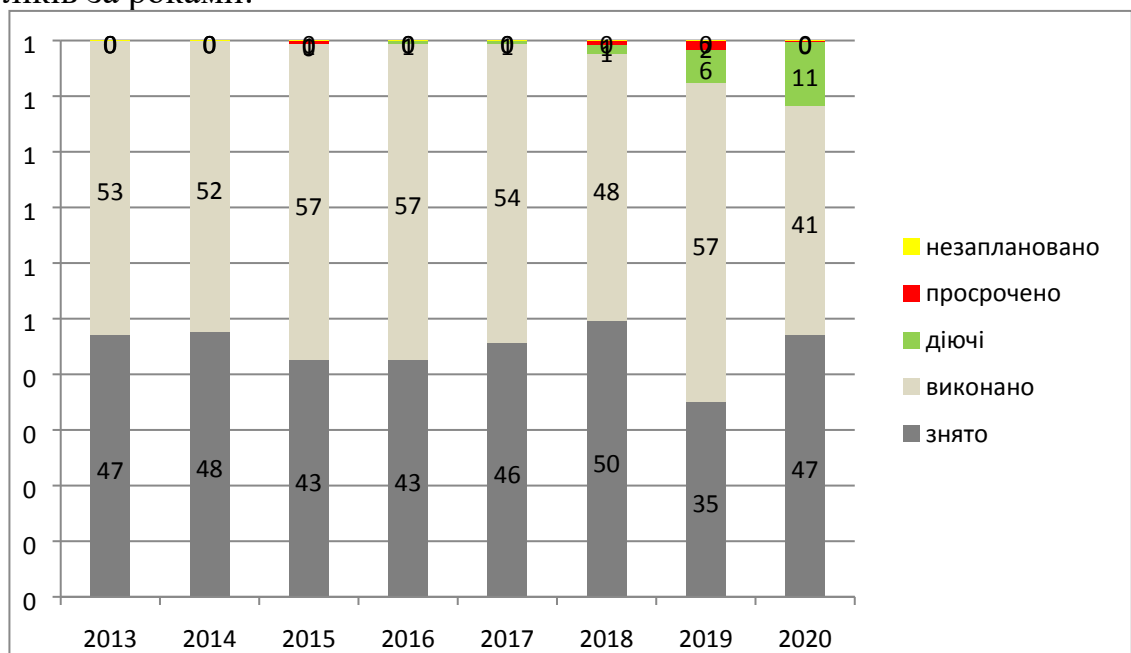


Рис. 7 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

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 31.12.2020, термін усунення відповідно до плану усунення недоліків запланований після 31.12.2020;

- 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 ( 45%) 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.

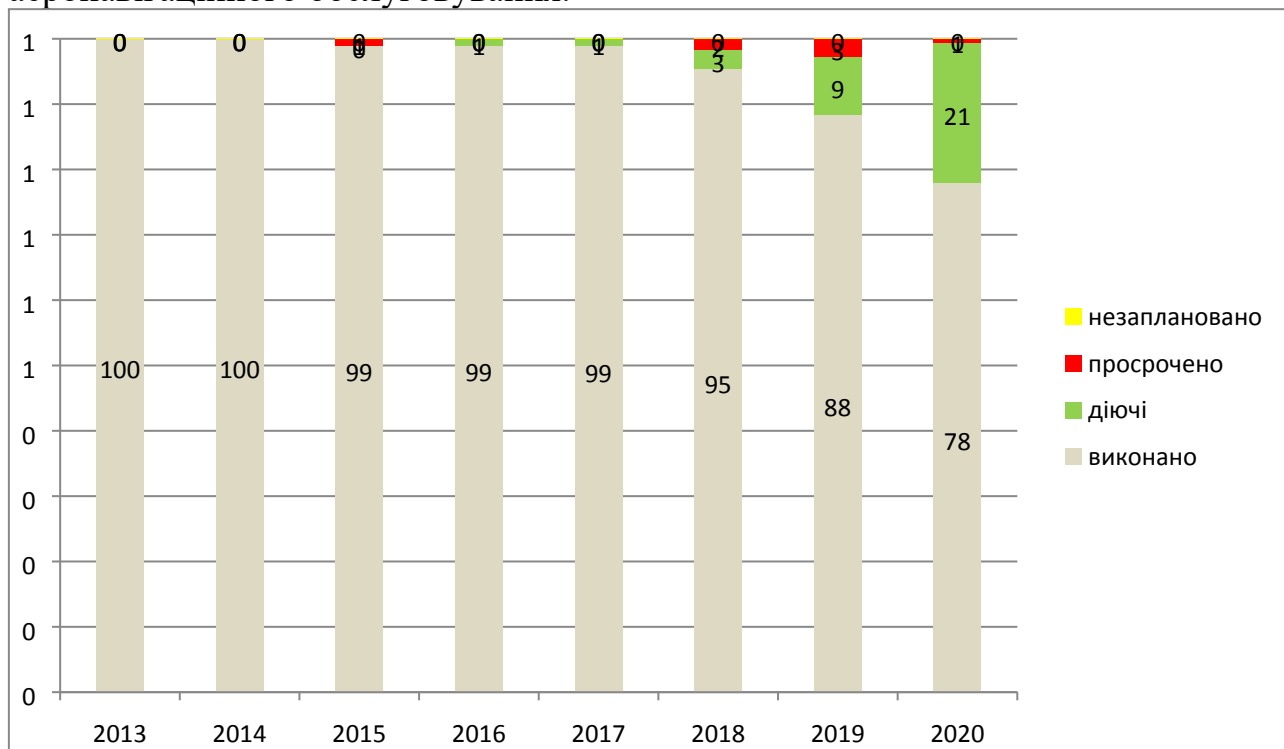


Рис. 8 Відсотковий недолік зафіксованих недоліків за станом усунення

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 50% 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.



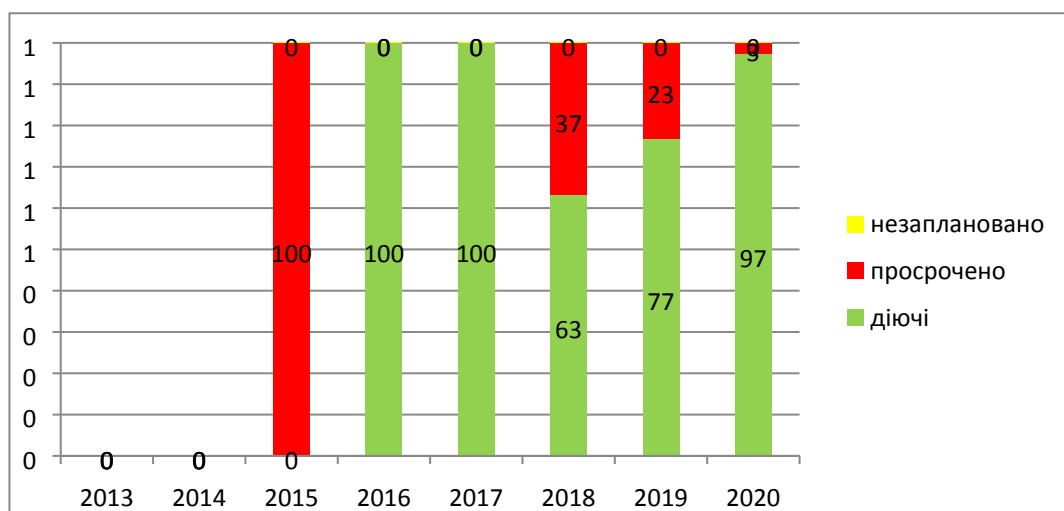


Рис. 9 Відсотковий розподіл зафіксованих недоліків за станом усунення

Дані графіка свідчать про поступове скорочення прострочених недоліків. Статистика позитивна, проте відсоткове значення прострочених недоліків залишається дуже високим. На даних графіка за 2015 - 2020 роки відображено значну кількість прострочених недоліків, що свідчить про недостатню увагу керівників суб'єктів авіаційної діяльності до виконання планів усунення недоліків.

#### 4. Ідентифіковані проблемні питання

З метою врахування у діяльності провайдерів аеронавігаційного обслуговування в рамках створених процедур оцінки ризиків СУБП нижче приводяться типові недоліки та небезпеки, що були ідентифіковані протягом 2020 року.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
Загальні		
1.	Надання послуг з аеронавігаційного обслуговування провайдером 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.	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 22.01.2017 № 42. Зміст щорічного звіту провайдера аеронавігаційного обслуговування стосовно своєї діяльності за звітний період що може бути опублікований не визначений.	-

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
3.	Бізнес-плани (річні плани) провайдерів не відповідають встановленим вимогам.	Мінімальний обсяг інформації, що має включатись у бізнес план та річний план визначений п.3.1.2 Правил сертифікації суб'єктів, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, затвердженими наказом МТЗУ від 22.01.2007 № 320. Також необхідно завчасно оновлювати бізнес план таким чином, щоби він охоплював період як мінімум на наступні 5 років.
<b>Системи управління безпекою польотів та якістю</b>		
4.	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.
5.	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).
6.	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).
7.	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.
8.	Процедури надання повідомлень про події з безпеки польотів провайдерів не враховують необхідність подання сповіщень про усі події з безпеки польотів, що визначені чинними нормативно-правовими актами	Перелік подій про події з безпеки польотів, про які необхідно сповіщати провайдеру визначені у пунктах 11.2 та 11.3 Положення про нагляд за безпекою польотів у системі ОрПР, затвердженого наказом МТЗУ від 31.05.2010 № 320
9.	КУБП, що використовується провайдером, не погоджене Державіаслужбою.	п.8.3.12 Положення про нагляд за безпекою польотів у системі ОрПР, затвердженого наказом МТЗУ від 31.05.2010 № 320.
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

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
		аеронавігаційного обслуговування, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.01.2011 № 42, провайдери аеронавігаційного обслуговування повинні виконувати оцінку функціонування системи якості та наводити зазначену інформацію у щорічних звітах стосовно провайдерів аеронавігаційного обслуговування стосовно своєї діяльності
<b>Обслуговування повітряного руху</b>		
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.	Невідповідність обладнання органу ОПР встановленим вимогам.	Мінімальний перелік обладнання визначено у додатку 2 до Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», затверджених наказом Державіаслужби від 16.04.2019 № 475.
<b>Зв'язок, навігація, спостереження</b>		
15.	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, не проведення метрологічної експертизи регламентів технічного обслуговування.
16.	Відсутність процедур щодо призначення відповідальних за забезпечення єдності вимірювань у підрозділах РТЗ	Відсутність затверджених керівником підприємства положень та/або посадових інструкцій для осіб, відповідальних за єдність вимірювань.
17.	Невідповідність переліку відповідної експлуатаційної документації у підрозділах та на об'єктах РТЗ вимогам нормативних документів.	Відсутність окремих експлуатаційних документів, визначених відповідним переліком ПТЕ РТЗ ЦА 2007.
18.	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/або допуску персоналу до експлуатації конкретних засобів РТЗ.
19.	Відсутність доказів щодо охоплення технічним навчанням персоналу підрозділів РТЗ	Відсутність документації щодо організації та планування технічного навчання персоналу РТЗ.
20.	Відсутність процедур взаємодії служб підприємств ЦА в аварійних ситуаціях та/або повсякденній діяльності	Відсутність договорів, інструкцій щодо організації взаємодії між організаціями та структурними підрозділами підприємств
21.	Невідповідність організації технічної експлуатації програмних засобів, що входять до складу обладнання РТЗ вимогам нормативних	Відсутність розпорядчих та планувальних документів, що визначають порядок проведення технічної експлуатації програмних засобів.

№ з/п	Недолік (небезпека)	Роз'яснення
	документів (ПТЕ РТЗ ЦА-2007).	
Обслуговування аеронавігаційною інформацією		
22.	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.)
23.	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.
24.	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 Укрaviaтранс від 06.08.2004 №463)
Метеорологічне обслуговування		
25.	Експлуатація застарілого метеорологічного обладнання для вимірювання висоти нижньої межі хмар (ВНМХ)	Використання приладів для вимірювання ВНМХ з вичерпаним технічним ресурсом, які працюють з багаторазово подовженим терміном експлуатації: Використання приладів для вимірювання ВНМХ, діапазон вимірювань яких не дозволяє проводити спостереження за значимою для польотів хмарністю у повному обсязі.
26.	Невизначеність процедур повторного калібрування метеорологічних приладів, встановлених на аеродромі,	У рамках контролю технічного та метрологічного забезпечення процедура повторного калібрування метеорологічних приладів, встановлених на аеродромі, не визначено.
27.	Неповна відповідність окремих операційних процедур вимогам Авіаційних правил України «Метеорологічне обслуговування цивільної авіації».	Невизначеність процедур здійснення обліку програмного забезпечення АСМС. Доведення метеорологічними органами інформації до органів ОПР за допомогою технічних засобів, що не дають змогу здійснювати її відображення, зчитування та/або друкування. Відсутність на робочому місці техника-метеоролога АМСЦ контрольного погодного дисплею АСМС, ідентичного встановленому на робочому місці диспетчера ОПР. Порядок дій персоналу АМСЦ при виході з ладу погодного дисплею АСМС, встановленого на робочому місці диспетчера органу ОПР, не визначено.
28.	Недостатня забезпеченість провайдерів необхідним кадровим персоналом.	Висока плинність кадрів, відсутність притоку молодих спеціалістів.

Таблиця 3 Типові недоліки, що були виявлені при проведенні аудитів з безпеки польотів у 2020 році

## **5. Удосконалення внутрішніх процедур**

У 2020 році управлінням аеронавігації продовжена робота з удосконалення процедур нагляду та процедур, що забезпечують таку діяльність.

У період з 01.03.2020 по 01.03.2021 підготовлено та впроваджено 3 редакції 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.

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

У 2021 році відповідно до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів в системі організації повітряного руху та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування на 2021 рік, затвердженого Головою Державіаслужби від 02.12.2020 № 1-1328-20, заплановано проведення 20-ти сертифікаційних перевірок. Згідно з пунктом 3 розділу II Закону України "Про внесення змін до Податкового кодексу України та інших законів України щодо підтримки платників податків на період здійснення заходів, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)" Державіаслужба тимчасово, по останній календарний день місяця (включно), в якому завершується дія карантину, встановленого Кабінетом Міністрів України, припиняє здійснювати планові заходи для визначення відповідності встановленим вимогам, правилам, процедурам у системі ОрПР. Після завершення дії карантину Державіаслужба відновить здійснювати зазначені планові заходи із внесенням відповідних змін до Плану проведення зовнішніх аудитів з безпеки польотів в системі організації повітряного руху та сертифікаційних перевірок провайдерів аеронавігаційного обслуговування на 2021 рік.

## **XI. 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.

## ХІІ. 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 ІСАО в частині, що стосується аеронавігаційного обслуговування.

Заступник начальника  
управління аеронавігації

Віталій СИМАК