



**Программа ТРАСЕКА Европейского Союза
Для государств Восточного ЕИСП и Средней Азии**

EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI

ЕС – ТРАСЕКА ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ II

Номер контракта ENPI 2011/279-740

ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

Апрель 2012 г.



This project is funded by
The European Union



A project implemented by Egis Avia in consortium
with AVSEC/AMEC/DGAC/ECORYS/ENAC/UCA



КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Статус
v0	28/02/2012	Начальный проект
v1	14/03/2012	Проект – версия 1
V2	16/03/2012	Проект – версия 2
V3	26/03/2012	Проект – версия 3
V4	28/03/2012	Проект – версия 4
V5	29/03/2012	Проект – версия 5
V6	30/03/2012	Проект – версия 6
V7	03/04/2012	Окончательная версия

ВИЗЫ

Написано (кем):	Дата :	Визы :
Кахи Кваташидзе kakhi.kvatashidze@gmail.com	30/03/2012	
Йорг Гене jguesnet@yahoo.fr	30/03/2012	
Питер Купер cooper105@btinternet.com	30/03/2012	

Утверждено (кем):	Дата :	Визы :
Тибо Рессон thibault.raisson@egis.fr	02/04/2012	



СОДЕРЖАНИЕ

СПИСОК РАССЫЛКИ

АББРЕВИАТУРЫ

1	ВВЕДЕНИЕ.....	9
2	ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОЕКТА.....	11
2.1	КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА.....	11
2.2	ЛОГИЧЕСКАЯ МАТРИЦА.....	14
2.3	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ.....	20
2.3.1	В ОТНОШЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗАДАНИЯ.....	20
2.3.2	В ОТНОШЕНИИ НАШЕЙ МЕТОДОЛОГИИ.....	21
2.3.3	ОБЩИЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПО ПРОЕКТУ В ОТНОШЕНИИ ГОСУДАРСТВ ЕИСП 23	
2.3.4	ОБЩИЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПО ПРОЕКТУ В ОТНОШЕНИИ ГОСУДАРСТВ СРЕДНЕЙ АЗИИ.....	25
2.4	НАНИМАЮЩИЙ ОРГАН И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ.....	26
2.5	ПОДРЯДЧИК.....	27
2.5.1	ПРЕЗЕНТАЦИЯ КОНСОРЦИУМА.....	27
2.5.2	ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ – РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕСУРСОВ.....	28
3	РУКОВОДСТВО ПРОЕКТОМ.....	30
3.1	БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ.....	30
3.2	КООРДИНАЦИЯ.....	32
3.2.1	ОРГАНИЗАЦИЯ TRACECA.....	32
3.2.2	ИКАО / ЕКГА.....	33
3.2.3	EASA.....	35
3.2.4	ПРОЕКТ ТВИННИНГА ПО АВИАЦИИ В ГРУЗИИ.....	36
3.2.5	ПРОЕКТ ТВИННИНГА ПО АВИАЦИИ В УКРАИНЕ.....	37
3.2.6	ПРОЕКТ ТВИННИНГА ПО АВИАЦИИ В АРМЕНИИ.....	38
3.2.7	ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЕС В МОЛДОВЕ.....	38



3.2.8	ОБЩИЙ ОБЗОР КООРДИНАЦИИ	39
3.3	ТЕКУЩИЙ МОНИТОРИНГ РЕАЛИЗАЦИИ	41
3.3.1	ОТЧЕТНОСТЬ.....	41
3.3.2	КОНТРОЛЬ РИСКОВ	42
3.3.3	ЗАСЕДАНИЯ.....	42
4	АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ	44
4.1	ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	44
4.1.1	ДОСТУП К РЫНКУ (государства ЕИСП)	44
4.1.2	УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (государства ЕИСП и СА) 45	
4.1.3	АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ (государства ЕИСП и СА).....	51
4.1.4	ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (государства ЕИСП)	55
4.1.5	ПРОЧИЕ ПРАВИЛА (государства ЕИСП)	57
4.1.6	СТАТУС ВНЕДРЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЕС В СТРАНАХ ЕИСП.	60
4.2	ВЫЯВЛЕННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ БЕНЕФИЦИАРОВ	63
4.2.1	АРМЕНИЯ.....	63
4.2.2	АЗЕРБАЙДЖАН	64
4.2.3	ГРУЗИЯ	65
4.2.4	МОЛДОВА	67
4.2.5	УКРАИНА	68
4.2.6	ГОСУДАРСТВА СРЕДНЕЙ АЗИИ.....	70
5	ПРОЕКТ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ	74
5.1	ПРИНЯТАЯ СТРАТЕГИЯ.....	74
5.2	РАБОЧИЕ ПАКЕТЫ.....	77
5.2.1	ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ (WP 1)	77
5.2.2	АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ (WP 2)	78
5.2.3	УВД/ АЭРОНАВИГАЦИЯ В ГОСУДАРСТВАХ СА (WP 2bis)	80
5.2.4	ВНЕДРЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЕС В ГОСУДАРСТВАХ ЕИСП (WP 3)	80
5.2.5	РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ (WP 4)	84
5.3	ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН-ГРАФИК	88
6	ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОЕКТА	91



6.1	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ПРОВОДИМАЯ В ТЕЧЕНИЕ НАЧАЛЬНОГО ПЕРИОДА	91
6.2	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЗАПЛАНИРОВАННАЯ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД	92
7	ПРИЛОЖЕНИЯ	93
7.1	ВОПРОСНИКИ	93
7.1.1	ДОСТУП К РЫНКУ	94
7.1.2	УВД	112
7.1.3	АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	126
7.1.4	ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	132
7.1.5	ДРУГИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	134



СПИСОК РАССЫЛКИ

Организация	Контактное лицо	Версия в переплете		Электронная версия
		Англ.	Рус.	Англ. и рус.
Руководитель Программы ЕК, Киев	Светлана Дидькивська	2		1
Национальный секретариат TRACECA в Баку	Эдуард Бирюков	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Армения	Гагик Григорян	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Азербайджан	Акиф Мустафаев	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Грузия	Гиорги Карбелашвили	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Казахстан	Марат Садуов	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Кыргызстан	Адылбек Акматов	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Молдова	Андрей Кукулеску	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Таджикистан	Солих Моуминов	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Украина	Константин Савченко	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Узбекистан	Олимжон Буранов	1	1	1
Делегация ЕС - Армения	Жан-Кристоф Гейран	1	1	1
Делегация ЕС - Азербайджан	Федерико Берна	1	1	1
Делегация ЕС - Грузия	Стивен Сторк, Камилла Аберг	1	1	1
Делегация ЕС - Казахстан	Рене Малли	1	1	1
Делегация ЕС - Кыргызстан	Том Масси	1	1	1
Делегация ЕС - Молдова	Кайдо Сирель, Дагмар Калярикова	1	1	1
Делегация ЕС - Таджикистан	Овидиу Мик	1	1	1
Делегация ЕС - Узбекистан	Ондрей Симек	1	1	1



Государство	Организация	Должность	Имя/ Фамилия	Телефон	E-mail	Адрес
Армения	Департамент гражданской авиации при правительстве	Генеральный директор	Артем Мовсесян	+37410282066	artiom.movsesyan@aviation.am	"Zvartnots" Airport, Yerevan, 375042, Armenia
Армения	Департамент гражданской авиации при правительстве	Директор отдела летной годности	Сероб Карапетян	+37410593005	serob.karapetyan@aviation.am	"Zvartnots" Airport, Yerevan, 375042, Armenia
Азербайджан	Государственная администрация гражданской авиации	Генеральный директор	Ариф Маммадов	+994503114046	hq@caa.gov.az	Azadlig 11, Baku, Azerbaijan
Азербайджан	Государственная администрация гражданской авиации	Начальник отдела внешних связей	Эльдар Багирзаде	+994503114046	ebaghirzada@caa.gov.az	Azadlig 11, Baku, Azerbaijan
Грузия	Агентство гражданской авиации	Директор	Иракли Давитадзе	+995322948003	i.davitadze@gcaa.ge	Airport, 0158 Tbilisi, Georgia
Грузия	Агентство гражданской авиации	Начальник отдела	Шалва Кикнадзе	+995322948009	s.kiknadze@gcaa.ge	Airport, 0158 Tbilisi, Georgia
Казахстан	Министерство транспорта и коммуникаций, Комитет гражданской авиации	Заместитель председателя	Талгат Ластаев	+77172242137	lastaev_t@mtc.gov.kz	Kabanbay Batyr ave. 32/1, 010000, Astana, Kazakhstan
Казахстан	Министерство транспорта и коммуникаций, Комитет гражданской авиации	Эксперт отдела внедрения международных стандартов	Тимур Тлегенов	+77172240556	Tlegenov@mtc.gov.kz	Kabanbay Batyr ave. 32/1, 010000, Astana, Kazakhstan
Кыргызстан	Агентство гражданской авиации	Генеральный директор	Нурдин Жолдошев	+996312542135	dga@infotel.kg	184, Akhunbaeva St., Bishkek, Kyrgyzstan
Кыргызстан	Агентство гражданской авиации	Начальник сектора	Шухрат	+996312251618	rustamov_avia@mail.ru	184 Akhunbaeva



	авиации	авиационной безопасности	Рустамов			St., Bishkek, Kyrgyzstan
Молдова	Администрация гражданской авиации	И.о. Генеральный директор	Юрий Зиду	+37322525044	zidu@caa.md	Aeroport Chisinau, MD2026, Moldova
Молдова	Администрация гражданской авиации	Начальник отдела внешних связей	Сильвия Райлеан	+37322529177	railean@caa.md	Aeroport Chisinau, MD2026, Moldova
Таджикистан	Министерство транспорта, Генеральное ведомство по гражданской авиации	Председатель	Фируз Ишанкулов	+992372510278	f.ishankulov@mail.ru	14 Ayni Street, Dushanbe, 734042
Таджикистан	Министерство транспорта, Генеральное ведомство по гражданской авиации	Заместитель Председателя	Джамшед Ниязов	+992372231131	guga_airport@mail.ru	14 Ayni Street, Dushanbe, 734042
Украина	Государственная администрация гражданской авиации	Председатель	Анатолий Колесник	+380444615401	smituhova@avia.gov.ua	Prospekt Peremohy,14, Kyiv, Ukraine, 01135
Украина	Государственная администрация гражданской авиации	Директор отдела аэронавигации и внешних связей	Дмитрий Бабейчук	+380444615044	babeichuk@avia.gov.ua	Prospekt Peremohy,14, Kyiv, Ukraine, 01135
Узбекистан	Государственная инспекция Республики Узбекистан по безопасности полетов и надзору (Госавианадзор)	Генеральный директор	Толиб Ульжаев	+998711200057	caa@uzcaa.uz	73-B, Nukus str., Tashkent, Republic of Uzbekistan, 100015



АББРЕВИАТУРЫ

ACI	Airports Council International - Международный совет аэропортов
ANS	Air Navigation Services – Аэронавигационное обслуживание
ANSP	Air Navigation Services Provider – Поставщик аэронавигационного обслуживания (ПАНО)
AOC	Air Operator Certificate – сертификат эксплуатанта
ATC	Air Traffic Control - Контроль воздушного движения
ATCO	Air Traffic Controller – авиационный диспетчер
ATM	Air Transport Management – Управление воздушным движением (УВД)
CA	Central Asia – Средняя Азия
CAA	Civil Aviation Authority – Ведомство гражданской авиации (ВГА)
CNS	Communication Navigation Surveillance – Связь Навигация Наблюдение
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport – Генеральная дирекция по мобильности и транспорту
EASA	European Aviation Safety Agency – Европейское агентство безопасности полетов
EASTI	European Aviation Security Training Institute – Европейский институт по обучению в сфере авиационной безопасности
EC	European Commission – Европейская комиссия (ЕК)
ECAA	European Common Aviation Area – Европейское общее авиационное пространство
ECAC	European Civil Aviation Conference – Европейская конференция гражданской авиации
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument – Европейский инструмент соседства и партнерства (ЕИСП)
ENV	Environment – Защита окружающей среды
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirements – Нормативные требования Евроконтроля
EU	European Union – Европейский Союз (ЕС)
FAB	Functional Airspace Block - Функциональный блок воздушного пространства
FUA	Flexible Use of Airspace - Гибкое использование воздушного пространства
IATA	International Air Transport Association - Международная ассоциация воздушного транспорта
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Международная организация гражданской авиации (ИКАО)
JAA	Joint Aviation Authorities - Объединённое управление гражданской авиации
JAR	Joint Aviation Rules – Объединенные правила гражданской авиации
KE	Key Expert (Long Term) – Ключевой эксперт
KOM	Kick Off Meeting – Заседание по запуску проекта
MAR	Market Access – Доступ к рынку
MoT	Ministry of Transport – Министерство транспорта
NS	National Secretariat – Национальный секретариат
OJT	On the Job Training – Обучение без отрыва от работы
PBN	Performance Based Navigation – навигация на основе продуктивности
PM	Project Manager – Руководитель Проекта
PMD	Progress Monitoring Document – документ мониторинга за выполнением
QA	Quality Assurance – обеспечение качества
RTA	Resident Twinning Advisor – советник-резидент по твиннингу
RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum – Минимум интервал вертикального эшелонирования
SAF	Safety – Безопасность полетов
SAR	Search And Rescue – поисковые и спасательные работы
SARPs	Standards And Recommended Procedures – стандарты и рекомендуемые процедуры
SC	Steering Committee – Координационный комитет
SEC	Security – Авиационная безопасность



SES	Single European Sky – Единое европейское небо
SESAR	Single European Sky ATM Research – Исследования УВД по Единому европейскому небу
SMS	Safety Management System – Система управления безопасностью полетов
STE	Short Term Experts – Краткосрочные эксперты
TA	Technical Assistance – Техническая помощь (ТП)
TC	Training Course – учебный курс
ToR	Terms of Reference – Техническое задание (ТЗ)
TRACECA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia – Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азия
T ₀	Start date of the Project (3 February 2012) – Дата начала проекта (3 февраля 2012 г.)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme
WP	Work Package – «рабочий пакет» (комплекс работ)
WS	Workshop – семинар



1 ВВЕДЕНИЕ

Проект ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II является инициативой Европейской Комиссии в рамках программы TRACECA, целью которой является активизация оптимального сообщения по международному транспортному коридору TRACECA с Общеевропейскими транспортными коридорами и Трансьевропейскими сетями (TEN-T), а также распространение глобальной стратегии ЕС в отношении этих стран; первоочередной целью является упрощение формальностей для движения товаров.

Этот документ – это Первоначальный отчет, который предоставляется в рамках Проекта ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II в соответствии с Техническим заданием (глава 7.1) и Общими условиями контракта (ст.26).

Отчет издается в конце "Этапа оценки"; он охватывает период с 3 февраля 2012 года (T0) по 3 апреля 2012 г. (T0 +2).

В документ входят:

- Раздел 1 - настоящее Введение.
- Раздел 2, в котором дается обзор проекта, представляются члены консорциума, дается состав основной команды, и предлагаются несколько изменений в методологии и ТЗ.
- Раздел 3, который дает информацию об основных принципах, являющихся основой для проведения этого проекта, устанавливается постоянное наблюдение (мониторинг) и предлагаются показатели, предназначенных для оценки прогресса в достижении целей проекта. Глава 3.2 посвящена координации действий с различными заинтересованными сторонами
- Раздел 4 ориентирован на краткий анализ основных проблем и задач в области современной авиационной безопасности, УВД, экономического регулирования и охраны окружающей среды по каждой стране, краткий анализ потребностей в области создания потенциала, в том числе и потребностей в обучении.
- Раздел 5 содержит описание проекта плана действий, который не ограничивается исключительно осуществлением мер в виде, например, обучения или технической помощи, но также охватывают вопросы управления, такие как необходимые механизмы координации действий с другими программами.
- Раздел 6 дает подробности деятельности, осуществленной в начальный период, и отображает в таблице деятельность, относящуюся к следующему периоду, который заканчивается в момент издания первого промежуточного отчета о ходе проекта, то есть с 03 апреля 2012 года по 02 августа 2012 года (T0 +2 м - T0 +6 м).



- Раздел 7 представляет собой набор приложений, в которых собраны все важные документы (протоколы, отчеты...), изданные группой Проекта во время охватываемого отчетом периода.



2 ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОЕКТА

2.1 КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

Название Проекта:

ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II
Reference EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI
Контракт ENPI 2011/279-740

Бенефициары:

- Восточные партнеры ЕИСП - Азербайджан, Армения, Грузия, Молдова, Украина
- ТРАСЕКА Центральная Азия - Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан
- Косвенные бенефициары - Болгария, Румыния, Турция

Общая задача:

- Поддержка устойчивого развития гражданской авиации в бенефициарах, гармонизация правил и методов работы в соответствии с международными стандартами (ИКАО), международным передовыми методами, и подготовка к внедрению международных стандартов и правил ЕС, касающихся авиационной безопасности, УВД и охраны окружающей среды.

Конкретные задачи:

- продолжать знакомить авиационный персонал (в секторе авиационной безопасности, УВД и охраны окружающей среды в бенефициарах) от администраций и от операторов с требованиями международных и европейских конвенций, резолюций и стандартов.
- продолжать предоставлять авиационному персоналу (в секторе авиационной безопасности, УВД и охраны окружающей среды в бенефициарах) от администраций и от операторов с улучшенными знаниями, навыками и возможностями в соответствующих технических секторах.
- способствовать дальнейшему развитию и укреплению административного потенциала администраций гражданской авиации бенефициаров в осуществлении международных и, в соответствующих случаях, европейских стандартов авиационной безопасности, УВД и охраны окружающей среды.
- подготовить администрации гражданской авиации бенефициаров к более тесным отношениям (Средняя Азия) или интеграции (Кавказ, Молдова, Украина) с Общеевропейскими авиационными структурами.
- содействовать более тесному региональному сотрудничеству между авиационными администрациями бенефициаров для оптимизации использования ограниченных ресурсов.

Результаты, которые необходимо получить:

- Прогресс в отношении нормативного сближения с авиационным законодательством ЕС для государств ЕИСП;



- Содействие расширению Общего авиационного пространства на государства ЕИСП;
- Прогресс в отношении вопросов авиационной безопасности и УВД в государствах Средней Азии.

Деятельность:

Для получения указанных результатов, мероприятия, которые предстоит реализовать, были разделены на следующие Рабочие пакеты (WP), при чем каждый WP включает в себя несколько различных рабочих под-пакетов, следующим образом.

- WP 1: Оценка достижений ТРАСЕКА 1 / анализ потребностей

1.1: Анализ достижений ТРАСЕКА 1 / Оставшиеся потребности

1.2: Подготовка вопросников

1.3: Региональный семинар по открытию проекта

1.4: Первоначальный отчет с проектом плана действий

- WP 2: Поддержка в области авиационной безопасности

2.1: Разработка мероприятий по поддержке авиационной безопасности

2.2: Обучение и семинары

2.3: Техническая помощь

- WP 2bis: Поддержка в области УВД

2bis.1: Разработка мероприятий по поддержке УВД

2bis.2: Обучение и семинары

2bis.3: Техническая помощь

- WP 3: Поддержка в отношении Общевропейского авиационного пространства

3.1: Анализ текущей ситуации / анализ пробелов по каждому государству ЕИСП

3.2: Обучение и семинары по законодательству ЕС

3.3: Дорожная карта по достижению Общевропейского авиационного пространства

3.4: Техническая помощь

3.5: Координация с EASA

- WP 4: Программа повышения осведомленности и распространения информации

Целевые группы:

Партнерами по Проекту являются Министерства транспорта и другие государственные учреждения, ответственные за гражданскую авиацию. Целевые группы будут включать в себя управленческий, технический, эксплуатационный и обучающий персонал, который работает в области безопасности полетов, авиационной безопасности, УВД и в области охраны окружающей среды, а именно:

- Управления гражданской авиации в министерствах транспорта;
- Ведомства гражданской авиации или другие ведомства;
- Оперативные, технические и административные отделы аэропортов;



- Оперативные, технические и административные отделы авиакомпаний;
- Отделы по обучению и административные отделы этих учебных центров, высших учебных заведений, школ и т.д., которые связаны с авиационными дисциплинами.

Дата начала проекта: 3 февраля 2012 г.

Срок реализации проекта: 36 месяцев

Главный офис проекта: Киев, Украина



2.2 ЛОГИЧЕСКАЯ МАТРИЦА

	Описание	Индикаторы	Ресурсы проверки	Предпосылки
Общая задача	Поддержка устойчивого развития гражданской авиации в бенефициарах, гармонизация правил и методов работы в соответствии с международными и европейскими стандартами и практикой.	Политическая воля к созданию Дорожной карты для соответствия требованиям ведомств гражданской авиации. Ход реализации Дорожной карты по соответствию требованиям ведомств гражданской авиации бенефициаров (ЕИСП) Улучшение степени соблюдения критических элементов ИКАО (Средняя Азия) Увеличение / улучшение воздушного движения в регионе	Заявление или указ правительства Текущий статус Дорожной карты, обзор проекта (ЕК) Отчеты и доклады о последующей деятельности УПКБП ИКАО Статистика перевозок: показатели по странам, Евроконтроль, ИАТА	Политическая стабильность в регионе Постоянная поддержка и готовность со стороны государств восточного ЕИСП и Средней Азии
Задачи	А- продолжать знакомить авиационный персонал от администрации и от операторов с требованиями международных и европейских конвенций, резолюций и стандартов. В- продолжать предоставлять авиационному персоналу (в секторе авиационной безопасности, УВД и охраны окружающей среды в бенефициарах) от	Количество обучающих сессий / семинаров, ознакомительных поездок, миссий технической помощи, организованных по различным областям проекта (УВД, доступ к рынку, авиационная безопасность, охрана окружающей среды, другие нормативные акты) Количество представителей бенефициаров, участвующих в реализации мероприятий	Промежуточные отчеты о ходе проекта Итоговый отчет Отчеты об обучении Отчеты о технической помощи Протоколы заседаний Бюллетени Пресс-релизы Вебсайты Проекта, ЕС /	Полная приверженность бенефициаров Наличие специалистов Готовность каждого государства Восточного ЕИСП к достижению соглашения с ЕС



	<p>администраций и от операторов с улучшенными знаниями, навыками и возможностями в соответствующих технических секторах.</p> <p>С- способствовать дальнейшему развитию и укреплению административного потенциала администраций гражданской авиации бенефициаров в осуществлении международных и, в соответствующих случаях, европейских стандартов авиационной безопасности, УВД и охраны окружающей среды</p> <p>Д- подготовить администрации гражданской авиации бенефициаров к более тесным отношениям (Средняя Азия) или интеграции (Кавказ, Молдова, Украина) с Общеευропейскими авиационными структурами.</p> <p>Е- содействовать более тесному региональному сотрудничеству между авиационными администрациями бенефициаров для оптимизации использования ограниченных ресурсов.</p>	<p>Количество посещений веб-сайта</p> <p>Количество подписанных или прогнозируемых соглашений ВГА с ЕС</p> <p>Количество подписанных или прогнозируемых соглашений между государствами Восточного ЕИСП</p> <p>Количество подписанных соглашений о Едином европейском небе, между государствами Восточного ЕИСП и ЕС</p>	EASA, NAA	
--	--	---	-----------	--



Результаты	<ol style="list-style-type: none">1. Прогресс в отношении нормативного сближения с авиационным законодательством ЕС для государств ЕИСП2. Содействие расширению Общего авиационного пространства в государствах ЕИСП3. Прогресс в отношении вопросов авиационной безопасности, в особенности для государств Средней Азии4. Прогресс в отношении вопросов УВД, в частности для государств Средней Азии	<p>Количество положений законодательства ЕС, связанных с соглашениями с ВГА, которые было решено принять или адаптировать после их разработки или реализации в нормативно-правовой базе государств ЕИСП</p> <p>Количество положений ИКАО по УВД, которые было решено принять или адаптировать после их разработки или реализации в нормативно-правовой базе государств ЕИСП</p> <p>Количество положений ИКАО, связанных с авиационной безопасностью, которые было решено принять или адаптировать после их разработки или реализации в нормативно-правовой базе государств ЕИСП</p> <p>Прогресс в пересмотре / реализации национальных программ безопасности</p> <p>Прогресс в пересмотре / реализации программ обучения УППКБП ИКАО САР и УВД</p>	<p>Аудиты ЕС и EASA</p> <p>Аудиты AVSEC / ЕК / ЕКГА</p> <p>УППКБП ИКАО САР</p> <p>Программы обучения ИКАО по УВД</p> <p>Промежуточные отчеты о ходе проекта</p> <p>Итоговый отчет</p>	
-------------------	--	--	---	--



Мероприятия	Описание	Ресурсы / Means	Бюджет	Предпосылки
	WP0 Управление Проектом и координация	Непрерывный этап, длительностью 36 месяцев, предполагаемая деятельность - 200 человеко-дней KE1/Руководитель группы 40 KE2, 40 KE3. Офис Проекта в Киеве Вспомогательные объекты Egis Avia в Европе Объекты региональных партнеров Консорциума используются по мере необходимости	Re: Финансовое предложение	
	WP1 Начальный этап	Два месяца Начального этапа – предполагается 40 человеко-дней KE1/TL + 40 человеко-дней на KE2 (SEC) + 40 человеко-дней на KE3 (LEG) + 60 человеко-дней старших технических экспертов во время первых двух месяцев проекта		
	WP2 Поддержка в области авиационной безопасности	Непрерывный этап, начиная с T0 + 2 месяца до 36 месяцев. Предполагаемые результаты исходя из 300 человеко-дней KE2, 50 человеко-дней TL и 100 человеко-дней STE. Использование указанных специалистов для оказания		Поддержка и плодотворная координация действий с ИКАО и ЕКТА



		<p>технической помощи, проведения семинаров и обучения, а также организации ознакомительных поездок.</p> <p>Предусматриваются миссии технической помощи старших технических экспертов на местах</p>		
	WP2bis Поддержка в области УВД	<p>Непрерывный этап, начиная с T0 + 2 месяца до 36 месяцев. Предполагаемые результаты исходя из 120 человеко-дней для TL и 80 человеко-дней для STE.</p> <p>Предусматриваются миссии технической помощи старших технических экспертов на местах</p> <p>Использование указанных специалистов для оказания технической помощи, проведения семинаров и обучения, а также организации ознакомительных поездок.</p>		<p>Поддержка и плодотворная координация действий с ИКАО и ЕКГА</p>
	WP3 – Поддержка по Общему авиационному пространству	<p>Непрерывный этап, начиная с T0 + 2 месяца до 36 месяцев. Предполагаемые результаты исходя из 80 человеко-дней для TL и 300 человеко-дней для КЕЗ и 260 человеко-дней для STE.</p> <p>Использование указанных специалистов для оказания технической помощи, проведения семинаров и обучения, а также</p>		<p>Поддержка и плодотворная координация с программами твиннинга EASA и ЕИСП</p> <p>Участие в работе министерств / ведомств ЕИСП, занимающихся вопросами неавиационной сферы, входящих в</p>



		<p>организации ознакомительных поездок.</p> <p>Объекты региональных партнеров Консорциума используются по мере необходимости</p> <p>Предусматриваются миссии технической помощи старших технических экспертов на местах</p>		<p>техническую область "других нормативных положений"</p>
	<p>WP4 – Программа повышения осведомленности и распространения информации</p>	<p>Непрерывный этап, начиная с T0 + 2 месяца до 36 месяцев.</p> <p>Предполагаемые результаты исходя из 60 человеко-дней для TL, 20 человеко-дней для KE2 и 20 человеко-дней для KE3.</p> <p>Использование указанных специалистов для организации вебсайта проекта, бюллетеней, средств распространения информации с соответствующей документацией и информацией в меру необходимости.</p> <p>Вспомогательные объекты Egis Avia в Европе.</p> <p>Объекты региональных партнеров Консорциума используются по мере необходимости</p>		



2.3 ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Изменения, перечисленные ниже, связаны с результатами, которые были получены в ходе начального этапа. В каждом случае дается обоснование, чтобы объяснить причины, а более подробную информацию можно найти в подразделах, она указывается в скобках.

2.3.1 В ОТНОШЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОГО ЗАДАНИЯ

В отношении ТЗ

- ***Дополнительные мероприятия по технической помощи и обучению, связанные с технической сферой УВД для государств Центральной Азии***

Хотя это не упоминается в ТЗ в качестве одного из отдельных видов деятельности, обсуждения в ходе первоначального этапа с участием различных заинтересованных сторон показали, что такие мероприятия могут войти в проект, если по ним будет достигнуто соглашение с EASA. Поэтому они были учтены в данном первоначальном отчете. Такие дополнительные мероприятия рассматриваются как компонент или «рабочий пакет» "2bis", так что нумерация исходных компонентов, изложенных в ТЗ, остается неизменной. Поскольку общее количество человеко-дней должно оставаться неизменным, несмотря на этот дополнительный компонент, данная разбивка означает, что некоторое количество человеко-дней для него было взято из первоначального «рабочего пакета».

- ***Определение объема проекта по вопросам УВД / аэронавигационного обслуживания для государств ЕИСП***

Проект должен решать вопросы по УВД / аэронавигационному обслуживанию, но с учетом того, что все аспекты безопасности полетов в государствах ЕИСП должны решаться через EASA. Поэтому необходимо определить, какие элементы УВД / аэронавигационного обслуживания будут рассматриваться EASA, а какие – Проектом, в зависимости от отношения к аспектам безопасности полетов. В этой связи в рамках проекта был проведен анализ – таким образом, чтобы произвести разбивку этих элементов. Разбивка была представлена в EASA на утверждение. В проекте плана действий будут сохранены пункты, оставленные за Проектом, как только данный план будет утвержден (см. 3.2.3).

- ***Устранение мероприятий по координации действий, связанных с проектом твиннинга в Армении***

Насколько можно понять из справочных материалов проекта по твиннингу (то есть ТЗ), он полностью связан с безопасностью полетов. Кроме того, все аспекты, связанные с безопасностью полетов в странах ENPI, рассматриваются в EASA, и потому не вписываются в сферу деятельности, которой непосредственно занимается Проект. Таким образом, координация деятельности должна непосредственно проводиться в EASA.



2.3.2 В ОТНОШЕНИИ НАШЕЙ МЕТОДОЛОГИИ

• *Внесение изменений в логическую матрицу*

Логическая матрица была проанализирована, и в нее были внесены изменения, так, чтобы показатели и ресурсы проверки были более точными. Количество человеко-дней в средствах, задействованных для реализации «рабочих пакетов», также было изменено с учетом «рабочего пакета» «2bis», который был добавлен в описание деятельности. Включение вопросов координации также было осуществлено в рамках предпосылок реализации деятельности.

• *Пересчет распределения трудовых ресурсов*

Так как общее количество человеко-дней должен оставаться неизменным, несмотря на дополнительный «рабочий пакет» «2bis», пришлось изменить разбивку «рабочих пакетов» таким образом, чтобы получить некоторое количество человеко-дней KE1 и STE, которые ранее были присвоены другим «рабочим пакетам» (см. 2.5.2).

• *Перенос подготовки Дорожной карты и миссии технической помощи в Грузии*

Согласно нашей методологии, Дорожная карта для всех стран ЕИСП (WP 3.3) должна быть подготовлена к периоду T0 + 18 м, чтобы в этот момент можно было начать проведение мероприятий по технической помощи (WP 3.4). Тем не менее, как стало понятно благодаря консультациям с ЕК, соглашение ЕСАА, подписанное с Грузией в декабре 2010 года уже действует, независимо от процесса ратификации. Таким образом, Проект внесет свой вклад в этот процесс за счет ТП Грузии, чтобы подготовить внедрение законодательства ЕС. По этой причине предлагается сформировать план-график Дорожной карты для Грузии к периоду T0 + 6 м, чтобы к этому моменту можно было начать оказание технической помощи (см. 5.2.4). Планирование для других государств не меняется. Будет принят к сведению опыт, извлеченный из предыдущей деятельности в Грузии.

• *Подготовка плана распространения информации*

Несмотря на то, что в ТЗ отмечается, что "должен быть предложен план распространения информации (...)", это не нашло отражения в нашей методологии в рамках «рабочего пакета» по повышению осведомленности и распространению информации (WP 4). Поэтому предлагается составить план распространения информации в период T + 2 м, в котором будет указано, каким образом планируется осуществлять данный вид деятельности. Данный план распространения информации входит в настоящий первоначальный отчет (см. 5.2.5).

• *Внесение изменений в частоту издания бюллетеней*

Согласно нашей методологии, бюллетени в рамках WP 4 должны издаваться каждые три месяца. Такая частота будет означать необходимость приложения дополнительных усилий, направленных на вид деятельности, который не является продуктивным. В предыдущем Проекте TRACECA 1 бюллетени издавались два раза в год (каждые шесть месяцев), и такой ритм подачи информации был расценен как правильный. В этой связи предлагается снова издавать бюллетени дважды в год.



• ***Предоставление вопросников для подготовки семинара по открытию проекта***

Согласно нашей методологии, вопросники необходимо было предоставить к периоду T0 + 1 м в рамках WP 1.2. Тем не менее, так как эти вопросники более актуальны с контекстными данными, было согласовано с Нанимающим органом (Делегация ЕС), что вопросники будут предоставлены вместе с первоначальным отчетом. Данные вопросники включены в отчет в качестве приложения к техническим разделам (см. 7.1).



2.3.3 ОБЩИЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПО ПРОЕКТУ В ОТНОШЕНИИ ГОСУДАРСТВ ЕИСП

* Область деятельности/ тема	Закон. ЕС	АМ	АЗ	ГР	МД	УК
Доступ к рынку						
Деятельность авиаслужб (лицензирование)	Reg.1008/2008					
Распределение слотов аэропортов	Reg.95/93 (с поправками)					
Доступ к рынку наземного обслуживания	Dir.67/96					
Страховые требования к эксплуатантам	Reg.785/2004					
Сборы аэропортов	Dir.12/2009					
Управление воздушным движением						
База создания SES	Reg.549/2004					
Обеспечение ПАНО в SES	Reg.550/2004					
Организация и использование воздушного пространства в SES	Reg.551/2004					
Совместимость	Reg.552/2004					
Обеспечение ПАНО (надзор/программы/методы безопасности)	Reg.2096/2005 (с поправками)					
Гибкое использование воздуш.пространства	Reg.2150/2005					
Классификация воздуш.пространства	Reg.730/2006					
Схема сборов ПАНО	Reg.1794/2006					
Планы полетов на этапе подготовки к SES	Reg.1033/2006					
Автоматические системы обмена полетными данными	Reg.1032/2006					
Совместные действия в рамках Европейской системы УВД (SESAR)	Reg.219/2007					
Протокол передачи сообщений при полете	Reg.633/2007					
Наземный голосовой канал для SES	Reg.1265/2007					
Надзор за безопасностью в УВД и поправки в Reg.2096/2005	Reg.1315/2007					
Безопасность программного обеспечения и поправки в Reg.2096/2005	Reg.482/2008					
Поправки в Reg.2096/2005	Reg.668/2008					
Поправки в Reg.219/2007	Reg.1361/2008					
Служба связи данных для SES	Reg.29/2009					
Поправки в Reg.1032/2006	Reg.30/2009					
Координация распределения и использования Mode S interrogator	Reg.262/2009					
Поправки в Reg.549-550-551-552/2004	Reg.1070/2009					
Поправки в Reg.216/2008 по аэродромам/УВД/ПАНО	Reg.1108/2009					
Качество аэронавигац.данных/ информации для SES	Reg.73/2010					
Управление потоком воздушного движения	Reg.255/2010					
Схема продуктивности по ПАНО и поправки в Reg.2096/2005	Reg.691/2010					
Поправки в Reg.1033/2006	Reg.929/2010					



Поправки в Reg.1794/2006	Reg.1191/2010						
Ожидается информация по FAV	Reg.176/2011						
Поправки в Reg.633/2007	Reg.283/2011						
Реализация сети УВД и Поправки в Reg.691/2010	Reg.677/2011						
Правила по лицензиям/сертификатам АТСО	Reg.805/2011						
Авиационная безопасность							
Общие правила в области авиационной безопасности	Reg.300/2008						
Дополнения к Общим правилам	Reg.272/2009 (с поправками)						
Сокращение стандартов и альтернативных мер	Reg.1254/2009						
Поправки в Reg.300/2008 (Нац. Программа контроля качества)	Reg.18/2010						
Проведение инспекций	Reg.72/2010						
Подробные меры по реализации	Reg.185/2010 (с поправками)						
Защита окружающей среды							
Эксплуатация ВС - Глава 3	Dir.93/2006						
Ограничения по уровню шума	Dir.30/2002 (с поправками)						
Оценка и контроль шума окружающей среды	Dir.49/2002						
Другое законодательство (социальные аспекты - защита потребителей)							
Рабочее время работников в гражданской авиации	Dir.79/2000						
Рабочее время	Dir.88/2003						
Пакетные путешествия и туры	Dir.314/90						
Обработка личных данных	Dir.46/95						
Ответственность авиаперевозчиков при авариях	Reg.2027/97 (с поправками)						
Отказ в посадке, отмена или задержка рейса	Reg.261/2004						
Права инвалидов	Reg.1107/2006						
Кодекс поведения в компьютерных системах бронирования	Reg.80/2009						



2.3.4 ОБЩИЙ ОБЪЕМ РАБОТ ПО ПРОЕКТУ В ОТНОШЕНИИ ГОСУДАРСТВ СРЕДНЕЙ АЗИИ

*	Область деятельности/ тема	Закон. ЕС	КЗ	КГ	ТЖ	УЗ
	SARP в УВД и аэронавигации					
	Выдача персональных лицензий	Annex 1				
	Авиационные правила	Annex 2				
	Метеослужба для международной аэронавигации	Annex 3				
	Аэронавигационные карты	Annex 4				
	Аэронавигационные телекоммуникации	Annex 10				
	Поставщики аэронавигационного обслуживания	Annex 11				
	Поисковые и спасательные работы	Annex 12				
	Аэронавигационные информационные службы	Annex 15				
	Авиационная безопасность					
	Авиационная безопасность	Annex 17				



2.4 НАНИМАЮЩИЙ ОРГАН И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ СТОРОНЫ

Нанимающим органом является Генеральная Дирекция по Европейской Комиссии по развитию и сотрудничеству EurogpeAid в Брюсселе.

Со стороны Нанимающего органа руководство реализацией контракта осуществляется Делегацией ЕС в Украине.

Имя, фамилия	Должность	Контакт
Светлана ДИДЬКИВСЬКА	Руководитель отделом по транспорту	Т.:+380(44)3908010 ext.392 @: svitlana.didkivska@eeas.europa.eu

В отношении руководства Проектом, следующие **заинтересованные стороны** имеют обязательства по мониторингу за ходом Проекта:

- ✓ Национальный секретарь ТРАСЕКА, в каждом из бенефициаров
- ✓ Генеральный секретариат ТРАСЕКА в Баку
- ✓ Делегации ЕС в каждом из бенефициаров, и представительства ЕС, где таковые имеются (Дом Европы в Ташкенте, представительство ЕС в Душанбе)

В отношении технических аспектов Проекта, следующие заинтересованные стороны осуществляют мониторинг за ходом Проекта в своих сферах деятельности:

- ✓ ИКАО, Европейское и Североатлантическое региональное отделение

Объем: вопросы УВД / аэронавигационного обслуживания и авиационной безопасности в странах Центральной Азии

- ✓ ЕКГА

Объем: авиационная безопасность и охрана окружающей среды в государствах ЕИСП и Средней Азии

- ✓ EASA, отвечает за все аспекты безопасности полетов

Объем: вопросы УВД / аэронавигационного обслуживания по безопасности полетов в государствах ЕИСП (по государствам Средней Азии требуется подтверждение)

- ✓ Евроконтроль

Объем: вопросы УВД / аэронавигационного обслуживания по безопасности полетов в государствах ЕИСП

Более подробная информация о назначенных заинтересованных сторонах дается в главе о координации.



2.5 ПОДРЯДЧИК

2.5.1 ПРЕЗЕНТАЦИЯ КОНСОРЦИУМА

Подрядчиком является консорциум, возглавляемый EGIS AVIA, в состав которого входят следующие члены: ENAC, DGAC, UCA, AVSEC, ECORYS and AMEC. Офис проекта открыт в Киеве.

Компании, входящие в консорциум, показаны ниже в таблице, с указанием их роли и функций.

Компания / Организация	Роль	Функции
EGIS AVIA – Франция	Основной подрядчик	PM, KE1, KE3, офисная поддержка /вспомогательный персонал и STE
AVSEC – Великобритания	Соподрядчик	KE2 и STE
AMEC – Великобритания	Соподрядчик	STEs
UCA – Россия	Соподрядчик	STEs
ECORYS – Нидерланды	Соподрядчик	STEs
DGAC – Франция	Соподрядчик	STEs
ENAC – Франция	Соподрядчик	STEs

Основная группа состоит из трех ключевых экспертов: Руководитель группы (KE1) на полной занятости, эксперт по авиационной безопасности гражданской авиации (KE2), эксперт по правовым вопросам в гражданской авиации (KE3), оба на частичной занятости. Руководитель проекта (ПМ) назначен для решения административных и финансовых вопросов, и Референт берет на себя офисную поддержку и вопросы логистики.

Имя и фамилия	Должность	Контакт
Тибо РЕССОН	PM – Руководитель проекта	Т.: +33(0)1 41 23 46 81 М.: +33(0)6 17 98 39 48 @: thibault.raisson@egis.fr
Кахи КВАТАШИДЗЕ	KE1 – Руководитель группы	Т.: +38 044 279 0134/6472 М.: +38 098 417 75 16 @: kakhi.kvatashidze@gmail.com
Питер КУПЕР	KE2 – Эксперт по авиационной безопасности	Т.: +44 7717 368 305 М.: +38 099 484 06 14 @: cooper105@btinternet.com
Йорг ГЕНЕ	KE3 – Эксперт по	Т.: +41 78 789 60 80



	правовым вопросам	М.: +38 095 433 53 47 @: jguesnet@yahoo.fr
Олеся ТАТАРНИКОВА	Референт по основной деятельности	Т.: +38 044 279 0134/6472 @: traceca-aviation@ukr.net

Адрес офиса проекта:

<p>ТРАСЕКА по гражданской авиации Офис 19, ул. Пушкинская 1 – 3/5, Киев, 01001, Украина</p>

2.5.2 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ – РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕСУРСОВ

В соответствии с ТЗ и тем, как описано в предложенной методологии, три ключевых эксперта, составляющие основную команду, вместе имеют 1350 человеко-дней (KE1: 550 / KE2: 400 / KE3: 400), а краткосрочные эксперты (STE) выбираются среди экспертов консорциума, или нанимаются в качестве субподрядчика членами консорциума, вплоть до 500 человеко-дней. Поэтому в общей сложности в Проекте есть 1850 человеко-дней.

То есть, распределение ключевых экспертов, краткосрочных экспертов и KE1 пока остается без изменений. Любое дальнейшее предлагаемое изменение в таком распределении в будущем, которое будет проистекать из оценки, отражающейся на рабочей нагрузке, будет представляться в Нанимающий орган.

Итоговая таблица распределения работ приведена ниже и показывает существующие цифры, выраженные в человеко-дней.

«Рабочие пакеты»	KE1	KE2	KE3	STEs	TOTAL
WP 0: Руководство проектом	200	40	40	0	280
WP 1: Оценка / анализ потребностей	40	40	40	60	180
WP 2: Поддержка в авиационной безопасности	50	300	0	100	450
WP 2bis: Поддержка в УВД / аэронавигационного обслуживания в гражданской авиации	120	0	0	80	200
WP 3: Поддержка в отношении ЕСАА для государств ЕИСП	80	0	300	260	640
WP 4: Повышение осведомленности	60	20	20	0	100



и распространение информации					
ИТОГО	550	400	400	500	1850

Распределение задач и обязанностей в рамках консорциума, включая процесс отбора STE для осуществления миссий помощи на местах, рассматривается в методологии.



3 РУКОВОДСТВО ПРОЕКТОМ

3.1 БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ

Ниже приводятся основные принципы, на которых основывается реализация данного Проекта.

- Использование Технического задания (ТЗ) в качестве основного документа для работы

В ТЗ точно указаны общие и конкретные цели, результаты, которых необходимо достигнуть, и объем работы.

Описан характер услуг, которые необходимо оказать в рамках Проекта (Техническая помощь, обучение, информирование).

- Общее понимание, разделяемое Европейской комиссией

Основная группа стремится достичь и постоянно поддерживать общее понимание благодаря постоянному диалогу с назначенными представителями Европейской комиссии.

О ходе проекта необходимо постоянно сообщать и его нужно контролировать.. Значительные решения представляются в Европейскую комиссию.

- Информация и обратная связь с бенефициарами

Непрерывный контакт и диалог с бенефициарами должны поддерживаться основной группой благодаря регулярной переписке по электронной почте и телефонным звонкам, связанным с осуществлением проекта и организацией миссий, семинаров, тренингов и т.д.

Например, для того, чтобы информировать государства о проекте и получить их цели, требования и приоритеты в отношении гражданской авиации, перед открытием каждому бенефициару были высланы вопросники. Подобный обмен будет служить в качестве подготовительной базы для предстоящего плана действий.

- Тесное сотрудничество с заинтересованными сторонами в воздушном транспорте и европейскими / международными организациями

Основная группа организует Координационный комитет, который должен собираться дважды в год. Эта группа будет состоять из официальных представителей (координаторы от бенефициаров, государства-члены ЕС и представители Еврокомиссии).

Роль Координационного комитета состоит в осуществлении контроля проекта, внесении вклада и в осуществлении надзора за реализацией деятельности.



- Гибкость, введенная руководством Проекта

В то время как основные рамки Проекта зафиксированы в ТЗ, в ходе реализации проекта могут возникнуть непредвиденные ситуации с учетом местных условий, проектной команды, заинтересованных сторон, STE или отрасли.

Если проект столкнется с такими внутренними или внешними трудностями на этапе внедрения, возможно понадобятся изменения, и их оперативно предложит Руководитель группы, и обсудит их с Европейской Комиссией.



3.2 КООРДИНАЦИЯ

3.2.1 ОРГАНИЗАЦИЯ ТРАСЕКА

Постоянный секретариат ТРАСЕКА и национальные секретари ТРАСЕКА играют важную координирующую роль, они и должны поддерживать связь с бенефициарами проекта, и со всеми заинтересованными сторонами на национальном уровне. Руководитель группы принял участие в очередном заседании постоянных представителей (Национальные секретари) Постоянного секретариата Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, которое состоялось 27 февраля 2012 года в Брюсселе (Королевство Бельгия).

Национальный секретарь ТРАСЕКА от Турции подчеркнул на встрече, что Турция считается одним из косвенных бенефициаров и выразил большой интерес к проекту гражданской авиации, и поэтому попросил об участии национальных экспертов в деятельности по проекту.

Группа проекта высоко ценит готовность Национального секретаря ТРАСЕКА от Турции принять участие в деятельности по гражданской авиации. В ответ на этот запрос группа проекта будет стремиться расширять сферу деятельности по наращиванию потенциала в косвенных бенефициарах и вовлекать Турцию в региональные учебные мероприятия, которые предусмотрены в рамках «рабочего пакета» 3. Официальные письма приглашения на региональные семинары и учебные мероприятия будут направлены Национальному секретарю ТРАСЕКА от Турции для рассмотрения; ему также будут направлены приглашения для участия в заседаниях Координационного комитета. Тем не менее, проезд и проживание для участия в вышеупомянутых мероприятиях проектом покрываться не будут.

Два других косвенных бенефициара – Болгария и Румыния. До сих пор они не выразили никакого интереса к деятельности проекта. Тем не менее, мы рассматриваем возможность привлечения этих государств к проведению у них одной из ознакомительных поездок.

На совещании, состоявшемся в Бельгии, было принято более 10 рекомендаций, из которых одна, Рекомендация 9, касается Проекта: "О введении в действие нового Проекта технической помощи ТРАСЕКА по авиационной безопасности и безопасности полетов в гражданской авиации". В ней рассматриваются аспекты координации следующим образом:

“ Заслушав информацию о запуске Проекта технической помощи ЕС ТРАСЕКА "Гражданская авиация - II", участники совещания обратились к Сторонам МЛА с просьбой оказать всяческую поддержку Проекту в осуществлении запланированной деятельности, при координации со стороны PS IGC ТРАСЕКА для достижения соответствующих целей. Участники совещания указали на необходимость активного сотрудничества между Проектом и Национальными



секретариатами Сторон для эффективного осуществления целей и задач Технического задания Проекта ТРАСЕКА по гражданской авиации - II “

Проект будет работать в тесном контакте с Постоянным секретариатом ТРАСЕКА в Баку и его представителями в бенефициарах. Постоянный секретариат ТРАСЕКА поможет в координации деятельности по проектам между бенефициарами и между бенефициарами и Европейской комиссией.

Рамки проекта распространяются не только на ведомства гражданской авиации, но и на другие министерства и ведомства. Во время регионального семинара по открытию Проекта, который состоялся в Киеве, STE в технической области "иных законодательных норм" испытывали трудности в получении соответствующей информации от представителей трех ВГА Восточного ЕИСП по поводу вопросов, неспецифичных для авиации. Национальными секретарями ТРАСЕКА соответствующих государств Восточного ЕИСП были поданы запросы для облегчения установления контактов с соответствующими учреждениями, чтобы получить от них данные по вопросам.

От Узбекистана в региональном семинаре по открытию приняли участие два представителя гражданской авиации Узбекистана. Тем не менее, пока не ясно, присоединится ли Узбекистан к проекту. Основная группа в настоящее время осуществляет согласование вопросов с национальным секретарем ТРАСЕКА в Узбекистане, чтобы организовать встречу с ВГА на высоком уровне.

3.2.2 ИКАО / ЕКГА

Уже были инициированы контакты с офисом ИКАО EUR / NAT, и начался процесс координации. Региональный сотрудник принял участие в семинаре по Открытию проекта, состоявшемся 14 февраля в Киеве. Директор проекта и руководитель группы обсуждали вопросы авиационной безопасности с группой офиса ИКАО EUR / NAT, в которую вошли Директор, заместитель Директора и региональные сотрудники по авиационной безопасности.

Аспекты, связанные с авиационной безопасностью

Государства ЕИСП Doc 30 ЕКГА (который является частью Правил (ЕК) 300/2008) в качестве справочного руководства для разработки и реализации мер по обеспечению авиационной безопасности, в то время как государства Средней Азии связаны требованиями Приложения 17 ИКАО.

В результате этого, к каждой группе применяется различный подход; был установлен контакт с ИКАО и ЕКГА для согласования мероприятий в рамках проекта ТРАСЕКА и обеспечения отсутствия дублирования действий сторон, что позволит довести до максимума эффект и обеспечит финансовую эффективность.

Государства ТРАСЕКА, которые входят в систему ЕКГА - то есть государства ЕИСП - все еще стараются справиться с различиями по отношению к ИКАО, с которыми они



сталкиваются в связи с процессами аудита и регулирования. В предыдущем проекте ТРАСЕКА была очевидная необходимость проведения миссий технической помощи для оказания помощи в разработке планов корректирующих действий после проведения тематического аудита ЕКГА по авиационной безопасности.

Это было особенно актуально там, где администрации также проходили процедуру реструктуризации и в других областях - в соответствии с требованиями ЕС. Важно, чтобы проект ТРАСЕКА поддерживал тесные оперативные связи с ЕКГА. Чтобы содействовать достижению этой цели, руководитель группы побывал в офисе ЕКГА в Париже и рассказал о целях проекта. Вслед за этим ключевой эксперт по авиационной безопасности установил рабочие отношения с ЕКГА и определил координатора в администрации для поддержания контактов.

Проекту был предоставлен полный перечень учебных курсов и возможностей технической помощи ЕКГА. Они будут учтены тогда, когда в плане работы определятся области деятельности.

Государства Средней Азии в отношении соблюдения авиационной безопасности подпадают под эгиду ИКАО. Хотя они знакомы с этим режимом, многочисленные проблемы, с которыми авиационная безопасность сталкивается в последние годы, привели к появлению некоторых проблемных областей, по которым необходимо принимать решения.

Важно понимать, что Приложение 17 ИКАО не является настолько же всеобъемлющим документом, как Doc 30 ЕКГА, и его нужно использовать в сочетании с процедурами реализации, которые также публикуются в ИКАО.

Перед распадом Советского Союза, в Москве была разработана адаптация требований Приложения 17, но с тех пор ситуация изменилась, и некоторым из бенефициаров приходится упорно трудиться, чтобы справляться с необходимостью реализации стратегических директив на основе Приложение 17. В рамках проекта ТРАСЕКА ведется работа по установлению рабочих отношений с ИКАО, с тем чтобы обеспечить наилучший результат для бенефициаров.

Аспекты, связанные с УВД / аэронавигацией

Проект ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации – II, в своих целях и подходах, схож с тем, что реализует ИКАО в большинстве государств Средней Азии; отсюда и обоснованность работы в тесной координации.

Подрядчик подтверждает тот факт, что мероприятия по созданию потенциала, которые будут осуществляться в рамках проекта ТРАСЕКА по гражданской авиации, не должны дублировать действия, предпринимаемые ИКАО. Поэтому координация между авиационным проектом ТРАСЕКА и деятельностью ИКАО EUR / NAT является весьма желательной.

Действительно, необходимо обсудить с ИКАО некоторые аспекты координации, укрепить отношения с этой организацией, установить контакты для сотрудничества в профессиональной подготовке и добиться взаимодействия по семинарам и практикумам в области УВД, которые будут проходить в Региональном бюро ИКАО в



Париже. На нынешнем этапе координация позволяет обмениваться информацией о текущей ситуации и о выраженных / выявленных потребностях каждого из бенефициаров в Средней Азии.

На следующем этапе проекта контакты с Региональным бюро ИКАО могут стать полезными с учетом обеспокоенности ИКАО проблемами УВД и с учетом потребностей, выраженных бенефициарами в отношении реализации деятельности, связанной с УППКБП ИКАО САР УВД/ аэронавигация в соответствующих ведомствах гражданской авиации. ИКАО одобрила принцип, что аудиторы и инструкторы по УВД могут быть мобилизованы в рамках миссии технической помощи, а также для проведения тренингов и семинаров.

Будут поддерживаться контакты с ИКАО EUR/NAT в целях достижения прогресса во взаимопонимании и создании механизма координации в области УВД. Проект также рассматривает возможность участия сотрудников по УВД в ИКАО EUR / NAT в заседаниях Координационного комитета. Тем не менее, это всё возможно только после согласования деятельности по УВД и получения реакции от EASA.

3.2.3 EASA

ЕС запустил два региональных проекта в области авиации в государствах ТРАСЕКА в феврале-марте 2012 года. Одним из них является проект ТРАСЕКА по безопасности полетов в гражданской авиации (осуществляемый EASA в области безопасности полетов), а другим проектом является проект ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II. В рамках тесного сотрудничества, которое предстоит развивать между проектом EASA и проектом ТРАСЕКА по гражданской авиации II в целях обеспечения полного охвата сферы деятельности и согласованности действий в отношении бенефициаров, необходимо определить, аспекты УВД, которые следует распределить между обоими проектами.

Проект разработал и предложил возможное распределение деятельности между проектом EASA и проектом по гражданской авиации II в аспектах деятельности по УВД для государств ЕИСП, в соответствии с тем, как показано ниже:

Положения	Внедряющий орган
549/2004 – Рамочное положение	EASA или Проект ЕС ТРАСЕКА
550/2004 – Положение об обеспечении обслуживания	EASA или Проект ЕС ТРАСЕКА
1034/2011 – Надзор за безопасностью полетов	EASA
1035/2011 – Общие требования	EASA
805/2011 – Положение по диспетчерам воздушного движения	EASA
551/2004 – Положение о воздушном пространстве и соответствующие IRs	Проект ЕС ТРАСЕКА
552/2004 – Положение о транспортной	Проект ЕС



совместимости и соответствующие IRs	ТРАСЕКА
1070/2009 – SES II – Положение о продуктивности	Проект ЕС ТРАСЕКА

С другой стороны, группа проекта предлагает свои услуги по УВД в безопасности полетов по государствам Средней Азии.

В этом отношении Проект обладает следующими преимуществами:

- Знание процедуры и культуры этих стран бывшего СССР;
- Присутствие русскоговорящих специалистов для этих государств, в которых на английском говорят редко;
- Регулирование на основе МАК и ИКАО.

Такой уровень координации затрагивается впервые. Поэтому ответственные лица в EASA должны сначала обсудить, на каких принципах они будут строить свою деятельность в отношении УВД / аэронавигационного обслуживания, а уже потом выяснять схему распределения задач между проектом под руководством EASA и проектом ТРАСЕКА по гражданской авиации. И все-таки, уже достигнуто соглашение о том, что пока Проект будет осуществлять этап оценке потребностей (WP 1), включая УВД / аэронавигационное обслуживание, а последующие этапы будут скорректированы в соответствии с уточненным объемом деятельности по УВД / аэронавигационному обслуживанию, который возьмет на себя EASA. Таким образом, деятельность в рамках Проекта, связанная с УВД / аэронавигационным обслуживанием в государствах Средней Азии (WP2bis) и с УВД / аэронавигацией в государствах ENPI (одна из частей WP3), подлежат утверждению со стороны EASA.

3.2.4 ПРОЕКТ ТВИННИНГА ПО АВИАЦИИ В ГРУЗИИ

Информацию о твиннинге можно найти на этом сайте: <http://www.twinning-civil-aviation.ge/eng>

В твиннинге участвуют Германия и Австрия. Он начался в апреле 2011 года и должен завершиться через 18 месяцев, то есть в октябре 2012 года.

Общая цель этого проекта твиннинга состоит в гармонизации грузинских положений, касающиеся вопросов безопасности полетов в аспектах летной годности, сертификации, лицензирования и УВД. Поскольку Грузия недавно заключила специальное соглашение с Евроконтролем по УВД, то эта деятельность также перекрывается совместно проектом твиннинга Евроконтроля. Еще одна тема в рамках проекта твиннинга – это реализация Положений 1008/2008 (лицензирование авиаперевозчиков). Тут «потенциально» существуют (но еще точно не подтверждено) направления деятельности, связанные с реализацией положений о защите окружающей среды, что может произойти в будущем.

Если наше предложение о том, чтобы как можно скорее начать техническую деятельность в Грузии (в соответствии с ожиданиями ЕС о внедрении как можно большего количества правил в рамках Проекта) будет одобрено, мы запланируем визит



к представителям проекта твиннинга в Тбилиси, помимо встреч с грузинским ведомством гражданской авиации, на май или июнь 2012 года. Наши контакты позволят нам подготовить Дорожную карту для Грузии, в которую войдет реализация технической помощи с учетом той деятельности, которой уже занимается проект твиннинга. Этот документ будет готов к августу 2012 года.

3.2.5 ПРОЕКТ ТВИННИНГА ПО АВИАЦИИ В УКРАИНЕ

Информацию о твиннинге можно найти на этом сайте:

www.twinning.com.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=1540&Itemid=398

В данном проекте твиннинга участвуют Швеция и Испания. Он начался в октябре 2011 года и должен завершиться через 21 месяц, то есть в августе 2013 года.

Главной целью проекта твиннинга является поддержка устойчивого развития гражданской авиации в Украине, гармонизация правил и методов работы в соответствии с международными стандартами (ИКАО), Положениями Евроконтроля и передовыми международными практиками, а также подготовка к внедрению международных стандартов и существующих и будущих положений ЕС, касающихся аэропортов, аэродромов и управления воздушным движением / аэронавигационного обслуживания.

Целью проекта твиннинга является разработка нормативной базы, совместимой с [ожидаемым] соглашением об Общем авиационном пространстве (САА) и с институциональным развитием, включая наращивание потенциала регулятора гражданской авиации, а также других соответствующих учреждений, для того чтобы деятельность в сфере авиации осуществлялась в соответствии со Стандартами и Рекомендуемыми практиками (SARPS) Международной организации гражданской авиации (ИКАО), правилами Евроконтроля и применяемыми и будущими положениями законодательства Евросоюза.

Цель этого проекта твиннинга заключается в укреплении институционального потенциала ВГА в плане реализации нормотворческой и надзорной функций в области сертификации аэродромов и управления воздушным движением / аэронавигационного обслуживания, в том числе распределение нормотворческой деятельности (МТ) и контрольных обязанностей и задач (ВГА) между ВГА и Министерством транспорта.

В том, что относится к текущему проекту ТРАСЕКА, о котором идет речь, этот проект твиннинга охватывает три технические области: доступ к рынку, УВД / аэронавигационное обслуживание и защиту окружающей среды, а упор делается на следующих темах.

Техническая область	Основные темы	Прочие темы
Доступ к рынку	<ul style="list-style-type: none">• Эксплуатация (выдача лицензий)• Сборы аэропортов	<ul style="list-style-type: none">• Распределение слотов в аэропортах• Наземное обслуживание
УВД/ аэронавигационное	<ul style="list-style-type: none">• Сертификация	<ul style="list-style-type: none">• Схемы заправки



обслуживание	• Надзор	• Организация воздушного пространства
Защита окружающей среды	Подлежит уточнению	Подлежит уточнению

Подход, принятый в проекте твиннинга, состоит из четырех шагов по каждой технической области: анализ текущей ситуации / потребностей, ознакомительные поездки, обучение без отрыва от работы и практическая поддержка. Тем не менее, запланированные мероприятия осуществляются не одновременно. По доступу к рынкам и защите окружающей среды, ознакомительные поездки уже были проведены и еще должны быть проведены в ближайшее время, тогда как по УВД/аэронавигационному обслуживанию проект твиннинга в настоящее время находится в процессе проведения первого этапа – анализа текущей ситуации / потребностей.

В целях координации и в качестве первого действия было решено, что советник-резидент по твиннингу вручит основной группе уже разработанные доклады об оценке, которые касаются доступа к рынку. Эта информация будет полезна для анализа пробелов по Украине, который должен быть завершен в период T0 +6 месяцев. Проект, со своей стороны, предоставит проекту твиннинга все результаты, которые входят в рамки общей деятельности, когда только они будут утверждены Делегацией ЕС.

3.2.6 ПРОЕКТ ТВИННИНГА ПО АВИАЦИИ В АРМЕНИИ

Насколько можно понять из справочной информации (то есть ТЗ) этого проекта твиннинга, его содержание полностью связано с безопасностью полетов. Кроме того, все связанные с безопасностью полетов аспекты в государствах ЕИСП рассматриваются в рамках проекта, осуществляемого EASA, и, следовательно, они не вписываются в рамки мероприятий, непосредственно осуществляемых Проектом. Таким образом, координировать деятельность должна непосредственно EASA. Анализ сферы деятельности проекта твиннинга показывает, с Проектом TRACECA по гражданской авиации - II нет никакого дублирования в деятельности проекта и, следовательно, эти никак не повлияет на координацию деятельности.

3.2.7 ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЕС В МОЛДОВЕ

Группе Проекта известно, что в настоящее время предлагается проведение проекта технического сотрудничества в области авиационной безопасности и безопасности полетов, финансируемого ЕС, и Техническое задание по этому проекту, вероятно, будет подготовлено к августу 2012 года.

Это, безусловно, отразится на Проекте ЕС TRACECA по гражданской авиации - II, и когда будет присужден контракт, необходимо будет обеспечить, чтобы деятельность обоих проектов была согласована.



3.2.8 ОБЩИЙ ОБЗОР КООРДИНАЦИИ

Приведенная ниже таблица показывает координацию деятельности в государствах ЕИСП с проектом, осуществляемым EASA, а также с проектами твиннинга в Грузии и Украине.

* Область деятельности/ тема	Закон. ЕС	АМ	АЗ	ГР	МД	УК
Деятельность авиаслужб (лицензирование)	Reg.1008/2008					
Распределение слотов аэропортов	Reg.95/93 (с поправками)					
Доступ к рынку наземного обслуживания	Dir.67/96					
Страховые требования к эксплуатантам	Reg.785/2004					
Сборы аэропортов	Dir.12/2009					
Управление воздушным движением						
База создания SES	Reg.549/2004					
Обеспечение ПАНО в SES	Reg.550/2004					
Организация и использование воздушного пространства в SES	Reg.551/2004					
Совместимость	Reg.552/2004					
Обеспечение ПАНО (надзор/программы/методы безопасности)	Reg.2096/2005 (с поправками)					
Гибкое использование воздуш.пространства	Reg.2150/2005					
Классификация воздуш.пространства	Reg.730/2006					
Схема сборов ПАНО	Reg.1794/2006					
Планы полетов на этапе подготовки к SES	Reg.1033/2006					
Автоматические системы обмена полетными данными	Reg.1032/2006					
Совместные действия в рамках Европейской системы УВД (SESAR)	Reg.219/2007					
Протокол передачи сообщений при полете	Reg.633/2007					
Наземный голосовой канал для SES	Reg.1265/2007					
Надзор за безопасностью в УВД и поправки в Reg.2096/2005	Reg.1315/2007					
Безопасность программного обеспечения и поправки в Reg.2096/2005	Reg.482/2008					
Поправки в Reg.2096/2005	Reg.668/2008					
Поправки в Reg.219/2007	Reg.1361/2008					
Служба связи данных для SES	Reg.29/2009					
Поправки в Reg.1032/2006	Reg.30/2009					
Координация распределения и использования Mode S interrogator	Reg.262/2009					
Поправки в Reg.549-550-551-552/2004	Reg.1070/2009					
Поправки в Reg.216/2008 по аэродромам/УВД/ПАНО	Reg.1108/2009					
Качество аэронавигац.данных/ информации для SES	Reg.73/2010					
Управление потоком воздушного движения	Reg.255/2010					
Схема продуктивности по ПАНО и поправки в Reg.2096/2005	Reg.691/2010					



3.3 ТЕКУЩИЙ МОНИТОРИНГ РЕАЛИЗАЦИИ

3.3.1 ОТЧЕТНОСТЬ

Документ о мониторинге хода проекта

Для того, чтобы сообщить о прогрессе, достигнутом в течение реализации проекта, на начальном этапе проекта был разработан Документ о мониторинге хода проекта (Progress Monitoring Document - PMD). PMD является исходным документом для постоянного мониторинга за прогрессом проекта.

PMD, таким образом, является "живым инструментом", который можно при необходимости уточнять. Решение об издании новой версии PMD принимается и утверждается Руководителем группы. Затем этот документ распространяется среди основной группы и членов Консорциума. Кроме того, он направляется в Европейскую комиссию для информации.

Промежуточные отчеты

Каждые шесть месяцев Нанимающий орган будет получать официальную информацию о статусе Проекта за счет промежуточных отчетов, разделенных на описательный и финансовый разделы. Цель описательной части заключается в следующем:

- Отражать объем работ, завершенных по каждому из видов деятельности;
- Подчеркивать любые несоответствия по запланированным датам завершения видов деятельности, с пояснениями о причинах такого несоответствия и предложениями по плану смягчения его последствий;
- Выделять все иные потенциальные риски для своевременного выполнения задач;
- Предлагать даты последующих заседаний.

Что касается финансового раздела, то от каждого эксперта требуется заполнять индивидуальные ежемесячные таблицы учета рабочего времени, которые следует направлять Руководителю Проекта в последний день соответствующего периода. Руководитель Проекта заполняет ежемесячные таблицы учета рабочего времени по всему проекту на основании полученных индивидуальных ежемесячных таблиц. Он также готовит отчет о непредвиденных расходах с прилагаемыми подтверждающими документами. Все эти документы прилагаются к соответствующим промежуточным отчетам, направляемым в Европейскую комиссию.

Заключительный отчет

Содержание заключительного отчета, который необходимо предоставить в период T0 +36 месяцев, похоже на содержание промежуточных отчетов. Однако, в нем также



будут подчеркнуты общие достижения в течение всего периода реализации проекта, в дополнение к рассматриваемому 6-месячному периоду. Будут также даны рекомендации для дальнейших действий.

До предварительный проект заключительного отчета будет подготовлен и предоставлен в период T0 +35 месяцев.

Прогресс этих показателей будет отражены в отчетах о ходе реализации.

3.3.2 КОНТРОЛЬ РИСКОВ

Неофициальный контроль в течение всего периода реализации Проекта будет обеспечиваться за счет непрерывных прямых контактов между Руководителем Проекта от Европейской комиссии и Руководитель основной группы. Поэтому информация о ходе реализации проекта будет предоставляться в распоряжение Комиссии постоянно, обеспечивая тем самым возможность для выявления и анализа отклонений от целей Проекта, если таковые будут, и инициирования корректирующих действий, если это будет необходимо.

Информация о выявленных проблемах и рисках будет предоставляться Руководителем группы Руководителю Проекта от Делегации ЕС в письменном виде вместе с предлагаемыми мерами противодействия, и наоборот. В случае возникновения проблем и рисков, которые не возможно устранить в период между двумя последовательными промежуточными отчетами, о них будет сообщено в промежуточном отчете, следующего за датой их выявления, и они будут обсуждаться на следующем заседании о ходе проекта или о его анализе.

3.3.3 ЗАСЕДАНИЯ

Заседания Координационного комитета

Заседания Координационного комитета должны проводиться два раза в год в соответствии с изданием промежуточных отчетов, с тем, чтобы управление Проектом осуществлялось как можно более эффективно в тесном сотрудничестве с Нанимающим органом и заинтересованными сторонами.

Первое из этих заседания Координационного комитета планируется провести в Астане, Казахстан, в сентябре 2012 года.

Заседания по ходу Проекта

Заседания по ходу Проекта не являются обязательными, и они проводятся тогда, когда Нанимающий орган считает необходимым их провести. Их цель заключается в определении прогресса реализации уже завершенной работы, и, при необходимости, в изменении дальнейшего хода работы в свете достигнутых результатов.



Целью таких заседаний является предоставление возможности сторонам контракта обсудить любые вопросы, связанные с Проектом, такие как важные вопросы, достижения и предложения, сделанные Делегацией после представления промежуточного отчета и / или заключительного отчета.

Повестка дня и протоколы

Основная группа предлагает повестку дня для всех официальных заседаний, как минимум, за пять дней до дня проведения. Важные заседания с участием, по крайней мере, одного из членов Основной группы фиксируются в протоколах заседаний. Проект протокола направляется участникам в течение недели после заседания, чтобы получить их комментарии, реакции и одобрение. Затем публикуется окончательный вариант, и его копии направляются представителям Нанимающего органа.

Протокол всегда имеет один и тот же формат - список участников, вопросы и выводы, которые обсуждались, а также таблица с указанием дальнейших согласованных действий, которые необходимо предпринять.



4 АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ

4.1 ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Первоначальные результаты можно разделить в соответствии с разбивкой по техническим областям, принятым в приложениях Общего авиационного пространства: безопасность полетов: доступ к рынку, управление воздушным движением, авиационная безопасность, защита окружающей среды, и прочие нормативные акты, в которые включены социальные аспекты и защита прав потребителей.

4.1.1 ДОСТУП К РЫНКУ (государства ЕИСП)

• Воздушные перевозки

- Все государства ЕИСП применяют "традиционный" подход при выдаче эксплуатационных разрешений авиаперевозчикам на определенных рынках или маршрутах (как на внутренних рынках, так и в рамках двусторонних соглашений о воздушных перевозках). Эти требования связаны с АОС воздушных перевозчиков.
- Не существует одинаковых финансовых условий для предоставления и периода действия лицензии на эксплуатацию с точки зрения компетентного органа, как это отражено в статьях 5 и 8 Положения (ЕС) 1008/2008.
- Украина осуществляет оценку экономического и финансового положения авиаперевозчиков, которые подают заявку на получение АОС, но не существует никаких последующих действий, таких как непрерывный надзор или контроль в этом вопросе.
- В других государствах ЕИСП нет финансовых требований к авиаперевозчикам, которые подают заявку на получение АОС или уже имеют его.

• Распределение слотов в аэропортах

- За исключением Киевского аэропорта Борисполь (который координируется, и далее планируется ввести должность независимого координатора), в остальных аэропортах государств ЕИСП нет ограничений пропускной способности.
- Существует, тем не менее оригинальный процесс распределения слотов в Баку – на основе правила опубликованного в AIP о том, что слоты, не использованные в течение месяца, снимаются.

• Доступ к рынку наземного обслуживания

- За исключением Молдовы, где есть один государственный эксплуатант (плюс национальный перевозчик), наземное обслуживание в государствах ЕИСП требует разрешений после проверки технических навыков, но не



существует регулирования, направленного на предотвращение монополии и организации справедливой и прозрачной конкуренции.

- Тем не менее, Украина, через свой недавно принятый Воздушный кодекс (Статья 78), утверждает, что операторы аэропортов должны предоставлять равные эксплуатационные условия тем предприятиям, которые осуществляют деятельность в этих аэропортах.

• Требования к страхованию для авиаперевозчиков и эксплуатантов

- В случае с Украиной, основное различие относится к убыткам третьим лицам в случае аварии. По другим рискам, минимальные страховые суммы застрахованы на основе Монреальской конвенции – ответственности перевозчиков.
- В Армении минимальные требования отличаются, в то время как в Молдове требования основаны на Монреальской конвенции.

• Сборы аэропортов

- Существующая система сборов в основных аэропортах Молдовы, Грузии и Армении связаны с уступкой, ВОТ или с договорами займа, а, следовательно, не подпадают под регулирование.
- Украина, в недавно принятом Воздушном кодексе, установила положение в отношении аэропортовых сборов, однако принципы ЕС о дифференциации и независимом органе надзора не применяются.

4.1.2 УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (государства ЕИСП и СА)

Для государств ЕИСП

• Рамочное регулирования

- Все государства ЕИСП приступили к реализации правил Единого европейского неба, и большинство из них уже начали процесс сертификации ПАНО.
- В настоящее время во всех бенефициарах этот процесс не соответствует нормам ЕС и основывается на национальном законодательстве. Для некоторых из них основой национального регулирования являются ESARRs Евроконтроля.
- Наиболее технические области «Единого европейского неба» (SES) такие как совместимость, оценка рисков и смягчение их последствий, утверждение, воздушное пространство и FAV, мониторинг эффективности ПАНО – до сих пор не реализованы в ВГА.
- Бенефициары выразили свои потребности в основном в «известных» им областях (сертификация и выдача лицензий), в которых они начали процесс внедрения, но им все еще не хватает практической помощи.



- По более техническим областям, таким как совместимость или оценка риска, деятельность должна начаться с общего обучения о нормах и правилах в направлении более специализированного обучения.

• **Предоставление обслуживания и сертификация**

- Процесс сертификации уже организован в Армении, и от ПАНО требуется выполнение требований ESARR/3. Объем ресурсов ВГА, выделенных на УВД, представляется недостаточным.
- Кроме процессов сертификации, положения SES в настоящее время не интегрированы в нормативную базу армянской гражданской авиации.
- Ведомство гражданской авиации Азербайджана уже приступило к реализации программы гармонизации национальных правил с нормативно-правовой базой ЕС по безопасности полетов, однако не все требования ЕС вошли в реализуемую рабочую программу.
- Грузинское ведомство гражданской авиации организовало процесс сертификации, и от ПАНО требуется выполнение национальных правил, которые являются частично совместимыми с нормами ЕС. По этому вопросу ведется анализ пробелов. Кроме процессов сертификации, другие правила SES пока еще не реализованы.
- ВГА Молдовы требует сертификации ПАНО в соответствии с требованием ЕК (положения 1034/2011). Процессы, реализуемые в ведомстве гражданской авиации, необходимо оценить, чтобы понять, насколько они совместимы с положениями 1035/2011 (ESARR/1). Кроме процессов сертификации, правила SES не выполняются.
- ВГА Украины в настоящее время участвует в проекте ЕС по твиннингу со Швецией и Испанией. В проекте твиннинга Швеция отвечает за вопросы УВД в законодательстве ЕС.
- Проект ТРАСЕКА (при необходимости и соответствующей координации с ЕС и РТА Швеции) будет действовать в качестве вспомогательного инструмента для проекта твиннинга. Поскольку твиннинг только начался, сейчас еще слишком рано определять потребности в обучении и технической помощи.

• **Регулирование воздушного пространства**

- Во всех государствах ЕИСП подписано официальное соглашение между ведомством гражданской авиации и военным ведомством в отношении использования воздушного пространства.
- Полеты по ПВП разрешены в воздушном пространстве выше FL 195, включая FL 285, ответственным отделом ОВД в соответствии с процедурами, установленными и опубликованными во всех странах ЕИСП в соответствующих публикациях аэронавигационной информации.

• **Положение о совместимости**

- Все государства ЕИСП признают, что обладают довольно ограниченными знаниями о принципах и правилах совместимости, и им необходимы подробные объяснения на эту тему.



• Единое европейское небо (SES) II

- Все государства ЕИСП указали, что у них очень мало или вовсе нет знаний о правилах SES II правил, особенно в отношении новой концепции мониторинга продуктивности ПАНО.
- Не существует программы по продуктивности на государственном уровне по мониторингу продуктивности ПАНО.
- Не было выявлено показателей продуктивности на уровне ведомства в отношении ПАНО.

Для государств СА

• Первичное авиационное законодательство

- Все ведомства гражданской авиации в бенефициарах Средней Азии обнародовали первичное авиационное законодательство, которое применяется к существующему в этих государствах положению. Похоже, что нормативно-правовая база существует, и были приняты необходимые правила для реализации стандартов ИКАО.
- Это законодательная база предполагает разработку и публикацию правил гражданской авиации в соответствии с принятием государством положений об УВД, соответствующих Приложениям к Чикагской конвенции. Первичное законодательство содержит положения о создании организации гражданской авиации, а именно ведомства гражданской авиации, и назначение ответственного чиновника исполнительной власти. В этой законодательной базе также рассматриваются полномочия по обеспечению соблюдения этих положений.

• Операционные положения

- Ответственность ведомства гражданской авиации в соответствии с правовой базой включает в себя, в частности, разработку технических норм по лицензированию персонала УВД; надзор за лицензированным персоналом, обеспечение и контроль за аэронавигационным обслуживанием (с учетом метеорологических служб, авиационных услуг связи, служб поиска и спасения, графики и распределение аэронавигационной информации), а также проведение расследований авиационных происшествий и инцидентов.
- Уровень полноты национальных нормативных положений естественным образом варьируется от одного государства к другому. Поправки к существующим правилам и распоряжениям выполняются в некоторых государствах быстрее, чем в других.
- Ведомства гражданской авиации в бенефициарах Средней Азии опубликовали национальные правила в области УВД, на основе положений Приложений к Чикагской конвенции по аэронавигационному обслуживанию, в частности:



- Приложение 1 – Персональное лицензирование
- Приложение 2 – Правила полетов
- Приложение 3 – Метеорологические службы для международной аэронавигации
- Приложение 4 – Аэронавигационные карты
- Приложение 10 – Авиационная связь
- Приложение 11 – Обслуживание воздушного движения
- Приложение 12 – Поиск и спасение
- Приложение 15 – Службы аэронавигационной информации

• **Функция надзора за безопасностью в УВД**

- Концепция инспекции, осуществляющей контроль безопасности полетов поставщиков услуг, является относительно новой. Государства проходят процесс создания организационной структуры для инспекции аэронавигационных услуг с четким определением границ подотчетности и ответственности. Бенефициары в СА устанавливают и осуществляют механизм для объективного контроля аэронавигационных услуг.
- В целом, государства должны принять на работу достаточное число квалифицированных сотрудников в инспекцию по аэронавигационным услугам с целью выполнения задач по надзору за безопасностью полетов и регуляторных функций. Необходимо определить обязанности и функции инспекторов аэронавигационного обслуживания, а также изменить должностные обязанности. Кроме того, ВГА государств Средней Азии не являются конкурентоспособными работодателями в связи со значительными различиями между их уровнем заработной платы и уровнем заработной платы, предлагаемой отраслью и поставщиками услуг.
- Кыргызстан делегировал Межгосударственному авиационному комитету (МАК) ответственность за сертификацию воздушных судов, расследование инцидентов, а также сертификацию учебных и медицинских центров.
- В Республике Таджикистан функции регулятора гражданской авиации разбиты между несколькими организациями:
 - Ведомство гражданской авиации Министерства транспорта, занимающееся главным образом регулированием и укомплектованное 20 сотрудниками.
 - Управление гражданской авиации Государственного ведомства, ответственное за обеспечение надзора за безопасностью полетов и укомплектованное 6 сотрудниками.
 - Третья организация, которая была недавно создана в рамках Государственного ведомства, которая отвечает за выдачу и обновление сертификатов в области всех видов транспорта.
- Обязанности и функции по сертификации и контролю в Республике Казахстан выполняются совместно Комитета гражданской авиации и Центром обеспечения безопасности полетов.
- На основе информации, поступившей от инспекторов ВГА бенефициаров, существует функциональное разделение между поставщиком



аэронавигационных услуг и регулирующим ведомством или ведомством по надзору во всех бенефициарах СА, за исключением Узбекистана.

• **Квалификация и обучение штата инспекции УВД**

- Что касается аэронавигационного обслуживания, то некоторые государства уже установили требования по минимальной квалификации и опыту для персонала инспекции аэронавигационного обслуживания или же организации, ответственной за осуществление надзора в области безопасности полетов, касательно поставщиков аэронавигационного обслуживания.
- Тем не менее, государства пока еще не разработали и не внедрили официальную программу обучения и учебные планы, с уточнением и приоритетами видов обучения, которые следует проводить для сотрудников инспекции аэронавигационного обслуживания. Что касается УВД, PANS-OPS, инспекторов по картографии, SMS/SSP, то государства должны внедрить соответствующие программы подготовки кадров и разработать требования к сотрудникам по удовлетворительному завершению обучения без отрыва от работы, прежде чем они приступят к осуществлению поставленных задач и обязанностей.
- Регистрация обучения, которое прошли инспекторы аэронавигационного обслуживания, не осуществляется систематически таким образом, чтобы обеспечить эффективную оценку компетентности сотрудника и его потребностей в обучении.

• **Техническое руководство, инструменты и обеспечение информации, критически важной для безопасности полетов**

- Что касается аэронавигационного обслуживания, была признана необходимость разработки / модификации Руководства или Справочника по применяемым процедурам во всех функциональных областях, которые должны быть охвачены в рамках системы надзора за безопасностью полетов, рассчитанного на сотрудников инспекции аэронавигационного обслуживания. Некоторые бенефициары должны еще убедиться в том, что у всех инспекторов аэронавигационного обслуживания имеется последняя версия применяемых документов.
- Так как к концу 2012 года Комитет гражданской авиации Республики Казахстан обязуется провести обучение без отрыва от работы, необходимо разработать Руководство по аэронавигационному обслуживанию и Справочник по AIS, чтобы обеспечить осуществление политики безопасности полетов и выполнение соответствующих процедур в области ATS, PANS-OPS, AIS, MAP, CNS.
- Ведомство гражданской авиации Кыргызстана разработало план по подготовке инспекторов в сфере PANS-OPS, AIS и авиационных схем по надзору за безопасностью полетов и обеспечит им обучение без отрыва от работы с помощью квалифицированных инспекторов. ВГА обновит и утвердит соответствующий чек-лист инспектор к началу 2012 года.



• Выдача лицензий, сертификация, выдача разрешений в УВД

- Одним из общих замечаний в области аэронавигационного обслуживания является необходимость создания государственной программы по безопасности полетов регулирующим органом УВД, в том числе и требования для поставщиков УВД по реализации ГПБП, приемлемой для государства. Ни в одном бенефициаре в Средней Азии не были предприняты усилия по установлению требований, стратегии, правил и руководящих принципов, по определению приемлемого уровня безопасности полетов, и по определению ресурсов для поддержки реализации программы. Кроме того, государства также не установили должным образом организованную систему контроля качества, содержащую процедуры, процессы и ресурсы, необходимые для осуществления контроля качества на каждом из функциональных этапов обеспечения AIS.
- В рамках проекта ТРАСЕКА 1, ВГА Кыргызстана обратилось за помощью по созданию своей государственной программы безопасности в авиации. Миссия помогла в выполнении анализа пробелов для выявления существующих элементов и тех элементов, которые необходимо разработать в соответствии с требованиями для создания государственной программы по безопасности согласно Стандартам ИКАО.
- В области лицензирования, регулятор использует Приложение 1 ИКАО. Выдача первоначальной лицензии для АТСО основана на выполнении кандидатом нормативных требований. Эта проверка основывается на документах, выданных утвержденными учебными заведениями, летными академиями или медицинскими институтами. Требования знания языка были включены в регулирующие нормы; они были опубликованы в Официальном журнале в апреле 2011 года.
- Ведомства гражданской авиации бенефициаров в СА ответственны за надзор за соответствующими ПАНО и аэропортами, которые обеспечивают независимое обслуживание УВД, но в настоящее время сертификационных требований не существует. Они также осуществляют надзор за метеорологическим обслуживанием, предоставляемым государственным ведомством.

• Обязательства по надзору УВД

- В области аэронавигационного обслуживания, ВГА бенефициаров СА разработали программу инспекций для обеспечения постоянного надзора поставщиков аэронавигационного обслуживания. Частота программных инспекций зависит от возможностей каждого ПАНО. Тем не менее, в нее не всегда входит надзор за PANS-OPS, схемами и AIS.
- Что касается лицензирования персонала, продление лицензии осуществляется в ВГА в установленном порядке, после рассмотрения дела владельца лицензии. Все необходимые данные, в том числе знания английского языка для соответствующего персонала по управлению воздушным движением (УВД), будут добавлены в дело.
- Утвержденные учебные организации подлежат процессу мониторинга, при котором проверки проводятся не реже одного раза в год перед продлением срока действия свидетельства.



- Для проведения инспекций навигационных средств заключаются контракты с иностранной службой инспекций, и такие инспекции осуществляется в соответствии с критериями ИКАО и инструктивным материалом (Doc 8071, Руководство по испытанию радионавигационных средств). Поставщик аэронавигационного обслуживания создал программу инспекций и сохраняет все необходимые документы о результатах проверок.

• Решение проблем безопасности полетов по УВД

- Полнота разрешения проблем безопасности полетов в области аэронавигационного обслуживания естественным образом варьируется от государства к государству. Не все ведомства гражданской авиации бенефициаров в Средней Азии внедрили процедуры требований к поставщику аэронавигационного обслуживания по исправлению выявленных недостатков. В конце срока, установленного для исправления недостатков, проводятся дополнительные проверки. Однако, несмотря на то, что подразделение по аэронавигационной службе ведет учет проверок, не существует четкой системы для последовательного отслеживания недостатков. В случае, если необходимы принудительные меры, инспекторы могут сообщить о возникшей ситуации директору ВГА, который уполномочен принимать административные меры по операторам в сфере гражданской авиации, если это необходимо.
- Что касается лицензирования персонала, ВГА осуществляет соответствующий порядок борьбы с недостатками, выявленными в ходе проверок, экзаменов, тестов, или в ходе продления лицензии УВД.

4.1.3 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ (государства ЕИСП и СА)

Для государств ЕИСП

• Нормы ЕС по авиационной безопасности

- Существует выявленная потребность в более детальных знаниях о стандартах ЕС, применяемых в авиационной безопасности.
- Некоторые бенефициары должны далее разрабатывать национальную программу авиационной безопасности и правовые рамки в ее контексте.
- Необходимо усилить роль Инспекторов по авиационной безопасности и способности по применению "ступенчатых" мер по соблюдению законодательства.
- Меры по контролю качества существуют в области авиационной безопасности, но некоторые бенефициары были бы заинтересованы в получении помощи в разработке программы.
- Некоторые из бенефициаров недавно установили и используют рентгеновские системы сканеров пассажиров, и в то время как практическая установка и использование устройств не представили особых проблем, проблемы возникли с разработкой эксплуатационных протоколов, которые касаются конфиденциальности, прав человека и религиозных убеждений.



- В настоящее время нет никаких протоколов по Doc 30, в которых бы описывалось внедрение таких устройств, и поскольку все больше государств их внедряют, проекту будет необходимо оказывать техническую помощь в этой области.
- Способность реагировать на тематические аудиты по авиационной безопасности, проводимые ИКАО и ЕКГА, за счет своевременной подготовки плана корректирующих действий — является той областью, где некоторым бенефициарам была бы нужна помощь, особенно там, где реструктуризация ведомства гражданской авиации привела к появлению нового уровня управленческих кадров.

• Правила по грузоперевозкам

- Это, наверное, самая большая проблема, с которой всем странам придется иметь дело в ближайшие 18 месяцев, чтобы обеспечить соответствие с новыми правилами ЕС.
- Ни в одной из стран не используется система регулируемого / известного грузоотправителя в обеспечении безопасности грузов; вместо этого методология состоит в том, чтобы проводить 100%-ный досмотр всех грузов, которые рассматриваются как «неизвестные». Иногда это трудно осуществлять, когда идет речь о грузах, которые не поддаются рентгеновскому досмотру, тем более, что не уже не утверждается процедура "задержки" на 24 часа.
- Предложение по решению этой проблемы состоит в организации регионального семинара с изложением новых требований ЕС и дат их внедрения, а также информации о последних доступных методах досмотра и о том, как внедрить и утвердить систему регулируемых / известных грузоотправителей.
- Для страны, которая никогда не имела дела с системой грузоотправителя, внедрение такой системы является сложным вопросом и совершенно новой концепцией, что потребует добавления новых правил и процедур к национальной программе авиационной безопасности.

• Планы действий в чрезвычайных ситуациях

- Требование ИКАО состоит в том, чтобы все государства-члены разработали национальный план действий в чрезвычайных ситуациях.
- Не во всех странах имеются достаточно подробные планы, а их разработка может занять много времени в связи с тем, что они часто связаны с необходимостью участия других ведомств и министерств в случае активации такого плана.
- Существует также требование, что по планам действий в чрезвычайных ситуациях должны осуществляться испытания и проводиться учения в кризисных ситуациях на регулярной основе, чего не происходит у некоторых из бенефициаров.
- Этот вопрос лучше всего решается с помощью проведения миссий по обучению без отрыва от работы в тех государствах, где была определена такая необходимость.



• Подготовка по авиационной безопасности

- Существует необходимость в разработке технических знаний для преподавателей по авиационной безопасности и во введении в действие процедур, чтобы они оставались в курсе последних событий.
- Помощь в развитии национальных или региональных центров подготовки по вопросам авиационной безопасности в некоторых бенефициарах, вероятно, будет наиболее эффективным средством со стороны ТРАСЕКА в этом направлении.
- Концепция компьютерного обучения (СВТ) и его использование в качестве инструмента для утверждения обучения редко принимается государствами-членами, и они могли бы получить выгоду за счет поступления информации об этой концепции.
- В настоящее время начали проявляться последние разработки по «кибер-угрозам» авиационной безопасности и деятельности аэропортов, и есть очевидная необходимость подготовки в этой области.
- Это станет еще более важно, когда в большем количестве государств будут введены системы информации о пассажирах (Advance Passenger Information Systems (API)).

Для государств СА

• Введение

- Цель состоит в том, чтобы оценить уровень соответствия государств Средней Азии Приложению 17 ИКАО и рекомендациям, приведенным в руководстве ИКАО по авиационной безопасности, для оказания помощи в разработке первоначального отчета за счет определения потребности в обучении и технической помощи.
- Оценка была проведена в рамках положений Технического задания.
- Оценка проходила в формате обсуждения «за круглым столом» с представителями бенефициаров. Обсуждение проводилось на основе вопросника, который был распространен до начала мероприятия. Обсуждение было ограничено до одного часа и проводилось с помощью переводчика.
- В обсуждении участвовали представители таких среднеазиатских стран: Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана.
- Обсуждение авиационной безопасности является сложным вопросом для любой страны.
- Порой было очевидно, что некоторым представителям было неудобно отвечать на вопросы. В одном случае из-за этого было очень трудно сформировать какой-либо результат оценки.
- Все страны были удовлетворены тем, что они соблюдают Приложение 17, однако, при обсуждении технических вопросов из руководства по авиационной безопасности стало ясно, что у бенефициаров существует общий пробел в знаниях, и что они полагаются на более ранние инструкции.



- Реализации Директив в национальных программах авиационной безопасности, чтобы у персонала не было ощущения, что они работают в условиях «традиции обвинения».
- Все государства были членами соглашения МАС, и когда ставился вопрос о замечаниях, выявленных во время проверок, не хватало подробной информации. Это означает, что оценка, приведенная в данном отчете, ограничивается ответами представителей делегаций и информацией, полученной в результате выводов Проекта ТРАСЕКА 1.
- Определенная открытость присутствовала при обсуждении помощи Проекта ТРАСЕКА. Были несколько запросов на конкретную помощь. Большая часть запрашиваемой помощи поступила от нескольких стран.
- Это означает, что если эти запросы действительны, то помощь можно оказывать на региональном уровне, что даст возможность построить сотрудничество между странами.

• Правила авиационной безопасности

- Существует общая потребность в более глубоком понимании требований Приложения 17 ИКАО, особенно там, где необходимо внедрять новые правила, которые должны быть введены в Национальную программу авиационной безопасности.
- Когда операторы из стран Средней Азии расширят свою деятельность на ЕС, то ведомство гражданской авиации должно будет следить за обновлениями требований, предъявляемых к ним со стороны ЕС, и обеспечивать издание директив.
- Некоторые из этих вопросов являются результатом проблем нормативной базы, тогда как другие испытывают трудности в соблюдении норм в связи с финансовыми ограничениями.
- Полномочия по правоприменению инспекторов авиационной безопасности в некоторых областях ограничиваются отсутствием у них авторитета и независимости, а также необходимостью иногда привлекать центральные органы власти, что препятствует немедленному правоприменению, если это необходимо.
- Разработка Национальной программы авиационной безопасности все еще требует улучшений, и основной причиной этому является отсутствие квалифицированного персонала для такой работы и административные процедуры, необходимые для внесения ее в законодательство.
- Достаточного количества аудиторов по авиационной безопасности в регионе, вероятно, не будет и дальше, так что эти государства будут постоянно получать «замечания», когда ИКАО будет проводить тематические проверки безопасности.

• Правила грузоперевозок

- Ситуация в отношении правил перевозки грузов для среднеазиатских государств такая же как и ситуация в государствах ЕИСП.
- Тем не менее, последствия для стран Средней Азии являются более серьезными в связи с тем, что все они не имеют выхода к морю, и некоторые из них имеют большую географическую протяженность, соответственно,



более объемные масштабы грузоперевозок, чтобы компенсировать такую географическую протяженность.

- Это регион, в котором ТРАСЕКА может иметь дать значительный эффект, а тот факт, что потребности всех стран практически одинаковы, означает, что работу можно проводить на региональном уровне.

• Планы действий в чрезвычайных ситуациях

- Это та область, в которой все страны имеют возможности для совершенствования, чтобы их планы действий в чрезвычайных ситуациях на национальном уровне соответствовали международным стандартам.
- Планы управления кризисными ситуациями должны быть реалистичными и достижимыми на основе средств, имеющихся в каждой стране; а чтобы их одобрить, необходимо проводить испытания, которые в настоящее время не проводятся.
- Ключевым экспертом основной группы в настоящее время проводится анализ для того, чтобы определить, следует ли решать этот вопрос путем проведения ознакомительной поездки или за счет проведения регионального семинара.

• Обучение в области авиационной безопасности

- С исторической точки зрения подготовка по вопросам авиационной безопасности в регионе была поручена утвержденным ИКАО учебным центрам в Киеве или в Москве, но это должно рассматриваться в том контексте, что финансовые последствия такого расположения центров подготовки иногда ограничивают число сотрудников некоторых стран, которые могут проходить обучение.
- Существует также региональный учебный центр в Алматы.
- Для государств было бы экономически эффективно развивать отечественные учреждения по подготовке, особенно в отношении обучения по осведомленности о наземной безопасности (GSAT) и любого курса повышения квалификации, который должен проводиться раз в 12 месяцев.
- Необходимо рассмотреть возможности использования компьютерной подготовки, и в законодательство должны быть внесены поправки, позволяющие использовать его в качестве инструмента для сертификации.
- Значение и необходимость подготовки по «кибер-угрозам» и соответствующего опыта для стран Средней Азии — такие же, как и для стран ЕИСП.

4.1.4 ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (государства ЕИСП)

• Общие замечания

- Ни у одного бенефициара законодательство / стратегия, которые существуют в настоящее время, не обеспечивают соблюдение законодательства ЕС.



- Тем не менее, в некоторых странах были предприняты усилия по контролю шумов, в том числе путем регулирования шумов ВС, но не в соответствии с требуемым стандартом ЕС.
- Обычно в государствах не хватает достаточно квалифицированных ресурсов, и часто нет старшего сотрудника или должности, в чьи функции входило бы решение экологических проблем.
- Нередко отсутствует политическая поддержка на высшем уровне, для того чтобы решать экологические проблемы в авиации. Это, в частности, касается Украины, которая является самой передовой из бенефициаров, но страдает от отсутствия политической поддержки на высшем уровне, возможно потому, что мало усилий было приложено к обоснованию, которое необходимо для обеспечения мер по контролю авиационных шумов.

• Регулирование эксплуатации ВС (Глава 3)

- В Украине был разработан стратегический документ, которым, в случае внедрения, будет введен в действие механизм запрета ВС, упомянутых в Главе 2. Тем не менее, в настоящее время существует довольно незначительная поддержка для введения такого запрета со стороны высшего политического уровня.
- Азербайджан вряд ли запретит все ВС, упомянутые в Главе 2, поскольку это может поставить под угрозу выполнение их авиационных функций.
- Грузия требует, чтобы все ВС были «сертифицированы по Главе» или, если они не сертифицированы, то, до того как они будут включены в график, они должны пройти испытания на уровень шума, чтобы убедиться, что шум двигателя соответствует стандартам «сертифицированного по Главе».
- Армения, в соответствии с законодательным распоряжением Генерального директора № 192N (2004), требует соблюдения стандартов ИКАО, в том числе, что все ВС должны быть «сертифицированы по Главе».
- Молдова полностью соблюдает Приложение 16 том 1 "Авиационный шум" ИКАО.

• Эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с уровнем шума

- В Грузии не происходит пролета над чувствительными областями, в том случае, если от них можно уклониться, и в некоторых аэропортах существуют предпочтительные маршруты (полета), однако, они не регулируются.
- В Армении, несмотря на то, что уровень шума не контролируется за счет введения ограничений на полеты в Ереванском международном аэропорту, пролетов над основными жилыми районами не происходит из-за топографических ограничений.
- В Азербайджане и Молдове в настоящее время практически не существует взаимодействия между организациями национального уровня (уровня центрального правительства) и местного уровня (городские советы, районные советы и т.д.), который могло бы повлиять на методы контроля шумов в аэропортах или в зонах вокруг аэропортов. Существует некоторое



сотрудничество между организациями по планированию землепользования и Администрацией гражданской авиации с целью создания Зон общественной безопасности в соответствии со стандартами ИКАО.

- Авиационные шумы в настоящее время не контролируются в аэропортах Украины, хотя, как уже было сказано, была проведена большая работа по разработке соответствующей стратегии, которая, в случае реализации, потребует внедрения необходимых мер по контролю уровня шумов.

• Оценка и управление уровнем шума окружающей среды

- В Азербайджане, Грузии, Армении и Молдове не было принято никаких мер для управления / контроля шума, и не существует системы сбора данных по жалобам на уровень шума. Кроме того, не было проведено отображение зон шума.
- В Украине был подготовлен проект соответствующего стратегического документа, который, в случае его внедрения, позволит ввести в действие механизм отображения и управления шумами аэропортов.

4.1.5 ПРОЧИЕ ПРАВИЛА (государства ЕИСП)

Примечание: В отличие от оставшихся технических областей, "прочие правила" охватывают темы, не связанные исключительно с авиацией. Поскольку значимая информация, необходимая для выполнения анализа текущей ситуации в государствах ЕИСП, была получена только от Грузии и Армении, в данный момент времени в отчете будут рассматриваться лишь эти две страны. Что касается конкретного законодательства, не связанного с авиацией, это было главным образом связано с тем, что оно входило с сферу ответственности других министерств и администраций, которые невозможно было определить или с ними невозможно было связаться до проведения семинара. Большинство делегаций выразили мнение, что потребуются большие времени, так как в некоторых случаях необходимо было отправить официальные запросы в соответствующие министерства с тем, чтобы заручиться их сотрудничеством и получить от них информацию.

• Профессиональное здоровье и безопасность поездок или летного состава (только в сфере авиации)

- В Грузии защита безопасности труда в поездках или защита безопасности труда летного состава не являются предметом соглашения между социальными партнерами в области гражданской авиации. Не существует специального законодательства, стимулирующего социальный диалог или постулирующего минимальные стандарты защиты безопасности труда в поездках или среди летного состава.
- В Армении, защита безопасности труда в поездках или защита безопасности труда летного состава не решается путем соглашения между социальными партнерами в области гражданской авиации. Тем не менее, ряд положений Директивы ЕС рассматривается в Трудовом кодексе, и некоторые из них предоставляют более благоприятный режим для защиты здоровья



работников по сравнению с минимальными стандартами защиты в ЕС. Однако, нет отдельного закона, который бы регулировал профессиональные аспекты здравоохранения и безопасности, связанные с рабочим временем экипажей.

• **Минимальные требования к безопасности и гигиене труда для всех работников в отношении организации рабочего времени** (не только в сфере авиации)

- Трудовой кодекс Грузии, похоже, охватывает некоторые положения, включенные в Директиву, за исключением проведения оценки состояния здоровья, предоставляемого работодателями, и положения о надлежащей защите ночных и посменных работников.
- В Армении некоторые положения директивы ЕС перенесены в Трудовой кодекс. Отсутствуют такие важные вопросы как проведение бесплатной оценки здоровья для работников и адаптация их рабочих задач к рабочему времени, работа в ночное время и посменная работа. Положения о максимальной еженедельной продолжительности рабочего времени, минимальной продолжительности ежедневного отдыха и ежегодном отпуске, как правило, соответствует требованиям директивы ЕС.

• **Защита прав потребителей в отношении пакета туристических предложений с включающей стоимостью** (не только в сфере авиации)

- В Грузии, похоже, нет специального законодательства для принятия требований Директивы ЕС, хотя некоторые элементы Директивы могут частично охватываться Законом о туризме и курортах.
- В Армении требования Директивы ЕС, похоже, рассматриваются в рамках различных законов, таких как Закон о туризме и туристической деятельности, Закон о защите прав потребителей и Закон о финансовой несостоятельности. Хотя основные принципы директивы ЕС, возможно, охватываются этими законами, что необходимо подтвердить проведением анализа их точного содержания, но отсутствие единого правового документа с четкими обязательствами, налагаемыми на туроператоров и организаторов туров, вряд ли достигнут уровня защиты прав потребителей, требуемого в ЕС.

• **Конфиденциальность и защита всех персональных данных, собранных о гражданах** (не только в сфере авиации)

- В Грузии закон о защите частной жизни в отношении всех персональных данных, собранных о гражданах, был принят 28 декабря 2011 года и вступит в силу 1 мая 2012 года. Положения директивы ЕС также частично охватываются другим законодательством, таким как Конституция, Общий административный кодекс и другие законы.
- В Армении действуют закон о свободе информации и закон о персональных данных. Закон о персональных данных, принятый в 2002 году, представляет собой всеобъемлющее законодательство, которое также доступно на английском языке, в котором рассматриваются ключевые принципы директивы ЕС. Этот закон требует углубленной оценки с целью анализа его соответствия с требованиями ЕС и, возможно, потребуется скорректировать



его в соответствии с недавними положениями ЕС о защите персональных данных.

• **Обязанности авиаперевозчиков в отношении охраны природы и пределов их ответственности** (только в сфере авиации)

- Монреальская конвенция 1999 года вступила в силу в Грузии только в последнее время (февраль 2011 г.).
- Монреальская конвенция 1999 года вступила в силу в Армении с июня 2010 года. Требования правил ЕС также в основном перенесены в национальные нормы, которые вступили в силу в декабре 2010 года.

• **Компенсации и помощь пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейсов** (только в сфере авиации)

- Проект постановления с включением различных требований законодательства ЕС уже завершен и в настоящее время находится на рассмотрении в юридическом отделе ведомства гражданской авиации Грузии.
- В Армении, правила, идентичные требованиям ЕС, похоже, применяются с декабря 2010 года в рамках правил регистрации и обработки пассажиров, багажа и грузов, с включением правил ЕС об ответственности перевозчика.

• **Пассажиры-инвалиды и пассажиры с ограниченной подвижностью** (только в сфере авиации)

- В Грузии, перенос Регламента (ЕС) № 1107/2006 в национальном законодательстве в настоящее время проходит подготовку в ВГА Грузии, и проект законодательства, соответствующего требованиям ЕС, должен быть доступен в ближайшее время.
- В Армении, положения, аналогичные требованиям ЕС, включены в правила регистрации и обработки пассажиров, багажа и грузов. Они также нуждаются в дальнейшей оценке на основе их точного содержания.

• **Кодекс поведения в отношении использования автоматизированных систем бронирования** (не только в сфере авиации)

- В Грузии, пока что, нет законодательства, которым бы применялись требования ЕС, направленные на создание кодекса поведения в отношении использования автоматизированных систем бронирования, поскольку они содержат транспортные услуги.
- В Армении нет действующего или подготовленного законодательства в отношении кодекса поведения, касающегося использования автоматизированных систем бронирования, поскольку они содержат транспортные услуги.



4.1.6 СТАТУС ВНЕДРЕНИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЕС В СТРАНАХ ЕИСП

* Область деятельности/ тема	Закон. ЕС	АМ	АЗ	ГР	МД	УК
Деятельность авиаслужб (лицензирование)	Reg.1008/2008					
Распределение слотов аэропортов	Reg.95/93 (с поправками)					
Доступ к рынку наземного обслуживания	Dir.67/96					
Страховые требования к эксплуатантам	Reg.785/2004					
Сборы аэропортов	Dir.12/2009					
Управление воздушным движением						
База создания SES	Reg.549/2004					
Обеспечение ПАНО в SES	Reg.550/2004					
Организация и использование воздушного пространства в SES	Reg.551/2004					
Совместимость	Reg.552/2004					
Обеспечение ПАНО (надзор/программы/методы безопасности)	Reg.2096/2005 (с поправками)					
Гибкое использование воздуш.пространства	Reg.2150/2005	?				
Классификация воздуш.пространства	Reg.730/2006					
Схема сборов ПАНО	Reg.1794/2006					
Планы полетов на этапе подготовки к SES	Reg.1033/2006					
Автоматические системы обмена полетными данными	Reg.1032/2006					
Совместные действия в рамках Европейской системы УВД (SESAR)	Reg.219/2007					
Протокол передачи сообщений при полете	Reg.633/2007					
Наземный голосовой канал для SES	Reg.1265/2007					
Надзор за безопасностью в УВД и поправки в Reg.2096/2005	Reg.1315/2007					
Безопасность программного обеспечения и поправки в Reg.2096/2005	Reg.482/2008					
Поправки в Reg.2096/2005	Reg.668/2008					
Поправки в Reg.219/2007	Reg.1361/2008					
Служба связи данных для SES	Reg.29/2009					
Поправки в Reg.1032/2006	Reg.30/2009					
Координация распределения и использования Mode S interrogator	Reg.262/2009					
Поправки в Reg.549-550-551-552/2004	Reg.1070/2009					
Поправки в Reg.216/2008 по аэродромам/УВД/ПАНО	Reg.1108/2009					
Качество аэронавигац.данных/ информации для SES	Reg.73/2010					
Управление потоком воздушного движения	Reg.255/2010					
Схема продуктивности по ПАНО и поправки в Reg.2096/2005	Reg.691/2010					
Поправки в Reg.1033/2006	Reg.929/2010					



Поправки в Reg.1794/2006	Reg.1191/2010					
Ожидается информация по FAV	Reg.176/2011	Red	Red	Red	Red	
Поправки в Reg.633/2007	Reg.283/2011	Red	Red	Red	Red	
Реализация сети УВД и Поправки в Reg.691/2010	Reg.677/2011					
Правила по лицензиям/сертификатам АТСО	Reg.805/2011					
Авиационная безопасность		Orange	Orange	Orange	Orange	
Общие правила в области авиационной безопасности	Reg.300/2008	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey
Дополнения к Общим правилам	Reg.272/2009 (с поправками)	Green	Green	Green	Orange	Green
Сокращение стандартов и альтернативных мер	Reg.1254/2009	Green	Green	Green	Green	Green
Поправки в Reg.300/2008 (Нац. Программа контроля качества)	Reg.18/2010	Orange	Orange	Orange	Red	Green
Проведение инспекций	Reg.72/2010	Red	Red	Red	Red	Green
Подробные меры по реализации	Reg.185/2010 (с поправками)	Orange	Orange	Orange	Green	Green
Защита окружающей среды		Orange	Orange	Orange	Orange	Green
Эксплуатация ВС - Глава 3	Dir.93/2006	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey
Ограничения по уровню шума	Dir.30/2002 (с поправками)	Red	Red	Red	Red	Red
Оценка и контроль шума окружающей среды	Dir.49/2002	Red	Red	Red	Red	Red
Другое законодательство (социальные аспекты - защита потребителей)		Red	Red	Red	Red	Red
Рабочее время работников в гражданской авиации	Dir.79/2000	Grey	Grey	Grey	Grey	Grey
Рабочее время	Dir.88/2003	Red		Red		
Пакетные путешествия и туры	Dir.314/90	Orange		Orange		
Обработка личных данных	Dir.46/95	Orange		Red		
Ответственность авиаперевозчиков при авариях	Reg.2027/97 (с поправками)	Green	?	Orange		
Отказ в посадке, отмена или задержка рейса	Reg.261/2004	Green	?	Orange		
Права инвалидов	Reg.1107/2006	Green	?	Green		
Кодекс поведения в компьютерных системах бронирования	Reg.80/2009	Green	?	Orange		
Кодекс поведения в компьютерных системах бронирования	Reg.80/2009	Red		Red		



ОБОЗНАЧЕНИЯ:

 Согласно данным бенефициара или эксперта:
Подобного законодательства нет и оно не проходит подготовку; или
Такое законодательство есть, но его подход резко отличается от соответствующего законодательства ЕС (отличаются многие положения)

 Согласно данным бенефициара или эксперта:
Подобного законодательства нет, но оно проходит подготовку в русле законодательства ЕС; или
Такое законодательство есть, но его подход немного отличается от соответствующего законодательства ЕС (отличаются некоторые положения)

 Согласно данным эксперта:
Подобное законодательство есть и/или его подход применяется в русле законодательства ЕС

 Согласно данным бенефициара:
Подобное законодательство есть и/или его подход применяется в русле законодательства ЕС

 Нет информации



4.2 ВЫЯВЛЕННЫЕ ПОТРЕБНОСТИ БЕНЕФИЦИАРОВ

4.2.1 АРМЕНИЯ

Техническая область	Выявленные потребности
Доступ к рынку	<ul style="list-style-type: none">• Персоналу по выдаче лицензий — получить знания по финансовому анализу для того, чтобы контролировать финансовое положение и бизнес-планы авиакомпаний с предоставлением и продлением действия лицензий• Понимание того, как европейские власти добились соблюдения законодательства ЕС по страховым требованиям
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Понимать общие последствия правил SES с упором на процесс сертификации ПАНО• Приобрести знания по утверждениям оценки безопасности в УВД• Приобрести знания по сертификации учебных заведений УВД• Понимать общие последствия совместимости• Приобрести знания по анализу инцидентов с безопасностью УВД и по управлению данными• Приобрести знания о лицензировании авиадиспетчеров• Приобрести знания по разрешительной документации УВД• Оказать поддержку ВГА в разработке плана реализации PBN, который, в частности, предусматривает создание национальных групп по реализации PBN для прогресса по PBN в выявлении потребностей в обучении и решения проблем безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Предварительная оценка с обучением аудиторов на рабочем месте• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения будущего соблюдения правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Курсы по подготовке инструкторов для оказания помощи в открытии новой школы подготовки по вопросам авиационной безопасности• Техническая помощь в разработке плана корректирующих



	действий по любым замечаниям в результате аудита ЕКГА в июле 2012 года
Защита окружающей среды	<ul style="list-style-type: none">• Требования для обучения по отображению шума и управлению (в том числе журнала совместимых шумов) и помощь при внедрении системы.• Помощь в разработке и внедрении политики и регулирования, которые отвечают требованиям законодательства ЕС.
Другие правила	<ul style="list-style-type: none">• Разъяснения, касающиеся различных действующих законодательств ЕС по защите работников в связи с организацией их рабочего времени.• Обзор законодательства с целью четких обязательств по предоставлению туристических пакетов, обеспечивая при этом простые и прозрачные правила защиты отдыхающих, всё это должно быть в рамках одного законодательства.• Поддержка в разработке законодательства для компьютерных систем бронирования в соответствии с законодательством ЕС.

4.2.2 АЗЕРБАЙДЖАН

Техническая область	Выявленные потребности
Доступ к рынку	<ul style="list-style-type: none">• Персоналу по лицензированию необходимо получить знания по финансовому анализу для того, чтобы контролировать финансовое положение и бизнес-планы авиакомпаний с выдачей и продлением лицензий
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Понимание общих последствий правил SES с упором на процесс сертификации ПАНО• Переподготовка по методам проверок• Приобретение знаний по утверждению оценки безопасности в УВД• Приобретение знаний по сертификации и утверждению учебных заведений по УВД• Понимать общие последствия совместимости• Приобретение знаний по анализу инцидентов с безопасностью по УВД и управлению данными• Понимание общих последствий использования воздушного пространства и FABs• Компетенция ATSEP / ESARR5



	<ul style="list-style-type: none">• Понимание общих последствий контроля производительности ПАНО (SES II)• Разрешительная документация УВД• Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальных групп по PBN для прогресса в PBN, выявления потребностей в обучении и решения проблем безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Разработка Национальной программы подготовки по вопросам безопасности с включением элемента контроля качества• Введение и утверждение компьютерного обучения для сертификации сотрудников досмотра• Начальная подготовка и переподготовка для аудитора безопасности / инспекторов безопасности с включением обучения без отрыва от работы по предварительному аудиту
Защита окружающей среды	<ul style="list-style-type: none">• Требования для обучения по отображению шума и управлению шумами (в том числе журнал совместимых шумов) и помощь во внедрении системы.• Помощь в разработке и внедрении политики и регулирования в соответствии с требованиями законодательства ЕС.
Другие правила	<i>Не предоставлено информации для заполнения этой части</i>

4.2.3 ГРУЗИЯ

Техническая область	Выявленные потребности
Доступ к рынку	<ul style="list-style-type: none">• Персоналу по лицензированию необходимо получить знания по финансовому анализу для того, чтобы контролировать финансовое положение и бизнес-планы авиакомпаний с выдачей и продлением лицензий• Поддержка в подготовке проекта правил о лицензировании авиаперевозчиков вместе со страховыми требованиями• Поддержка в подготовке проекта правил о доступе к рынку



	<p>наземного обслуживания</p> <ul style="list-style-type: none">• Понимание того, как европейские власти добились соблюдения законодательством ЕС, связанного с аэропортовыми сборами
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Понимать общие последствия правил SES с акцентом на процесс сертификации ПАНО• Переподготовка по техникам аудита• Приобретение знаний по утверждению оценки безопасности в УВД• Приобретение знаний по сертификации и утверждению учебных заведений по УВД• Понимать общие последствия совместимости• Приобретение знаний по анализу инцидентов с безопасностью по УВД и управлению данными• Понимание общих последствий использования воздушного пространства и FABs• Понимание общих последствий контроля производительности ПАНО (SES II)• Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальных групп по PBN для прогресса в PBN, выявления потребностей в обучении и решения проблем безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Реализация Национального плана действий в чрезвычайных ситуациях• Планирование и разработка плана учений в кризисных ситуациях в соответствии с требованиями Приложения 17 ИКАО• Разработка национального законодательства по вопросам безопасности и программы контроля качества
Защита окружающей среды	<ul style="list-style-type: none">• Требования для обучения по отображению шума и управлению (в том числе журнала совместимых шумов) и помощь при внедрении системы.• Помощь в разработке и внедрении политики и регулирования, которые отвечают требованиям законодательства ЕС.• Обеспечение понимания того, как европейские власти



	добились соблюдения законодательства ЕС, связанного с проблемами шума.
Другие правила	<ul style="list-style-type: none">• Получить полное понимание и внедрение в практику заинтересованными сторонами всех требований положений, касающихся отказа в посадке, отмены или задержки длительных полетов (Регламент (ЕС) No 261/2004).• Получить полное понимание и внедрение в практику заинтересованными сторонами всех требований положений, касающихся прав инвалидов / лиц с ограниченными физическими возможностями (Регламент (ЕС) № 1107/2006).• Разъяснение о различных действующих законодательствах ЕС по защите работников - в том числе в гражданской авиации - в связи с их рабочим временем.• Поддержка реализации требований ЕС на туристические туры, CRS и о защите прав потребителей и в принятии национальных правил, которые соответствуют законодательству ЕС.• Поддержка реализации законодательства в соответствии с Монреальской конвенцией 1999 года и дополнительными положениями правил ЕС об ответственности перевозчика.• Поддержка в разработке законодательства по компьютерным системам бронирования в соответствии с законодательством ЕС.

4.2.4 МОЛДОВА

Техническая область	Выявленные потребности
Доступ к рынку	<ul style="list-style-type: none">• Персоналу по лицензированию необходимо получить знания по финансовому анализу для того, чтобы контролировать финансовое положение и бизнес-планы авиакомпаний с выдачей и продлением лицензий• Понимание того, как европейские власти добились соблюдения законодательства ЕС, связанного с аэропортовыми сборами• Поддержка разработки / внесения изменений в действующее Положение о страховых требованиях (на основании Монреальской конвенции)
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Переподготовка по методам проверок• Приобретение знаний по утверждению оценки безопасности в УВД• Приобретение знаний по сертификации и утверждению учебных заведений по УВД



	<ul style="list-style-type: none"> • Понимать общие последствия совместимости • Приобретение знаний по анализу инцидентов с безопасностью по УВД и управлению данными • Понимание общих последствий использования воздушного пространства и FABs • Понимать общие последствия контроля производительности ПАНО (SES II) • Понимание общих последствий контроля производительности ПАНО (SES II) • Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальных групп по PBN для прогресса в PBN, выявления потребностей в обучении и решения проблем безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none"> • Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя • Разработка конкретной области безопасности в плане управления в кризисных ситуациях • Внедрение системы управления качеством в сфере безопасности • Обучение персонала, занятого в обновлении Национальной программы безопасности в гражданской авиации
Защита окружающей среды	<ul style="list-style-type: none"> • Требования к подготовке по отображению шума и управлению шумами (в том числе журнала совместимых шумов) и помощь во внедрении системы. • Помощь в разработке и внедрении политики и правил, которые отвечают требованиям соответствующего законодательства ЕС. • Обеспечение понимания того, как европейские власти добились соблюдения законодательства ЕС, связанного с проблемами шумов.
Другие правила	<i>Не предоставлено информации для заполнения этой части</i>

4.2.5 УКРАИНА

Техническая область	Выявленные потребности
Доступ к рынку	<ul style="list-style-type: none"> • Приобретение знаний авиакомпаниями по финансовому



	<p>анализу в целях подготовки и продления лицензий</p> <ul style="list-style-type: none">• Поддержка в преобразовании статуса слот- координатора как независимого• Поддержка в подготовке проекта правил об аэропортовых сборах
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Понимание общих последствий совместимости• Приобретение знаний по сертификации и утверждению учебных заведений в области УВД• Понимать общие последствия использования воздушного пространства и FABs• Приобретение компетенций ATSEP / ESARR5• Понимание общих последствий контроля производительности ПАНО (SES II)• Понимание общих последствий системы Управления сетью маршрутов• Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальных групп по PBN для прогресса в PBN, выявления потребностей в обучении и решения проблем безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение, и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Безопасность в управлении воздушным движением для определения ключевых точек и внедрения соответствующих мер• Помощь по «кибер-угрозе» — включение текущей ситуации и превентивных мер
Защита окружающей среды	<ul style="list-style-type: none">• Получить одобрение от высокопоставленных чиновников, чтобы принять законы и политику, которые обеспечат соблюдение законодательства ЕС, связанного с проблемами шума
Другие правила	<i>Не предоставлено информации для заполнения этой части</i>



4.2.6 ГОСУДАРСТВА СРЕДНЕЙ АЗИИ

КАЗАХСТАН

Техническая область	Выявленные потребности
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Тщательный обзор плана корректирующих действий УППКБП ИКАО по УВД и действия, предпринимаемые в ответ на замечания аудита, а также выявление всех проблем, по которым план действий необходимо усовершенствовать и расширить.• Реализация обновленного плана корректирующих действий с пересмотренными обязанностями и сроками выполнения.• Укрепление общей системы контроля и надзора путем обучения без отрыва от работа, чтобы проверить и дополнить существующие процедуры работ для того, обеспечить, что деятельность по лицензированию и надзору адекватно изложена, с учетом тщательного контроля за соблюдением всех нормативных требований и обеспечивать знания национальной инспекции по УВД в использовании этих обновленных процедур.• Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальной группы по PBN для осуществления прогресса в PBN и определении потребностей в обучении и решении проблемы безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение, и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Подготовка аудиторов безопасности• Внедрение программы контроля качества в области безопасности

КЫРГЫЗСТАН

Техническая область	Выявленные потребности
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Тщательный обзор плана корректирующих действий УППКБП ИКАО по УВД и действия, предпринимаемые в ответ на замечания аудита, а также выявление всех



	<p>проблем, по которым план действий необходимо усовершенствовать и расширить.</p> <ul style="list-style-type: none">• Реализация обновленного плана корректирующих действий с пересмотренными обязанностями и сроками выполнения.• Укрепление общей системы контроля и надзора путем обучения без отрыва от работы, чтобы проверить и дополнить существующие процедуры работ для того, обеспечить, что деятельность по лицензированию и надзору адекватно изложена, с учетом тщательного контроля за соблюдением всех нормативных требований и обеспечивать знания национальной инспекции по УВД в использовании этих обновленных процедур.• Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальной группы по PBN для осуществления прогресса в PBN и определении потребностей в обучении и решении проблемы безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Разработка национальной программы авиационной безопасности• Внедрение мер контроля качества безопасности, включающие проецирование опасных предметов при досмотре на рентгеновском оборудовании• Введение программы сертификации операторов досмотра с помощью компьютерной подготовки• Введение в процедуры управления рисками и оценки угроз• Понимание новейших технологий в области безопасности и процедуры сертификации для внедрения новых систем

УЗБЕКИСТАН

Техническая область	Выявленные потребности
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none">• Тщательный обзор плана корректирующих действий УППКБП ИКАО по УВД и действия, предпринимаемые в



	<p>ответ на замечания аудита, а также выявление всех проблем, по которым план действий необходимо усовершенствовать и расширить.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Реализация обновленного плана корректирующих действий с пересмотренными обязанностями и сроками выполнения. • Укрепление общей системы контроля и надзора путем обучения без отрыва от работа, чтобы проверить и дополнить существующие процедуры работ для того, обеспечить, что деятельность по лицензированию и надзору адекватно изложена, с учетом тщательного контроля за соблюдением всех нормативных требований и обеспечивать знания национальной инспекции по УВД в использовании этих обновленных процедур. • Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальной группы по PBN для осуществления прогресса в PBN и определении потребностей в обучении и решении проблемы безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none"> • Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя • Никаких дополнительных потребностей на данном этапе выявлено не было

ТАДЖИКИСТАН

Техническая область	Выявленные потребности
Управление воздушным движением	<ul style="list-style-type: none"> • Тщательный обзор плана корректирующих действий УППКБП ИКАО по УВД и действия, предпринимаемые в ответ на замечания аудита, а также выявление всех проблем, по которым план действий необходимо усовершенствовать и расширить. • Реализация обновленного плана корректирующих действий с пересмотренными обязанностями и сроками выполнения. • Укрепление общей системы контроля и надзора путем обучения без отрыва от работа, чтобы проверить и дополнить существующие процедуры работ для того, обеспечить, что деятельность по лицензированию и



	<p>надзору адекватно изложена, с учетом тщательного контроля за соблюдением всех нормативных требований и обеспечивать знания национальной инспекции по УВД в использовании этих обновленных процедур.</p> <ul style="list-style-type: none">• Поддержка ведомства гражданской авиации в ее усилиях по разработке плана реализации PBN, который в частности предусматривает создание национальной группы по PBN для осуществления прогресса в PBN и определении потребностей в обучении и решении проблемы безопасности.
Авиационная безопасность	<ul style="list-style-type: none">• Review of cargo security procedures to ensure compliance with forthcoming EU regulations and the introduction and approval of Regulated/Known consignor scheme• Understanding of latest security technology and procedures for certifying the introduction of new systems• Training in the identification of airport key points and the philosophy for introducing them into the National Aviation Security Programme• Theoretical and on job training for security auditors/Inspectors• Обзор процедур безопасности грузов для обеспечения соблюдения будущих правил ЕС и введение и утверждение схемы регулируемого / известного грузоотправителя• Понимание новейших технологий в сфере безопасности и процедуры сертификации внедрения новых систем• Обучение в выявлении ключевых точек аэропорта и принципы их введения в Национальную программу авиационной безопасности• Теоретическая подготовка и обучение без отрыва от работы для обеспечения аудиторов / инспекторов безопасности



5 ПРОЕКТ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ

5.1 ПРИНЯТАЯ СТРАТЕГИЯ

План действий описывает то, каким образом результаты, полученные по текущей ситуации, и выявленные потребности преобразуются в осуществление мер в ходе реализации проекта. Цель, таким образом, состоит в том, чтобы определить, структурировать и спланировать их в соответствии с «рабочими пакетами» (WP), описанными в резюме проекта (см. 2.1).

Таким образом, определение этих действий и их результаты отображаются в соответствующем WP с учетом того, что каждый WP имеет свой собственный график. Несмотря на соблюдение подхода по WP, следует понимать, что нынешний план действий может быть скорректирован в дальнейшем для уточнения планов реализации мероприятий в зависимости от дополнительных материалов, таких как новые запросы, которые могут возникнуть в ходе реализации проекта и тем самым изменить характер осуществления мероприятий и / или их объем и график реализации.

Иначе говоря, это первоначальный проект. Он будет готов, как только будет уточнена и утверждена разбивка деятельности с EASA. Пока же, те действия, которые подразумевают возможные взаимные накладки с темами проекта EASA, связанными с безопасностью полетов (WP2bis и WP3-ATMS/ANS), не разрабатываются. Тем не менее, были сделаны следующие предположения, лежащие в основе формирования этого первого проекта.

1. Распределение задач между проектом под руководством EASA и Проектом будет осуществляться в соответствии с предложением (см. 3.2.3).
2. Проект не развивает техническую помощь в Украине, в Грузии и Молдове по тем темам, которые охватываются соответствующими проектами твиннинга и технической помощи, чтобы избежать дублирования.
3. Поскольку до сих пор не удалось определить задачи, которые могут быть приняты в течение ЕКГА в области безопасности (WP2) и окружающей среды (WP3), он предложил, что, пока такое положение сохраняется, проект действует так, будто ЕКГА были не участвует .

Проект ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II проект может иметь дело с национальными планами PBN в рамках ИКАО при следующих предположениях:

1. Проект под руководством EASA соглашается с предлагаемой разбивкой и участвует в мероприятиях по регулированию УВД, не связанному с безопасностью полетов совместно с Проектом ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II, учитывая, что ЕК 552/2004 является положением о совместимости Европейской сети УВД (с изменениями, внесенными в ЕК 1070/2009); (PBN)
2. Руководитель по выполнению задач в ЕК поручает Проекту ТРАСЕКА по гражданской авиации II осуществлять поддержку государства Восточного



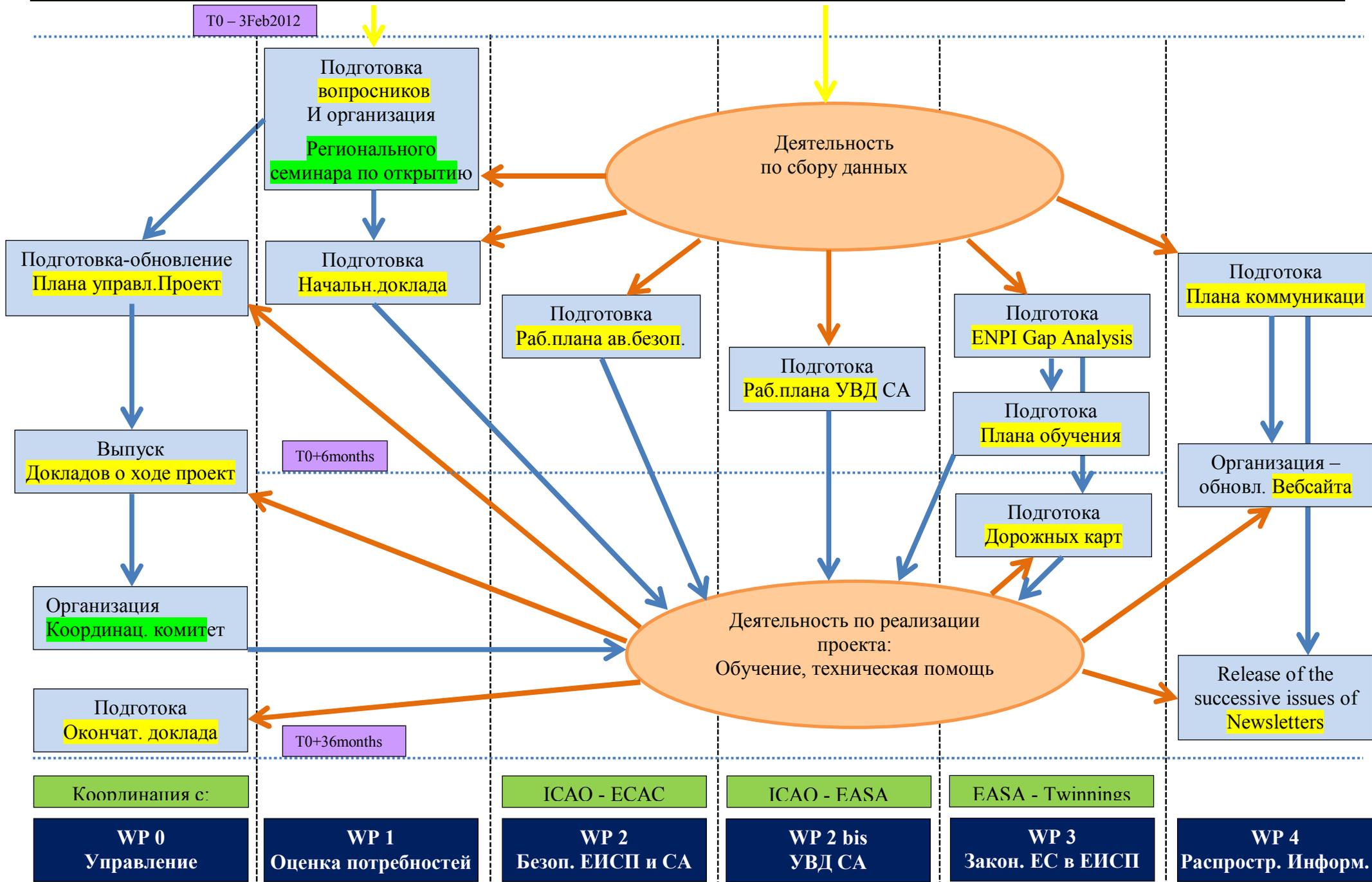
ЕИСП в их усилиях по планированию деятельности в отношении PBN в соответствии с концепцией PBN ИКАО, изложенной в Doc 9613;

3. Внешняя помощь Проекта по поддержке государств Восточного ЕИСП и государств Средней Азии в их усилиях по планированию PBN будет предложена и принята государствами.
4. Чтобы обеспечить успешный результат в этом направлении будет достигнуто соглашение по координации деятельности между ТРАСЕКА и офисом ICAO EUR/NAT.

Схема, приведенная на следующей странице, показывает общий принятый подход; деятельность по WP отражена в синих прямоугольниках (результаты — в желтых, и мероприятия / встречи — в зеленых) и оформлена в соответствии с различными столбцами, представляющими WP. Совместная деятельность, охватывающая различные WP, показана в оранжевом овале. Стрелки иллюстрируют взаимозависимость между всеми этими действиями.

Результаты ТРАСЕКА 1 + South Ring

T0 – 3Feb2012





5.2 РАБОЧИЕ ПАКЕТЫ

Примечание: В этой главе описывается реализация мероприятий, которые будут выполняться в рамках «рабочего пакета». WP0-Управление непосредственно не связан с осуществлением деятельности и, следовательно, не входит в план действий. Информация об управлении подробно изложена в Разделе 3.

5.2.1 ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ (WP 1)

Реализация этого WP началась с T0 и близится к завершению в T+2 месяца, с изданием настоящего доклада. Можно выделить следующие шаги.

- Подготовка и распространение вопросников, связанных с каждой из технических областей у бенефициаров. Это было сделано в самом начале проекта (3 февраля 2012 года). Кроме того, были рассмотрены результаты ТРАСЕКА 1 — для того, чтобы извлечь выгоду из существующих доступных документов и информации.
- Организация регионального семинара по Открытию Проекта в Киеве с 14 по 16 февраля 2012 года. На мероприятие были приглашены заинтересованные стороны и представители бенефициаров. Цели мероприятия были следующими:
 - Представить проект ТРАСЕКА II
 - Объяснить представителям бенефициаров правила ЕС, которые войдут в ЕСАА
 - Понять ситуацию бенефициаров и определить их потребности посредством проведения «круглых столов», под руководством STE, по заранее подготовленным вопросам. Результаты этих «круглых столов» отражаются соответственно в пунктах 4.1 и 4.2.
- Подготовка проекта данного доклада.

Кроме того, в этот двухмесячный период начала проекта, был начат процесс координации с EASA, с грузинским проектом твиннинга и с украинским проектом твиннинга, для того, чтобы согласовать сферу деятельности.



5.2.2 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ (WP 2)

Семинары по техническому обучению в сфере авиационной безопасности и запланированная техническая помощь отражают необходимость проведения анализа, проведенного на семинаре по открытию, и предназначены для удовлетворения потребностей в тех областях, в которых улучшение желательно.

Видно, что некоторые виды предлагаемого обучения предназначены как для государств ЕИСП, так и для государств Средней Азии, и, при необходимости, это обучение будет проводиться отдельно, чтобы отразить различные нормативные требования Приложения 17 ИКАО, которое относится к странам Средней Азии, и Doc 30 ЕКГА, который относится к странам ЕИСП.

Предлагаемая программа отражает требование, при котором среднеазиатские авиаперевозчики также должны соблюдать определенные правила ЕС при осуществлении операций в государствах ЕС.

Техническая область: авиационная безопасность		
Мероприятия	Тема	Целевые бенефициары
Обучение	Управление действиями по кибер-угрозе в области авиационной безопасности	Украина и Средняя Азия
	Avia Программа контроля качества в авиационной безопасности	Все бенефициары
	Сертификация Национальных аудиторов / инспекторов	Средняя Азия и Азербайджан
	Национальная программа сертификации операторов досмотра	Средняя Азия, Азербайджан и Армения
	УВД и ключевые элементы	Украина и Средняя Азия
Семинар	<p>Процедуры безопасности грузов и предлагаемые изменения в регулировании, которые должны вступить в силу с 2014 года, к этому времени все операторы должны будут соблюдать законодательство ЕС</p> <p>Внедрение и утверждение порядка схемы регулируемого/ известного грузоотправителя, которые в настоящее время не применяются ни у одного бенефициара</p>	Проводится отдельно для ЕИСП и СА



	Альтернативные утвержденные системы досмотра, в частности с применением собак	
	Презентация современных тенденций в области оборудования авиационной безопасности, включая поставки от утвержденных поставщиков Регулирующее воздействие, а также обучение и практические последствия по внедрению технологий, которые ранее не использовались	Средняя Азия, Азербайджан и Армения
	Разработка совместимой с правилами Национальной авиационной антикризисной программы	Средняя Азия и Молдова
	Процедуры оценки угроз и рисков, и их включение в Национальную программу авиационной безопасности	Средняя Азия, Азербайджан и Молдова
Техническая помощь	Создание одного конкретного компонента национальной авиационной антикризисной программы	Молдова
	Национальная Программа обучения авиационной безопасности и внедрения компьютерного обучения для сертификации операторов досмотра в новом учебном заведении	Армения
	Создание плана корректирующих действий по авиационной безопасности	Армения
	Порядок физического обследования аэропорта, включая требования по освещению и ограждению. Должно проводиться на месте с участниками	СА
	Процесс подготовки и предварительный процедуры тематического аудита ИКАО и последующая разработка плана корректирующих действий	СА, Армения
Ознакомительная	Будет проведена одна ознакомительная поездка в один крупный аэропорт ЕС, где используется новейшая утвержденная технология — чтобы этот опыт можно было перенять у ведомства гражданской авиации принимающего государства.	Подлежит уточнению



поездка	Будет организована с целью дополнить и расширить семинар по технологиям и оборудованию безопасности	
---------	---	--

5.2.3 УВД/ АЭРОНАВИГАЦИЯ В ГОСУДАРСТВАХ СА (WP 2bis)

Действия WP2bis подлежат утверждению EASA. Описание подробных действий в рамках этого WP будет предоставлено после получения официального одобрения EASA (см. главу 3.2.3).

5.2.4 ВНЕДРЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ЕС В ГОСУДАРСТВАХ ЕИСП (WP 3)

Итоги обмена мнениями с представителями государств ЕИСП, который происходил во время регионального семинара по Открытию проекта, позволили оценить текущую ситуацию и выявить потребности бенефициаров перед разработкой первых предложений о том, каковы будут мероприятия по законодательству ЕС в технических областях. Выявленные потребности, которые подпадают под рамки твиннинга или проекта EASA не трансформируются в мероприятия, которые необходимо осуществить.

Эти предварительные предложения отображаются ниже по каждой из технических областей, за исключением авиационной безопасности, которая разрабатывается в рамках WP 2, и УВД / аэронавигация, которая должна быть разработана после одобрения распределения с проектом EASA. Они будут завершены и / или уточнены, как только будут готовы результаты детального анализа недостатков по государствам ЕИСП.

Техническая область: доступ к рынку		
Мероприятия	Тема	Целевые бенефициары
Обучение	Положения законодательства ЕС о лицензировании и страховании авиаперевозчиков	Все государства ЕИСП
Семинар	Аэропортовые сборы и регулирования наземного обслуживания	
Техническая помощь	Подготовить / разработать новые положения о лицензировании и страховании авиаперевозчиков, в соответствии с Главой II Постановления ЕС 1008/2008 и с Постановлением ЕС 785/2004 (статья с 1 по 8, и 10)	Грузия*, Молдова



	Подготовка / разработка необходимых положений в регулировании распределения слотов аэропорта для того, чтобы установить и гарантировать независимый статус координатора	Украина**
--	---	-----------

* Эта техническая помощь в Грузии должна быть сначала согласована с соответствующим проектом твиннинга.

** Эта техническая помощь в Украине должна быть сначала согласована с соответствующим проектом твиннинга.

Техническая область: защита окружающей среды

Мероприятия	Тема	Целевые бенефициары
Обучение	Отображение / моделирование и управление шумом	Все государства ЕИСП
Семинар	1) Отображение / моделирование и управление шумом 2) Управление и изъятие из реестра ВС, не совместимых с Главой 3 Эта ознакомительная поездка должна состояться в одной из стран ЕС, являющихся косвенными бенефициарами (Болгария и Румыния), которые преодолели проблемы шума, стоящие сейчас перед государствами ЕИСП.	
Техническая помощь	Подготовить и осуществить план осуществления для организации мер по снижению уровня шума, отображение / моделирования и управления шумом	

Техническая область: другие положения

Мероприятия	Тема	Целевые бенефициары
Обучение	Права пассажиров, связанные с отказом в посадке, задержками и отменой рейсов	Все государства ЕИСП



	(Reg.261/2004), а также права инвалидов (Reg.1107/2006)	
Семинар	Сборы аэропорта и регулирование наземного обслуживания	
Техническая помощь	Организация рабочего времени для летных экипажей: поддержка в обеспечении понимания причин принятия отдельного законодательства по охране здоровья и безопасности воздушных экипажей	Грузия, Армения
	Организация рабочего времени для всех работников: обеспечение руководства при определении и понимании норм и правил, которые не были реализованы в национальной правовой системе для защиты работников	
	Туристические пакеты и туры: обеспечение руководства по определению и пониманию всех правил, которые должны быть приняты в национальной правовой системе защиты прав потребителей	
	Кодекс поведения для компьютеризированных систем бронирования: обеспечение руководства и технической экспертизы в Министерстве для того, чтобы облегчить понимание требований ЕС для принятия законодательства, задающего правила поведения	
	Ответственность авиаперевозчиков в случае аварии: обеспечить техническую экспертизу ведомству гражданской авиации для того, чтобы облегчить понимание и конкретные требования положений ЕС, дополняющих единые правила по ответственности перевозчиков, как они приняты в Грузии после ратификации Монреальской конвенции 1999 года.	Грузия

Эти предложения по различным техническим областям необходимо завершить и доработать. Нехватка времени, а также периодическое отсутствие представителей, специализирующихся на вопросах, обсуждаемых во время круглых столов, позволила получить только частичную информацию или информацию, которую придется подтвердить. Поэтому существует необходимость в лучшем понимании того, в чем государства ЕИСП не соответствуют законодательству ЕС, для того чтобы затем разработать эти предложения. Необходимо будет предпринять следующие шаги.



Анализ недостатков в государствах ЕИСП

Анализ недостатков в государствах ЕИСП будет основан на данных вопросника, уже подготовленного в начальный период; такой анализ будет сосредоточен на положениях законодательства ЕС. Для получения ответов предусмотрены две дополнительные опции: с одной стороны, миссии на месте, проводимые либо основной командой, либо STE для сбора информации за счет собеседований, и обзор документов в ведомстве гражданской авиации или, если необходимо, в соответствующих министерствах; а с другой стороны, отправка вопросника с ответами, частично уже полученными в ходе «круглых столов» координатору ведомства гражданской авиации или ответственному лицу, если оно известно, с просьбой дать ответы или подтвердить существующие ответы. Этот процесс должен быть завершён в течение четырех месяцев, начиная с текущего этапа, так, чтобы предоставить анализ недостатков к началу августа 2012 года (T0 +6 месяцев).

Учебный план

Сбор данных для выполнения анализа пробелов в государствах ЕИСП будет происходить параллельно с подготовкой учебного плана путем определения, на каких областях будет сосредоточено обучение, а именно, там, где недостатки являются существенными и общими для разных государств. В Учебном плане будут показаны различные курсы вместе с учебной программой, а также график их проведения в период с конца 2012 года до конца 2014 года. Он будет завершён в течение четырех месяцев, начиная с текущего этапа, к началу августа 2012 года (T0 + 6 месяцев). Деятельность по обучению начнется сразу после его утверждения.

Дорожные карты

Подготовка Дорожной карты также будет вытекать из результатов анализа пробелов в государствах ЕИСП, так как она направлена частично или полностью на ликвидацию пробелов. Дорожная карта, специфичная для каждого государства ЕИСП, определяет мероприятия технической помощи, которые необходимо осуществить, чтобы достичь запланированных целей, также определенных и согласованных с бенефициаром. Эти цели и вытекающие из них действия охватывают технические области WP3, а также авиационную безопасность, но ни одна из них не связана с безопасностью полетов, которая находится в ведении EASA, что также касается и Дорожной карты. Кроме того, мы планируем ввести два вида Дорожной карты, в зависимости от того, подписано ЕСАА с этим государством или нет. В первом случае (для Молдовы и Грузии), задачи будут полностью соотноситься с законодательством ЕС, которое следует реализовать в правовом поле. Во втором случае, задачи представляют собой комплекс правил законодательства ЕС, которые необходимо реализовать, а также информационно-просветительские встречи с лицами, принимающими решения, в различных учреждениях, чтобы способствовать развитию понимания и сближения с ЕСАА. Дорожная карта для Грузии будет выпущена в период T0 +6 месяцев, для того чтобы можно было как можно скорее начать ее реализацию и, таким образом, реализовать большее количество правил ЕСАА за счет технической помощи. Дорожные карты для остальных государств ЕИСП должны быть выпущены в период T0 +18 месяцев. Таким образом, техническая помощь в этих странах начнется не ранее этого срока — на середине периода реализации проекта.



5.2.5 РАСПРОСТРАНЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ (WP 4)

Эта часть представляет собой план распространения информации, который является программой для **повышения уровня осведомленности** общественности, формирования и контроля **коммуникационных потоков**, а определения **доступности** проекта.

Задачи и цели

Проект ТРАСЕКА гражданской авиации II в части деятельности по распространению информации предусматривает следующие задачи с соответствующими целями - или способами – для их достижения.

- Создать и / или повысить осведомленность о масштабах, целях и достижениях проекта:
 - За счет сообщения, напоминания и обновления по разным каналам информации о ходе проекта.
- Информировать бенефициариев и заинтересованные стороны о предстоящих мероприятиях проекта:
 - С помощью своевременных уведомлений с соответствующей степенью детализации.
- Стимулировать диалог и взаимопонимание между ключевыми игроками в отношении согласованного развития гражданской авиации в регионе ТРАСЕКА:
 - Подчеркивая преимущества в плане производительности, эффективности и устойчивости, вытекающие из нормативных требований и / или сближения со стандартами ИКАО и / или ЕС.

Целевая аудитория

Распространение деятельности будет направлено на представителей таких заинтересованных сторон:

- Министерства транспорта бенефициаров.
- Управление гражданской авиации бенефициаров.
- Авиационный сектор бенефициаров:
 - Авиалинии, ПАНО, аэропорты, операторы наземного обслуживания.
- Представители ТРАСЕКА и ЕК.
- Международные организации:
 - ICAO, EASA, ECAC, Eurocontrol.
- Связанные программы в географическом масштабе:
 - Техническое сотрудничество, твиннинг.
- СМИ.

Инструментарий

- Вебсайт проекта:
 - Вебсайт <http://www.TRACECA-org.org> будет основным средством распространения информации. Поскольку его гибкость и доступность позволит сэкономить время и деньги, для распространения информации необходимо использовать веб-сайт как можно больше.



- Вебсайты постоянно обновляются:
 - o Последние обновления о ходе проекта
 - o События и обучение (проведенное и предстоящее)
 - o Публикации и отчеты (протоколы заседания, презентации, ...)
 - o Результаты, достигнутые в рамках проекта
- Доступно на двух языках – английском и русском.
- Содержание собственного вебсайта проекта будет связано с информационным бюллетенем для ЕИСП на вебсайте http://www.enpi-info.eu/index.php?lang_id=450

- Электронная почта:
 - Вся электронная корреспонденция будет рассылаться с электронного адреса проекта: traceca-aviation@ukr.net
 - Электронная корреспонденция будет использоваться как можно шире для неофициальных уведомлений и информации.

- Письма:
 - Письма проекта будут иметь логотип ТРАСЕКА, логотип ЕС и цитату "Проект финансируется Европейским Союзом".
 - Письма будут использоваться для официальных сообщений / уведомлений.
 - Письма будут подписаны руководителем группы.

- Информационные бюллетени:
 - Бюллетени будут регулярно публиковаться каждые шесть месяцев — два раза в год.
 - Их главная цель — информировать о ходе различных мероприятий проекта.
 - Они будут включать общую информацию (назначение, цели), а также фактическую информацию (проведенные и предстоящие мероприятия, статистика), статьи на темы, связанные с проектом, интервью с ключевыми игроками, так или иначе участвующими в проекте или связанными с сектором авиации.
 - Бюллетени издаются как в электронном, так и в бумажном виде. Они также будут также размещены на веб-сайте и отправлены бенефициарам, и представителям ТРАСЕКА и Европейской комиссии.
 - Каждый номер выходит на английском и русском языках.

- Пресс-релизы:
 - Пресс-релизы должны быть изданы в связи с основными достижениями и этапами реализации проекта.
 - Они будут содержать заголовок, ведущий параграф с кратким изложением основных фактов, основную часть информации, цитаты, справочную информацию и контактные данные для получения дополнительной информации.
 - Их разработка и выпуск будет координироваться с информационной службой в Представительстве ЕС и с учетом их утверждения.



- Другие средства:
 - Другие способы распространения информации или продвижения проекта можно будет рассматривать в каждом конкретном случае на индивидуальной основе, если это будет актуально или если об этом попросит руководитель проекта.
 - Такими инструментами могут быть:
 - Рекламные материалы с логотипом ТРАСЕКА, например, баннеры или флеш-карты USB
 - Аудиовизуальная продукция
 - Пресс-конференции

Визуальный образ (логотип)

Формат и коммуникационные процедуры, связанные с проектом ТРАСЕКА по гражданской авиации II, определяют уникальный логотип проекта. Логотипом проекта является:



Уникальный образ, связанный с проектом ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II, также был определен с конкретным логотипом, связанным с флагом ЕС, что свидетельствует о поддержке ЕС и о его связи с другими проектами ТРАСЕКА.

Логотип ЕС с приведенным ниже текстом заявлением об отказе от ответственности будет присутствовать в каждом материале, произведенном в рамках проекта, как показано ниже:



Данный проект финансируется Европейским союзом

Шаблоны будут основаны на последних рекомендациях, изданных в Руководстве «Коммуникации и распространения информации по внешней деятельности ЕС» (http://ec.europa.eu/europeaid/work/visibility/documents/communication_and_visibility_manual_en.pdf)

График распространения информации

В следующей таблице отражены предполагаемые основные направления деятельности по распространению информации запланированы в течение первого года реализации Проекта. В течение последующих лет необходимо будет придерживаться данного планирования с указанием конкретных корректировок по времени проведения мероприятий или по достижению важных этапов.



Период (Т0)	Деятельность по распространению информации
+3m→+6m	Активация и обновление веб-сайта: корректировка содержания (на основании ТРАСЕКА 1) в соответствии с требованиями ТРАСЕКА II
+5m→+6m	Определение ключевой фигуры для интервью, которое будет публиковаться в ближайшем бюллетене и подготовка вопросов
+6m→+7m	Подготовка и выпуск пресс-релиза, связанного с проведением заседания Координационного комитета
+6m→+8m	Выпуск информационного бюллетеня #1
+6m→+12m	Постоянное обновление сайта
+11m→+12m	Определение ключевой фигуры для интервью, которое будет публиковаться в ближайшем бюллетене и подготовка вопросов

Порядок распространения информации

• Утверждение

- Лицом, ответственным за связи с внешними сторонами, является руководитель группы. Поэтому, любое сообщение должно быть либо подписано, либо утверждено руководителем группы, прежде чем оно будет опубликовано.
- Официальные публикации информации в форме информационных бюллетеней, пресс-релизов, пресс-конференций также должны быть одобрены делегацией ЕС.

• Оценка и мониторинг

- Любой комментарий или официальная реакция со стороны целевой аудитории, касательно содержания или средств распространения информации, будет записываться и анализироваться, а затем будет приниматься решение, следует ли проводить последующие действия.
- Статистические данные, в том числе данные, полученные при анализе веб-сайта (количество кликов, посещенные страницы, по стране, за период времени) будут периодически анализироваться с целью выявления тенденций и понимания лежащих в основе принципов.
- В основной группе будут проходить периодические брифинги по анализу распространения деятельности и по корректированию деятельности при необходимости.
- Действия, статистические данные и результаты в отношении распространения информации по каждому 6-месячному периоду будут отражены в соответствующем промежуточном отчете.

**5.3 ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН-ГРАФИК**

T0	Управление	Оценка потребностей	Авиа.безопасн. в ЕИСП и СА	УВД в СА	Закон ЕС в ЕИСП	Коммуникация			
.+m.	WP 0	WP 1	WP 2	WP 2 bis	WP 3	WP 4			
.+ 1		Запуск проекта / Регионал. Открытие	Миссия ТА в Азербайджане	Вся деятельность, указанная ниже, подлежит утверждению EASA	Вся деятельность, указанная ниже, подлежит утверждению EASA		1st SEMESTER		
		Подготовка начального этапа							
.+ 2	PMD	Первонач. Доклад						План коммуникации	
.+ 3	Координация							Активация вебсайта	
.+ 4			Рабочий план по авиа. безопасности для гос-в ЕИСП и СА						
.+ 5									
.+ 6		Доклад о ходе проекта n°1			Рабочий план по УВД для гос-в СА	Анализ пробелов по ЕИСП Учебный план по ЕИСП			
.+ 7	Координ. Комитет		Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА и ЕИСП	Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА	Дорожная карта для Грузии	Инф. бюллетень n°1	2-й семестр		
.+ 8	Координация, отчетность, мониторинг							Реализация обучения для гос-в ЕИСП и технической помощи для Грузии	Обновление вебсайта и распространение информации о деятельности проекта
.+ 9									
.+ 10									
.+ 11									
.+ 12	Доклад о ходе проекта n°2								
.+ 13	Координ. Комитет		Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА и ЕИСП	Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА	Реализация обучения для гос-в ЕИСП и технической помощи для Грузии	Инф. бюллетень n°2	3-й семестр		
.+ 14	Координация, отчетность, мониторинг					Обновление вебсайта и распространение информации о деятельности			



.+	15						проекта	4-й семестр		
.+	16									
.+	17									
.+	18	Доклад о ходе проекта п°3				Дорожная карта для ЕИСП				
.+	19	Координ. Комитет					Инф. бюллетень п°3			
.+	20	Координация, отчетность, мониторинг				Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА и ЕИСП	Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА		Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в ЕИСП	Обновление вебсайта и распространение информации о деятельности проекта
.+	21									
.+	22									
.+	23									
.+	24	Доклад о ходе проекта п°4								
.+	25	Координ. Комитет					Инф. бюллетень п°4	5-й семестр		
.+	26	Координация, отчетность, мониторинг				Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА и ЕИСП	Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА		Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в ЕИСП	Обновление вебсайта и распространение информации о деятельности проекта
.+	27									
.+	28									
.+	29									
.+	30	Доклад о ходе проекта п°5								
.+	31	Координ. Комитет					Инф. бюллетень п°5	6-й семестр		
.+	32	Координация, отчетность, мониторинг				Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА и ЕИСП	Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в СА		Реализация обучения и технической помощи для всех гос-в ЕИСП	Обновление вебсайта и распространение информации о деятельности



.+	33						проекта
.+	34						
.+	35	Проект окончат. Доклада					
		Координ. Комитет					
.+	36	Окончательны й доклад	Результаты WP2 включены в Окончат. доклад	Результаты WP2bis включены в Окончат. доклад	Результаты WP3 включены в Окончат. Доклад	Инф. бюллетень п°6	



6 ЖУРНАЛ РЕГИСТРАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРОЕКТА

6.1 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ПРОВОДИМАЯ В ТЕЧЕНИЕ НАЧАЛЬНОГО ПЕРИОДА

Деятельность, указанная в таблице ниже, относится к начальному периоду, т.е. с 3.02.2012 по 2.04.2012 (T0 – T0+2m).

Дата	Предмет	Результат
03 фев.	Подготовка и распространение вопросников, связанных с каждой из технических областей у бенефициаров	
10 фев.	Неофициальные встречи с Руководителем по выполнению задач ЕС в помещении Представительства ЕС	
13 фев.	Проект ЕС ТРАСЕКА II официально зарегистрирован в Министерстве экономики Украины	Карты регистрации проекта, выпущенные соответствующим министерством
14-16 фев.	Региональный семинар по Открытию в Киеве	Протокол семинара сформирован и распространен (22 фев.)
24 фев.	В рамках WP 1, разработана «Памятка по анализу достижений / полученного опыта ТРАСЕКА 1»	D1.1 выполнено (2 марта)
27 фев.	KE1 представил проект ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II на заседании ТРАСЕКА PS IGS в Брюсселе	
28 фев.	Координационная встреча с ЕКГА и ИКАО EUR / NAT организована в региональном офисе в Париже	
8-11 мар.	Проведение миссии технической помощи для Азербайджана в области авиационной безопасности	Отчет должен быть подготовлен в апреле
9 мар.	Встреча с Национальным секретарем IGC ТРАСЕКА Республики Азербайджан в Баку	
12-30 мар.	Проект первоначального отчета	D1.3 (включая D1.2) выполнено (2 апреля)
23 мар.	Неофициальные встречи с Руководителем по выполнению задач ЕС в помещении Представительства ЕС	
26 мар.	Координационная встреча с украинским проектом твиннинга	



2 апр.	Выпуск первоначального отчета	Окончательная версия первоначального отчета D1.3 в т.ч. вопросники (D1.2) и план коммуникации
--------	-------------------------------	---

6.2 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЗАПЛАНИРОВАННАЯ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД

Деятельность, указанная в таблице ниже, относится к следующему периоду, конец которого совпадает с выпуском первого промежуточного доклада о ходе работы, то есть с 3.04.2012 по 2.08.2012 (T0+2m – T0+6m).

Дата	Предмет	Результат
Май	Совещание высокого уровня с МТ, ВГА, Национальным секретарем ТРАСЕКА и Делегацией ЕС в Узбекистане	Формирование протокола
Середина мая	Посещение Грузии ключевыми экспертами КЕ1/КЕ3 для оценки текущей ситуации по реализации ЕСАА + согласование с грузинским проектом твиннинга (WP3)	Отчет о проведении миссии
Май	Подготовка и отправка подробных вопросников по техническим областям в качестве основы для анализа пробелов в ЕИСП (WP3)	Заполненные вопросники в с подтвержденными ответами бенефициаров
Май или июнь	Визит в Узбекистан для оценки авиационной безопасности (WP2)	Отчет об оценке авиационной безопасности
Конец мая	Подготовка и сдача Рабочего Плана по авиационной безопасности для государств СА и ЕИСП (WP2)	Рабочий План по авиационной безопасности (D2.1)
Май - июль	Активация и обновление веб-сайта (WP4)	Вебсайт активирован (D4.1)
Июль	Подготовка и сдача Рабочего Плана по УВД для стран Средней Азии (WP2bis)	Рабочий План по УВД (D2bis.1)
Июль	Проект и сдача анализа пробелов по ЕИСП (WP3)	Анализ пробелов по ЕИСП (D3.1)
Июль	Проект и сдача плана обучения по ЕИСП (WP3)	План обучения по ЕИСП (D3.2)
2 августа	Проект и сдача промежуточного отчета №1	Промежуточный отчет №1 (D0.1)



7 ПРИЛОЖЕНИЯ

7.1 ВОПРОСНИКИ



7.1.1 ДОСТУП К РЫНКУ

Директива Совета 96/67/ЕС от 15 октября 1996 г. О доступе к рынку наземного обслуживания в аэропортах Сообщества

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья 1§1(a)	Объем	Существует ли или находится в подготовке положение применительно к условиям доступа на рынок Наземного обслуживания в аэропортах открытых для коммерческих перевозок?		
2	Статья 1§1(a)	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то такое положение похоже на Директиву Совета 96/67/ЕС?		
3	Статья 1§1(a)	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то какие основные расхождения?		
4	Статья 2	Определения	Есть ли согласованное понимание определений отображенных в Директиве Совета 96/67/ЕС?		
5	Статья 2	Определения	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то какие основные расхождения?		
6	Статья 3§1/2	Администрация аэропорта	Существует ли единый орган управления в коммерческих аэропортах по управлению и эксплуатации?		
7	Статья 3§1/2	Администрация аэропорта	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то как управляются коммерческие аэропорты?		
8	Статья 3	Администрация аэропорта	Органы управления аэропортов также ведут деятельность по Наземному обслуживанию?		
9	Статья 4§1	Разделение счетов	Есть ли систематическое разделение счетов Наземного обслуживания деятельности от счетов другой деятельности, осуществляемых либо руководящим органом аэропорта либо пользователем аэропорта или поставщиком услуг Наземное обслуживание?		



10	Статья 4§2	Разделение счетов	Есть ли финансовые потоки между деятельностью органа управления, как администрации аэропорта, и ее деятельностью по Наземному обслуживанию?		
11	Статья 4§2	Разделение счетов	Есть ли независимый эксперт назначенный государством, чтобы проверять это эффективное разделение счетов и отсутствие финансовых потоков?		
12	Статья 5§1	Комитет пользователей аэропорта	Есть ли или запланировано ли учредить в коммерческих аэропортах комитет из представителей пользователей аэропорта?		
13	Статья 5§2	Комитет пользователей аэропорта	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то является ли такой комитет открытым для любого пользователя аэропорта?		
14	Статья 6§1	Наземное обслуживание для третьих лиц	Есть положения, обеспечивающие свободный доступ поставщиков услуг Наземное обслуживание при определенных условиях?		
15	Статья 6§1	Наземное обслуживание для третьих лиц	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», каковы эти условия?		
16	Статья 6§2	Наземное обслуживание для третьих лиц	Есть ли ограничения числа уполномоченных поставщиков услуг Наземное обслуживание?		
17	Статья 6§2	Наземное обслуживание для третьих лиц	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то на каких основаниях - то есть категориях Наземного обслуживания - основаны эти ограничения?		
18	Статья 6§3	Наземное обслуживание для третьих лиц	Есть ли по крайней мере один поставщик услуг Наземное обслуживание непрямо или косвенно контролируемый либо руководящим органом аэропорта либо пользователем аэропорта, перевозящим более 25% пассажиров или грузов в аэропорту?		



19	Статья 6§4	Наземное обслуживание для третьих лиц	Есть ли у пользователя аэропорта выбор между по меньшей мере двумя поставщиками любой категории Наземного обслуживания?		
20	Статья 7§1/2	Самообслуживание	Есть положения, гарантирующие свободу самостоятельного обслуживания при определенных условиях?		
21	Статья 7§1/2	Самообслуживание	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», каковы эти условия?		
22	Статья 7§2	Самообслуживание	Если право на самообслуживание ограничено, то являются ли критерии выбора выбранных пользователей аэропорта адекватными, прозрачными и недискриминационными?		
23	Статья 8§2	Централизованная инфраструктура	Является ли управление централизованной инфраструктурой прозрачным, объективным и недискриминационным?		
24	Статья 9§1	Исключения	Существуют ли определенные ограничения свободного места или возможностей, мешающих открытию рынка?		
25	Статья 9§2(b)	Исключения	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», есть ли план соответствующих мер для преодоления препятствий?		
26	Статья 10	Консультативная комиссия	Есть ли консультативная комиссия, которая ориентирует и следит за открытием рынка?		
27	Статья 11§1(c)	Отбор поставщиков	Управляется ли процедура отбора независимым образом, чтобы избежать конфликта интересов?		
28	Статья 11§1(c) /3	Отбор поставщиков	Проводятся ли консультации с комитетом пользователей в этой процедуре отбора?		
29	Статья 11§1(d)	Отбор поставщиков	Какой максимальный срок, на который отбираются поставщики Наземного обслуживания?		
30	Статья	Консультации	Есть ли процедура консультаций, по крайней		



	13		мере, один раз в год с руководящим органом аэропорта, комитетом пользователей аэропорта и поставщиками наземного обслуживания?		
31	Статья 13	Консультации	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то обсуждаются ли цены и организация наземного обслуживания, которые предоставляются на особых условиях?		
32	Статья 14§1	Утверждение	Требуется ли утверждение независимого государственного органа по наземному обслуживанию поставщиков или по самообслуживанию?		
33	Статья 14§1	Утверждение	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то относятся ли критерии для такого утверждения к устойчивому финансовому положению и достаточному страхованию, безопасности сооружений, а также охране окружающей среды и соблюдению соответствующих социальных законов?		
34	Статья 14§1(a)/(b)	Утверждение	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то применяются ли эти критерии на недискриминационной основе и относятся ли они к намеченным целям?		
35	Статья 15	Правила поведения	Есть ли положения, запрещающие поставщику услуг оказывать наземное обслуживание или пользователю аэропорта осуществлять услуги наземного обслуживания или самообслуживания, если они не соблюдают правила?		
36	Статья 15(a)/(b)	Правила поведения	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то применяются ли эти положения на недискриминационной основе и относятся ли к намеченной цели?		
37	Статья	Правила	Есть ли положения, требующие от поставщиков		



	15	поведения	наземного обслуживания участвовать на справедливой и недискриминационной основе в выполнении публичных обязательств по предоставлению услуг, в том числе обязательства по обеспечению непрерывной работы?		
38	Статья 16§1	Доступ к сооружениям	Есть ли положения, обеспечивающие, чтобы поставщики наземного обслуживания и пользователи аэропорта, желающие проводить самообслуживание, имели доступ к сооружениям аэропорта в необходимом объеме?		
39	Статья 16§2	Доступ к сооружениям	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то разделено ли пространство, доступное для наземного обслуживания в аэропорту, между различными поставщиками наземного обслуживания и самообслуживания пользователей аэропорта, в том числе новых участников рынка, в необходимом объеме?		
40	Статья 16§3	Доступ к сооружениям	Взимается ли плата за доступ к сооружениям аэропорта?		
41	Статья 16§3	Доступ к сооружениям	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то определяется ли эта плата в соответствии с актуальными, объективными, прозрачными и недискриминационными критериями?		
42	Статья 21	Право апелляции	Есть ли положения, гарантирующие, что любая из сторон, имеющая законные интересы, имела право обжаловать решения или отдельные меры, связанные с самообслуживанием, выбором поставщиков, проведением консультаций, утверждением, правилами поведения и доступом к сооружениям?		
43	Статья 23§1	Внедрение	Есть ли - или запланировано ли - ссылаться на Директиву Совета 96/67/ЕС в принятых или		



			принимаемых правовых мерах, или в их официальной публикации?		
44	Статья 23§2	Внедрение	Сообщаются ли (или будут сообщаться) основные положения национального законодательства в Европейскую комиссию?		
45	Annex	Список услуг по наземному обслуживанию	Классифицируется ли наземное обслуживание в соответствии с Директивой Совета 96/67/ЕС?		
46	Annex	Список услуг по наземному обслуживанию	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то какие основные расхождения?		

Директива 2009/12/ЕС от 11 марта 2009 года о сборах аэропорта

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья1	Тема	Действуют ли или готовятся ли положения применительно к условиям для взимания аэропортовых сборов?		
2	Статья1	Тема	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то является ли такое положение аналогичным директиве 2009/12/ЕС?		
3	Статья1	Тема	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то в чем состоят основные расхождения?		
4	Статья1§2	Тема	Действует ли или готовится ли положение применительно к условиям для взимания аэропортовых сборов, к каким аэропортам оно применимо?		
5	Статья1§3	Тема	Есть ли список аэропортов, упомянутых в предыдущем вопросе?		
6	Статья2	Определения	Согласовано ли понимание определений отображенных в Директиве 2009/12/ЕС?		
7	Статья2	Определения	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то в		



			чем состоят основные расхождения?		
8	Статья3	Отсутствие дискриминации и	Применяются ли аэропортовые сборы среди пользователей аэропорта недискриминационным образом?		
9	Статья3	Отсутствие дискриминации и	Есть ли условия по аэропортовым сборам для государственных и общественных интересов, в том числе экологических проблем?		
10	Статья3	Отсутствие дискриминации и	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то являются ли критерии, используемые для таких условий актуальными, объективными и прозрачными?		
11	Статья4	Сеть аэропортов	Если есть одна или различные сети в аэропортах, то используют ли они общую систему сборов?		
12	Статья6§1	Консультации и решение вопросов	Есть ли процедура консультаций, по крайней мере, один раз в год между органом управления аэропорта и представителями пользователей аэропорта для решения проблем функционирования системы аэропортовых сборов, уровня аэропортовых сборов и качества обслуживания?		
13	Статья6§2	Консультации и решение вопросов	В случае изменения аэропортовых сборов, имеет аэропорт ли руководящий орган обязательство представить предложение с указанием причин предлагаемых изменений?		
14	Статья6§2	Консультации и решение вопросов	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», должен ли руководящий орган аэропорта проводить консультации с пользователями аэропорта и принимать к сведению их мнение, прежде чем будет принято решение?		
15	Статья6§2	Консультации и решение вопросов	Существуют ли сроки представления предложений по изменениям и публикации до вступления его в силу?		



16	Статья6§2	Консультации и решение вопросов	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то, какие это сроки?		
17	Статья6§3	Консультации и решение вопросов	В случае разногласий о решении об аэропортовых сборах, есть ли независимый орган надзора, который, по просьбе любой из сторон, может вмешаться и рассмотреть обоснование этого решения?		
18	Статья6§4	Консультации и решение вопросов	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то значит ли это, что несогласованное решение не вступает в силу, пока независимый орган не рассмотрит дело?		
19	Статья6§5(a)	Консультации и решение вопросов	Является ли обязательной процедурой в соответствии с национальным правом, при котором аэропортовые сборы и их максимальный уровень непосредственно определяются или утверждаются независимым органом надзора?		
20	Статья7§1(a)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли орган управления аэропорта информацию каждому пользователю аэропорта или его представителям, включая перечень различных услуг и инфраструктуры предусмотренных в обмен на плату, которая взимается аэропортом?		
21	Статья7§1(b)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли руководящий орган аэропорта информацию для каждого пользователя аэропорта или его представителя, включая методологию, используемую для установления аэропортовых сборов?		
22	Статья7§1(c)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, сделать аэропорт руководящего органа предоставлять информацию для каждого пользователя		



			аэропорта или его представителю в том числе в общей структуре затрат в отношении объектов и услуг, к которым относятся аэропортовые сборы?		
23	Статья 7§1(d)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли руководящий орган аэропорта информацию для каждого пользователя аэропорта или его представителя о доходах от различных платежей и общую стоимость услуг, входящих в них?		
24	Статья 7§1(e)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли руководящий орган аэропорта информацию для каждого пользователя аэропорта или его представителя о финансировании от государственных органов власти и услуги, к которым относятся аэропортовые сборы?		
25	Статья 7§1(f)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли руководящий орган аэропорта информацию для каждого пользователя аэропорта или его представителя, включая прогнозы ситуации в аэропорту, что касается сборов, роста объема перевозок и предлагаемых инвестиций?		
26	Статья 7§1(g)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли руководящий орган аэропорта информацию для каждого пользователя аэропорта или его представителя о фактическом использовании инфраструктуры аэропорта и оборудования за определенный период?		
27	Статья 7§1(h)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, дает ли руководящий орган аэропорта информацию для каждого пользователя аэропорта или его представителя о предполагаемых результатах любых основных прилагаемых инвестиций с точки зрения их влияния на пропускную		



			способность аэропорта?		
28	Статья7§2(a)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, предоставляют ли пользователи аэропорта информацию руководящему органу аэропорта о своих прогнозах в отношении объемов движения?		
29	Статья7§2(b)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, предоставляют ли пользователи аэропорта информацию руководящему органу аэропорта об их прогнозах относительно состава и использования их парка ВС?		
30	Статья7§2(c)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, предоставляют ли пользователи аэропорта информацию руководящему органу аэропорта о своих проектах развития в аэропорту?		
31	Статья7§2(d)	Прозрачность	Когда проводятся консультации, предоставляют ли пользователи аэропорта информацию руководящему органу аэропорта о своих требованиях к аэропорту?		
32	Статья8	Новая инфраструктура	Проводит ли руководящий орган аэропорта консультации с пользователями аэропорта перед принятием окончательного решения о планах новой инфраструктуры?		
33	Статья9§1	Стандарты качества	Имеют ли право руководящий орган аэропорта и пользователи аэропорта или их представители вступать в переговоры с целью заключить соглашение об уровне обслуживания в отношении качества услуг, предоставляемых в аэропорту?		
34	Статья9§2	Стандарты качества	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то определяют ли такие соглашения уровень обслуживания, предоставляемого руководящим органом аэропорта с учетом существующей системы или уровень аэропортовых сборов и		



			уровень услуг, на который пользователи аэропорта имеют право в обмен на аэропортовые сборы?		
35	Статья10§1	Дифференциация услуг	Имеет ли руководящий орган аэропорта право менять качество и объем услуг конкретного аэропорта, терминала или части терминала, с целью предоставления индивидуальных услуг или специального терминала или части терминала?		
36	Статья10§1	Дифференциация услуг	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то является ли уровень аэропортовых сборов дифференцированным в зависимости от качества и объема таких услуг и их стоимости?		
37	Статья10§2	Дифференциация услуг	Когда такие специализированные услуги существуют, то получает ли пользователь, желающих их использовать, право на доступ к ним, к терминалу или к части терминала?		
38	Статья10§2	Дифференциация услуг	В случае ограничения пропускной способности аэропорта, не дающей пользователям иметь доступ к индивидуальным услугам и / или специальному терминалу или части терминала, существуют ли уместные, объективные, прозрачные и недискриминационные критерии для определения доступа?		
39	Статья11§1	Независимый орган надзора	Если есть независимый надзорный орган, то каков его круг задач и обязанностей, связанных с аэропортовыми сборами?		
40	Статья11§3	Независимый орган надзора	Если есть независимый надзорный орган, то является ли он функционально независимым от любого органа управления аэропорта или авиаперевозчика?		
41	Статья11§5	Независимый орган надзора	Если есть независимый надзорный орган, то финансируется ли он за счет взимания сбора с		



			пользователей аэропорта и органов управления аэропорта?		
42	Статья11§6	Независимый орган надзора	Применяются ли, закрепленные в законодательстве, меры по решению разногласий аэропортовым сборам?		
43	Статья11§7	Независимый орган надзора	Если есть независимый надзорный орган, то получает ли он доступ ко всей необходимой информации для выполнения своих задач?		
44	Статья11§8	Независимый орган надзора	Если есть независимый надзорный орган, то публикует ли он годовой отчет о своей деятельности?		

Постановление (ЕС) № 785/2004 от 21 апреля о требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов ВС

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья1	Цель	Применяется ли или готовится к применению положение о страховых требованиях авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов?		
2	Статья1	Цель	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то похоже ли такое положение на Положение (ЕС) № 785/2004?		
3	Статья1	Цель	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», каковы основные расхождения?		
4	Статья2	Объем	Существует ли положение, применимое ко всем авиаперевозчикам и всем эксплуатантам воздушных судов, осуществляющих полеты на территорию, с территории, над территорией, за исключением государственных воздушных судов, моделей самолета, дирижаблей, змеев,		



			парашютов, некоммерческих ВС или планеров, МТОМ которых меньше 500 кг?		
5	Статья2	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», каков объем применяемого положения?		
6	Статья3	Определения	Есть ли согласованное понимание определений отображенных в Положении (ЕС) No 785/2004?		
7	Статья3	Определения	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», каковы основные расхождения?		
8	Статья4§1	Принципы страхования	Являются ли авиаперевозчики и эксплуатанты воздушных судов застрахованными в отношении их авиационных обязательств в отношении пассажиров, багажа, грузов и третьих лиц?		
9	Статья4§1	Принципы страхования	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», включены ли в риски военные действия, терроризм, угон, акты саботажа, незаконного захвата воздушных судов и гражданские волнения?		
10	Статья4§2	Принципы страхования	Являются ли авиаперевозчики и эксплуатанты воздушных судов застрахованы на каждый полет, независимо от того, эксплуатируется ли воздушное судно на правах их собственности или любой другой формы договора аренды или в рамках совместных операций или франшизы, код-шеринга или любого другого похожего соглашения?		
11	Статья5§1	Соблюдение норм	Демонстрируют ли авиаперевозчики и эксплуатанты воздушных судов соблюдение норм, путем предоставления компетентным органам страхового сертификата или другого доказательства действительного страхования?		
12	Статья6§1	Страхование по обязательства	Какое минимальное страховое покрытие, которое применяется при обязательствах в отношении SDRs на пассажира?		



		м в отношении пассажиров, багажа и груза			
13	Статья6§2	Страхование по обязательствам в отношении пассажиров, багажа и груза	Какое минимальное страховое покрытие, которое применяется по обязательствам в коммерческой деятельности в отношении багажа по SDRs на пассажира?		
14	Статья6§3	Страхование по обязательствам в отношении пассажиров, багажа и груза	Какое минимальное страховое покрытие, которое применяется по обязательствам в коммерческой деятельности в отношении грузов по SDR за килограмм?		
15	Статья7§1	Страхование по обязательствам в отношении третьих лиц	Какое минимальное страховое покрытие, которое применяется по обязательствам в отношении третьих лиц, для каждого самолета, в отношении SDRs на один инцидент?		
16	Статья8§1/2/ 3	Правоприменение и санкции	Как обеспечивается то, чтобы авиаперевозчики и эксплуатанты воздушных судов соблюдали действующее Положение о страховых требований?		
17	Статья8§4	Правоприменение и санкции	Есть ли санкции за нарушение применяемого положения о страховых требованиях?		
18	Статья8§5/6/ 7	Правоприменение и санкции	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то, что это за санкции?		
19	Статья8§4	Правоприменение и санкции	Оказались ли санкции, упомянутые в предыдущем вопросе, эффективными, пропорциональными и сдерживающими?		



Постановление Совета (ЕЭС) № 95/93 от 18 января 1993 года Об общих правилах распределения слотов в аэропортах Сообщества - с поправками, внесенными Постановлением (ЕС) № 793/2004 от 21 апреля 2004 года

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья1	Объем	Применяются ли или готовятся ли положения к выделению слотов в аэропортах?		
2	Статья1	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то является ли такое положение похожим на Положение Совета (ЕС) 95/93 с поправками, внесенными Положением (ЕС) 793/2004?		
3	Статья1	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные расхождения?		
4	Статья2	Определения	Есть ли согласованное понимание определений отображенных в Положении Совета (ЕЭС) 95/93 с поправками, внесенными Положением (ЕС) 793/2004?		
5	Статья2	Определения	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные расхождения?		
6	Статья3§1	Условия для координации аэропортов	Есть ли согласование между аэропортами и / или графиками в назначенных аэропортах?		
7	Статья3§3	Условия для координации аэропортов	Есть ли анализ пропускной способности в неназначенных аэропортах или графики согласования, когда пропускная способность считается недостаточной?		
8	Статья3§3	Условия для координации аэропортов	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», какие методы, цели и условия информирования о результатах такого анализа?		
9	Статья3§5/6	Условия для координации аэропортов	При каких обстоятельствах аэропорт с проблемами пропускной способности должен быть назначен для координации?		
10	Статья4§1	Посредник по графикам или	Проводятся ли консультации с авиаперевозчиками или их представителями, органом управления аэропорта и		



		координатор	координационным комитетом перед назначением посредника по графикам или координатора?		
11	Статья4§2(b)	Посредник по графикам или координатор	Обеспечивается ли независимость координатора?		
12	Статья4§2(b)	Посредник по графикам или координатор	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», как обеспечивается независимость координатора?		
13	Статья4§3	Посредник по графикам или координатор	Участвуют ли посредники и координаторы в международных конференциях авиаперевозчиков по составлению графиков?		
14	Статья4§5	Посредник по графикам или координатор	Является ли координатор единственным лицом, ответственным за распределение слотов?		
15	Статья4§6	Посредник по графикам или координатор	Осуществляется ли мониторинг соответствия графиков и слотов в сотрудничестве с органом управления аэропорта и с УВД?		
16	Статья4§8	Посредник по графикам или координатор	Предоставляет ли координатор по запросу в разумные сроки и бесплатно для рассмотрения заинтересованных сторон информацию об архивных, запрошенных, выделенных, оставшихся слотах, а также полную информацию о критериях, используемых при распределении?		
17	Статья5§1	Координационный комитет	Существует ли координационный комитет в координируемых аэропортах, открытый для ключевых участников процесса (авиакомпаний или их представителей, руководящего органа аэропорта, УВД и ГА)?		
18	Статья5§1(a)/(b)	Координационный комитет	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», каковы задачи такого комитета?		
19	Статья5§1(a)/(b)	Комитет представителей	Существует ли или планируется введение в коммерческих аэропортах комитета представителей		



		пользователей аэропорта	пользователей аэропорта?		
20	Статья6§1	Параметры координации	Есть ли параметры в координируемых аэропортах, которые определяются дважды в год с учетом всех соответствующих технических, эксплуатационных и экологических ограничений?		
21	Статья6§3	Параметры координации	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», обсуждается ли определение этих параметров в рамках координационного комитета с целью увеличения пропускной способности и количества слотов?		
22	Статья7§1	Информация для посредников и координаторов	Получают ли координаторы и / или посредники по графикам всю необходимую информацию в нужном формате от авиаперевозчиков?		
23	Статья7§1	Информация для посредников и координаторов	Содержит ли представленная информация возможный статус нового участника в отношении запрашиваемых слотов.		
24	Статья8§2	Процесс распределения слотов	Каковы условия для авиаперевозчиков, чтобы сохранить на следующий эквивалентный период планирования свой назначенный ряд слотов?		
25	Статья8§3	Процесс распределения слотов	Когда все запрошенные слоты невозможно предоставить всем авиаперевозчикам, отдается ли предпочтение коммерческим перевозчикам (по графику и вне графика)?		
26	Статья8§4	Процесс распределения слотов	При каких условиях допускается перепланирование ряда слотов в графике до выделения остальных слотов из пула слотов?		
27	Статья8а§1/2 /3	Гибкость слотов	При каких обстоятельствах допускается перемещение слотов?		
28	Статья8а§1/2 /3	Гибкость слотов	При каких обстоятельствах разрешается обмен слотов?		
29	Статья9§1	Государственные обязательства по	Зарезервированы ли слоты для работы маршрутов, введенных в качестве государственных обязательств по		



		обслуживанию	обслуживанию?		
30	Статья10§1	Пул слотов	Устанавливает ли координатор пул слотов?		
31	Статья10§2/4	Пул слотов	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», как это пул заполняется?		
32	Статья10§6/7	Пул слотов	Это правило применимо для назначения слотов из пула для новых участников?		
33	Статья10§9	Пул слотов	Каковы положения если продолжают проблемы для получения слотов для новых участников?		
34	Статья11§1	Жалобы и право апелляции	Какие положения для рассмотрения жалоб?		
35	Статья11§2	Жалобы и право апелляции	Какие меры принимаются для защиты координаторов в отношении требований о возмещении убытков, связанных с их функциями, за исключением случаев грубой небрежности или умышленных неправомерных действий?		
36	Статья12	Отношения с третьими странами	Какие меры принимаются в отношении распределения и использования слотов, если третья страна не предоставляет сопоставимые условия и / или способствует своим собственным авиаперевозчикам или авиаперевозчикам других стран?		



7.1.2 УВД

№	Номер Положения ЕС	Известное положение	Принятие	Внедрение
	Общие рамки			
1.	№ 549/2004 Положение (ЕС) № 549/2004 Европейского Парламента и Совета от 10 марта 2004 года, устанавливающее основу для создания единого европейского неба (в рамках Правил)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
	Схема тарификации			
2.	№ 1794/2006 от 6 декабря 2006 года, устанавливающее общую схему тарификации за аэронавигационное обслуживание	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
3.	№ 1191/2010 от 16 декабря 2010 вносящее изменения в Положение (ЕС) № 1794/2006 устанавливающее общую схему тарификации за аэронавигационное обслуживание	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		



№	Номер Положения ЕС	Известное положение	Принятие	Внедрение
	Мониторинг производительности			
4.	№ 1070/2009 Европейского Парламента и Совета от 21 октября 2009 по внесению поправок в Положения (ЕС) № 549/2004, (ЕС) № 550/2004, (ЕС) № 551/2004 и (ЕС) N ° 552/2004 с целью повышения производительности и устойчивости системы европейской авиации.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
5.	№ 691/2010 от 29 июля 2010 года, устанавливающее схему производительности по аэронавигационному обслуживанию и сетевым функциям и вносящее изменения в Положение (ЕС) № 2096/2005, устанавливающее общие требования к обеспечению аэронавигационного обслуживания	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
	Надзор и сертификация			
6.	№ 550/2004 Европейского Парламента и Совета от 10 марта 2004 года на предоставление аэронавигационного обслуживания в Едином европейском небе (Постановление об услугах)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
7.	№ 1315/2007 Отозвано и заменено № 1034-2011 от 8 ноября 2007 года о надзоре за безопасностью полетов в организации воздушного движения и вносящее изменения в Положение (ЕС) № 2096/2005	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		



№	Номер Положения ЕС	Известное положение	Принятие	Внедрение
8.	№ 2096/2005 Отозвано и заменено № 1035-2011 от 20 декабря 2005 года, устанавливающее общие требования к обеспечению аэронавигационного обслуживания с поправками, внесенными: - Положением Комиссии (ЕС) № 1315/2007 от 8 ноября 2007 года о надзоре за безопасностью полетов в организации воздушного движения и вносящее изменения в Положение (ЕС) 2096/2005 - Положением Комиссии (ЕС) № 482/2008 от 30 мая 2008 о создании системы программного обеспечения безопасности, которая должна быть внедрена аэронавигационными службами и вносящее изменения в Приложение II к Положению (ЕС) № 2096/2005 - Положением Комиссии (ЕС) № 668/2008 от 15 июля 2008 года о внесении поправок в Приложения II - V Положения (ЕС) № 2096/2005, устанавливающего общие требования к обеспечению аэронавигационного обслуживания, что касается методов работы и оперативных процедур	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
	Лицензии АТСО			
9.	№ 805/2011 от 10 августа 2011, устанавливающее детальные правила для лицензий и сертификатов авиадиспетчеров по Положению (ЕС) № 216/2008 Европейского Парламента и Совета	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		



№	Номер Положения ЕС	Известное положение	Принятие	Внедрение
	Управление воздушным пространством			
10.	№ 551/2004 Европейского Парламента и Совета от 10 марта 2004 года об организации и использовании воздушного пространства в Едином европейском небе (Положение о воздушном пространстве)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
11.	№ 2150/2005 от 23 декабря 2005, устанавливающее общие правила для гибкого использования воздушного пространства	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
12.	№ 730/2006 от 11 мая 2006 года по классификации воздушного пространства и доступа рейсов по правилам визуальных полетов выше уровня полета 195	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
13.	№ 176/2011 от 24 февраля 2011 года об информации, предоставляемой до создания и модификации функциональных блоков воздушного пространства	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
	Положение о транспортной совместимости			
14.	№ 552/2004 Европейского Парламента и Совета от 10 марта 2004 года о совместимости европейской сети организации воздушного движения (Положение о совместимости)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		



№	Номер Положения ЕС	Известное положение	Принятие	Внедрение
	Спецификации о совместимости			
15.	№ 1033/2006 от 4 июля 2006 года, устанавливающее требования к процедурам планов полетов в предполетной фазе для Единого европейского неба	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
16.	№ 633/2007 от 7 июня 2007 устанавливающее требования к применению протокола передачи сообщений в полете, используемого для целей уведомления, координации и передачи рейсов между органами управления воздушным движением	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
17.	№ 1265/2007 от 26 октября 2007 года, устанавливающее требования расстояния голосового канала воздух-земля для Единого европейского неба	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
18.	№ 1032/2006 от 6 июля 2006 года, устанавливающее требования к автоматическим системам обмена полетными данными с целями уведомления, координации и передачи рейсов между органами управления воздушным движением	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
19.	№ 29/2009 от 16 января 2009 устанавливающее требования к услугам передачи данных по Единому европейскому небу.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		



№	Номер Положения ЕС	Известное положение	Принятие	Внедрение
20.	№ 30/2009 от 16 января 2009 вносящее изменения в Положение (ЕС) № 1032/2006, по требованиям к автоматическим системам обмена полетными данными, вспомогательными для услуг передачи данных.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
21.	№ 262/2009 от 30 марта 2009 устанавливающее требования к согласованному распределению и использованию кодов запрашивающего лица Mode S для Единого европейского неба.	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
	SESAR			
22.	№ 219/2007 от 27 февраля 2007 года о создании совместного проекта для разработки нового поколения европейского управления воздушным движением (SESAR)	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		
23.	№ 1361/2008 от 16 декабря 2008 вносящее изменения в Положение (ЕС) № 219/2007 о создании совместного проекта для разработки нового поколения европейской системы организации воздушного движения (SESAR).	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет		



Doc 9734-AN/959 РУКОВОДСТВО по надзору за безопасностью полетов, Часть А - Создание и управление государственной системой надзора за безопасностью полетов

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Р. 3.2	Первичное авиационное законодательство	Назовите правила ИКАО и ваши национальные правила, поддерживающие Приложения ИКАО Doc. 7300.		
2	Р. 3.2	Первичное авиационное законодательство	Каким положением устанавливается деятельность ВГА?		
3	Р. 3.2	Первичное авиационное законодательство	Какое положение определяет квалификацию и компетентность авиационного персонала, с помощью системы лицензирования персонала (например, выдача / проверка, переоформление, приостановление или отзыв / аннулирование лицензий и свидетельств о квалификации в соответствующих случаях)?		
4	Р. 3.2	Первичное авиационное законодательство	Какое положение определяет деятельность обслуживания воздушного движения и связанных с ним видов деятельности / функций, таких как предоставление графиков, телекоммуникационные и навигационные средства?		



5	P. 3.2	Первичное авиационное законодательство	Какое положение определяет расследования авиационных происшествий и инцидентов, которые могут быть возложены на независимый или отдельный орган?		
	P. 3.2	Первичное авиационное законодательство	Какие положение отделяет функцию предоставления услуг от функции надзору за безопасностью полетов?		
6	P. 3.3	Конкретные эксплуатационные правила	Соответствуют ли государственные законы и правила Приложениям Чикагской конвенции?		
7	P. 3.3	Конкретные эксплуатационные правила	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные расхождения?		
8	P. 3.3	Конкретные эксплуатационные правила	Выполнило ли государство обязательство сотрудничать в обеспечении максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур и методов, как того требует статья 37 Конвенции?		
9	P. 3.3	Конкретные эксплуатационные правила	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные расхождения?		



10	P. 3.3	Конкретные эксплуатационные правила	Приняты ли у вас правила других государств?		
11	P. 3.3	Конкретные эксплуатационные правила	У вас есть различия между национальными правилами и Приложениями ИКАО 1, 2, 3,4,10,11,12,15?		
	P. 3.3	Specific operating regulations	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то есть ли у вас изложенный порядок информирования о различиях между национальными правилами и стандартами Приложения ИКАО?		
12	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Какое положение определяет государственную систему гражданской авиации?		
13	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Какое положение определяет функции надзора за безопасностью полетов?		



14	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Кто несет ответственность за обеспечение надзора за безопасностью полетов в области УВД?		
15	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Какое положение определяет требования к персоналу?		
16	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Выполнены ли требования к персоналу		
17	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Какое положение определяет учреждение провайдеров услуг?		
18	P. 3.4	Государственная система гражданской авиации и надзор за безопасностью полетов	Какое положение определяет учреждение органа по расследованию происшествий?		



19	P. 3.5	Квалификация и подготовка технического персонала	Какое положение определяет уровень квалификации технического персонала ведомства гражданской авиации?		
20	P. 3.5	Квалификация и подготовка технического персонала	Существуют ли в вашем ведомстве гражданской авиации действительно квалифицированные специалисты?		
21	P. 3.5	Квалификация и подготовка технического персонала	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные причины?		
22	P. 3.5	Квалификация и подготовка технического персонала	Какое положение определяет обучение технического персонала ведомства гражданской авиации?		
23	P. 3.5	Квалификация и подготовка технического персонала	Технический персонал вашего ведомства гражданской авиации действительно проходит качественную подготовку?		
24	P. 3.5	Квалификация и подготовка технического персонала	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные причины?		
25	P. 3.6	Техническое руководство, средства и обеспечение	Какое положение определяет техническое руководство, средства и обеспечение информации,		



		информации, необходимой для безопасности полетов	критически важной для безопасности полетов?		
26	P. 3.6	Техническое руководство, средства и обеспечение информации, необходимой для безопасности полетов	Какое положение определяет распространение информации критически важной для безопасности полетов, такой как извещения для пилотов (NOTAM) и директивы летной годности?		
27	P. 3.7	Выдача лицензий, сертификация, выдача разрешений и утверждение	Какое Положение определяет лицензирование и сертификацию ПАНО?		
28	P. 3.7	Выдача лицензий, сертификация, выдача разрешений и утверждение	Какие Положение определяет лицензирование и сертификации в УВД?		
29	P. 3.7	Выдача лицензий, сертификация, выдача разрешений и утверждение	Есть ли расхождения между национальными правилами и Приложением 1?		



29	P. 3.7	Выдача лицензий, сертификация, выдача разрешений и утверждение	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», укажите.		
30	P. 3.8	Обязательства по надзору	Какое положение определяет создание системы обеспечения постоянной организационной, а также индивидуальной профессиональной компетентности держателей лицензии / рейтинга / сертификата / утверждения, Постоянное действие лицензий / рейтингов / сертификатов / утверждений? <input type="checkbox"/>		
31	P. 3.8	Обязательства по надзору	Кто несет ответственность за этот процесс?		
32	P. 3.8	Обязательства по надзору	Укажите детали процесса.		
33	P. 3.9	Решение проблем с безопасностью полетов	Какое положение определяет проблемы безопасности?.		
34	P. 3.9	Решение проблем с безопасностью полетов	Какова процедура снятия лицензии или ограничения ее использования?		



35	Р. 3.8	Обязательства по надзору	Укажите сведения о процессе снятия лицензии или ее ограничения.		
----	--------	--------------------------	---	--	--



7.1.3 АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Положение (ЕС) No 300/2008 Европейского парламента Об общих правилах в области авиационной безопасности в гражданской авиации и отменяющее Положение (ЕС) № 2320/2002 Текст о ЕАОС.

Эта директива устанавливает общие правила, применяемые в области авиационной безопасности.

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
2	Reg 300/2008	Правовая основа	Другие международные соглашения		
3	Статья 9	Правовая основа	Кто является компетентным органом, назначенным в ИКАО в области авиационной безопасности		
4	Статья 9	Правовая основа	Каковы (если есть), другие министерства, участвующих в деятельности в области авиационной безопасности		
5	Статья 9	Правовая основа	Какова роль и компетенция каждого участвующего министерства		
6		Правовая основа	Существует ли национальный координирующий орган для принятия решений по авиационной безопасности		



7		Правовая основа	Если да, то кто являются членами этого органа, и кто возглавляет этот орган		
8		Правовая основа	Статус отделения ведомства гражданской авиации и провайдера аэронавигационных услуг		
9	Статья 22	Правовая основа	Статус финансовой автономии ВГА		
10	Статья 9	NASP	Как принимается законодательство по вопросам безопасности? Это отдельная область работы законодательного органа или оно включено в общие законы государства?		
11	Статья 12	NASP	Кто отвечает за досмотр: <ul style="list-style-type: none">- пассажиров?- багажа?- грузов?- транспорта?- персонала?- предметов, используемых в		



			аэропорту или на борту ВС?		
12	Статья 4	NASP	Какие меры безопасности применяются для жидкостей, гелей и аэрозолей? (вылеты и транзиты / трансфер)		
13	Статья 4	NASP	Какие меры безопасности применяются для жидкостей, гелей и аэрозолей? (вылеты и транзиты / трансфер)		
14	Статья 4		Каковы различные зоны, обозначенные в аэропортах (контролируемая зона, запретная зона и т.д.)? Не могли бы Вы кратко описать необходимые меры для доступа по каждой зоне?		
15	Статья 4		Какая установлена система для досмотра багажа? - Досмотр вне аэропорта? - Досмотр в зонах за пределами терминала? - Досмотр в стерильном здании терминала? - Досмотр в стерильной зоне		



			безопасности перед стойками регистрации? - Досмотр перед стойками регистрации? - Досмотр за стойками регистрации?		
16	Статья 4		Какая установлена система для досмотра ручной клади? - децентрализованная? - полу-централизованная? - централизованная?		
17	Статья 4		Какое оборудование используется в международных аэропортах?		
18	Статья 4		Используется ли ТПР (проекция изображения опасного предмета) в международных аэропортах?		
19	Reg 18/2010 Статья 11		Есть ли Национальная Программа Контроля качества в гражданской авиации?		
20	Статья 10		Есть ли Национальная программа авиационной безопасности в гражданской авиации?		



21	Статья 4 Annex		Есть ли Национальная учебная программа по авиационной безопасности?		
22	Статья 4 Annex		Есть ли системы для начальной и непрерывной подготовки и сертификации по авиационной безопасности? Если да, то могли бы вы подробно описать эту часть?		
23	Статья 4 Annex		Есть ли конкретное и специальное обучение (начальное и непрерывное) для операторов по досмотру, на основе анализа изображений и использования оборудования для обеспечения безопасности? Если да, то, как долго оно проходит, и каково основное педагогическое содержание		
24			Есть ли специальное обучение по управлению кризисными ситуациями?		



Приложение 17 к Чикагской Конвенции о Международной организации гражданской авиации

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1		Введение	Соответствует ли NASP указаниям Annex17		
2		Объем	Следует ли процедурный компонент NASP рекомендациям ИКАО Doc 8973 (ограниченный)		
3		Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные расхождения?		
4		Объем	Существуют ли расхождения в областях, как разногласия с ИКАО?		
5	Статья3	Определение	Если ответ на предыдущий вопрос «НЕТ», то каковы основные расхождения?		



7.1.4 ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

ДИРЕКТИВА СОВЕТА № 2006/93/ЕС ОТ 12 ДЕКАБРЯ 2006 Г. «О регулировании деятельности самолетов, охватываемом Частью II, глава 3, том 1 Приложения 16 к Конвенции о международной гражданской авиации, второе издание. Применяемые положения: Статьи с 1 по 6 и Приложения I и II».

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья1	Объем	Действует ли или готовится ли положение по применению этой директивы?		
2	Статья1	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то похоже ли это положение на Постановление 2006/93?		
3	Статья1	Объем	Если «НЕТ», то каковы различия?		

ДИРЕКТИВА СОВЕТА 2002/30/ЕС ОТ 26 МАРТА 2002 Г. «О создании правил и процедур в связи с введением связанных с шумом эксплуатационных ограничений в аэропортах Сообщества.

**В соответствии с изменениями или адаптацией Закона о присоединении 2003 года и Закона о присоединении 2005 года
Применяемые положения: Статьи с 1 по 15, Приложения I и II».**

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья1	Объем	Действует ли или готовится ли положение по применению этой директивы?		



2	Статья1	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то похоже ли это положение на Постановление 2002/30?		
3	Статья1	Объем	Если «НЕТ», то каковы различия?		

ДИРЕКТИВА СОВЕТА 2002/49/ЕС ОТ 25 ИЮНЯ 2002 ГОДА.**«Об оценке и регулировании шума окружающей среды.****Применяемые положения: Статьи с 1 по 16 Приложения I – VI»**

#	Ref.	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждение
1	Статья1	Объем	Действует ли или готовится ли положение по применению этой директивы?		
2	Статья1	Объем	Если ответ на предыдущий вопрос «ДА», то похоже ли это положение на Постановление 2002/49?		
3	Статья1	Объем	Если «НЕТ», то каковы различия?		



7.1.5 ДРУГИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Авиационные положения

Директива Совета 2000/79/ЕК от 27 ноября 2000 года о Европейском соглашении по организации рабочего времени мобильных сотрудников в гражданской авиации, заключенных Ассоциацией европейских авиакомпаний (АЕА), Европейской федерацией транспортников (ЕТФ), Европейской ассоциацией летного состава (ЭКА), Европейской ассоциацией региональных авиакомпаний (ЕРА) и Международной ассоциацией воздушных перевозчиков (ИАСА)

Эта директива придает законную силу соглашению, заключенному социальными партнерами на уровне Европейского Союза по организации рабочего времени мобильного персонала в гражданской авиации, которая устанавливает минимальные стандарты для каждой страны ЕС в целях защиты безопасности полетов и гигиены труда персонала во время передвижения.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Соглашение	Проводились ли какие-либо консультации и/или соглашения на национальном уровне между представителями управления авиакомпаний и их лётным составом для организации рабочего времени?		
2	Общий вопрос	Соглашение	Если ответ «ДА», какие положения этой директивы ЕС подпадают под это соглашение, и имеет ли это соглашение практическое значение и/или охраняется ли оно правом?		
3	Общий вопрос	Законодательство	Если ответ "нет", существует ли какой-либо действующий закон, защищающий особо здоровье и		



			безопасность полетов лётного состава в связи с работой и обязанностями, выполняемыми ними?		
4	Общий вопрос	Законодательство	Существуют ли минимальные стандарты, директивы ЕС, покрываемые частично или полностью одним или несколькими законами, и что это за законы?		
5	Дополнение, пункт 2	Определения	Определены ли законом понятия "рабочее время", "члены экипажа" и "время в рейс"? Если ответ будет «ДА», похожи ли эти определения на имеющиеся в директивах ЕС и каковы их различия?		
6	Дополнение, пункт 3	Ежегодный отпуск	Существует ли минимальный срок ежегодного оплачиваемого отпуска, установленного законом? Если ответ «ДА», каков он?		
7	Дополнение, пункт 4	Оценка здоровья	Имеется ли по закону право на бесплатную оценку здоровья перед назначением сотрудников и позже на регулярной основе, и если да, то каковы условия по сравнению с тем, что имеется в директивах ЕС?		
8	Дополнение, пункты 5 и 6	Соответствующая защита	Есть ли какие-либо положения в законе в целях обеспечения защиты здоровья и безопасности полетов, соответствующей характеру работы и		



			обязательствам работодателя адаптировать темп работы под сотрудника? Если ответ «ДА», то каковы они?		
9	Дополнение, пункт 8	Максимальное рабочее время	Включает ли по закону максимальная годовая продолжительность рабочего времени также время полетов? Если ответ «ДА», каковы ограничения и условия применения?		
10	Дополнение, пункт 9	Свободные от всех обязанностей дни	Существуют ли по закону какие-либо предписания относительно определенного количества дней, свободных от всех обязанностей, о чем уведомляют заранее? Если ответ "ДА", сколько свободных дней дается и при каких условиях по сравнению с имеющимся в директивах ЕС?		
11	Общий вопрос	Другие принудительные правила	Есть ли другие, более строгие или более приемлемые подзаконные правила для защиты здоровья и безопасности полетов лётного состава в ходе их работы? Если ответ «ДА», то какие они и в каком законом они описываются?		

Регламент Совета (ЕС) № 2027/97 от 9 октября 1997 года об ответственности авиаперевозчика в случае аварий, что дополняется поправками к Регламенту (ЕС) № 889/2002 Европейского Парламента и Европейского Совета от 13 мая 2002 г.



Регламент 2027/97 определяет и гармонизирует обязанности авиаперевозчиков в отношении природы и пределов их ответственности в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения пассажира, в соответствии с Монреальской конвенцией. Далее, регламент 889/2002 гармонизирует пределы ответственности и правовой защиты в отношении авиаперевозчиков, независимо от маршрута (внутренний, внутри Сообщества (ЕС), международной), на котором произошла авария.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Ратифицирована ли и применяется ли эффективно Монреальская конвенция 1999 года, регулирующая ответственность авиаперевозчика в случае ущерба, причиненного пассажирам, багажу или грузу при международных перевозках?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Если ответ «ДА», когда Конвенция вступила в силу в национальной правовой системе? Если ответ "нет", каковы ожидания по его ратификации/применения?		
3	Общий вопрос	Законодательство	Является ли ответственность авиаперевозчика за ущерб предметом каких-либо финансовых ограничений, установленных законом, конвенцией или договором? Если ответ «ДА», то какие ограничения действуют или используются?		



4	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какой либо действующий или готовящийся закон для дальнейшего согласования правил Монреальской конвенции с правилами стран ЕС, и если "ДА", то, какие правила учитываются, и когда этого можно ожидать?		
5	Статья 1	Масштаб	Распространяются ли положения Монреальской конвенции в отношении авиaperевозкиперевозки пассажиров и их багажа на применение вне зависимости от маршрута, на котором произошла авария (следовательно, в том числе и внутренние воздушные перевозки)?		
6	Статья 3	Страховка	Существуют ли какие-либо правила, требующие от авиaperевозчиков страховатьсь до уровня, адекватного для того, чтобы полная сумма компенсации мола быть выплачена лицам, имеющим право на ее получение?		
7	Статья 5	Авансовые платежи	Существуют ли какие-либо обязательства для авиaperевозчиков производить авансовый платеж (который в случае смерти не должен быть менее 16 000 SDR) для покрытия безотлагательных экономических		



			потребностей, от 15 дней со дня выявления лица, имеющего право на компенсацию?		
8	Статья 6	Замечание об ответственности	Есть ли какие-либо обязательства для авиаперевозчиков письменно излагать основные положения, регулирующие ответственность за пассажиров и их багаж или уведомлять во всех точках продажи - как это предусмотрено в правилах приложения - в том числе соответствующие пределы ответственности за рейсы?		
9	Статья 6	Обязанности авиаперевозчиков не из ЕС	Есть ли какие-либо обязательства для национальных авиаперевозчиков представлять конкретную информацию об ответственности при полете с территории или в пределах Европейского Сообщества?		
10	Общий вопрос	Другие правила по отношению к ответственности	Существуют ли другие национальные правила, предусматривающие более высокий уровень защиты пассажиров и/или повышение предела ответственности авиаперевозчиков касательно пассажира, багажа или груза? Если ответ «ДА», то каковы они?		



Регламент (ЕС) No 261/2004 Европейского Парламента и Европейского Совета от 11 февраля 2004 г., устанавливающий общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейсов

Данное положение устанавливает общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейсов. Это относится и к пассажирам, вылетающим из аэропортов ЕС и пассажиров, вылетающих из аэропорта, расположенного в третьей стране в аэропорт, расположенный на территории одного из государств ЕС, к которому относится договор ЕС.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какой либо действующий или готовящийся закон по защите потребителей относительно компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены рейса или длительной задержки?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Покрыты ли частично или полностью одним или несколькими законами минимальные права на регламенты ЕС? Каковы эти законы и, очерченные в них, права?		
3	Статья 2	Определения	Включены ли определения в соответствующие законодательные акты относительно понятий, включенных в регламент ЕС? Если ответ «ДА», то, что это и как они определяются по сравнению с регламентом ЕС?		



4	Статья 3	Масштаб	На каких направлениях, и при каких условиях пассажирских перевозок применяется соответствующее законодательство?		
5	Статья 4	Отказ в посадке	Существуют ли какие-либо определенные шаги в случае, если авиаперевозчик планирует отказать в перевозке пассажира (ов)? Если "ДА", то каковы они и требуют ли они от авиаперевозчика обеспечивать компенсацию и помощь?		
6	Статья 5	Отмена рейса	Существуют ли какие-либо правила для информации, компенсации и помощи пассажирам в случае отказа? Если "ДА", то каковы они и каковы возможные исключения?		
7	Статья 6	Задержка рейса	Существуют ли правила установки пределов отсрочки полетов/расстояния для соответствующей помощи авиаперевозчика? Если "ДА", как они сформулированы в сравнении с требованиями регламента ЕС?		
8	Статья 7	Компенсация	Существуют ли какие-либо действующие правила по компенсации пассажирам? Есть суммы, установленные законом? В соответствии с какими		



			критериями? Устанавливаются ли эти суммы, в зависимости от расстояния полета или любых других ограничений? Существуют ли правила о том, как должна быть выплачена компенсация? Если "ДА", то каковы они?		
9	Статья 8	Возмещение или изменение маршрута	Есть ли какие-то действующие правила и условия для возмещения пассажиру или изменение его маршрута согласно с требованиями регулирования ЕС? Предусмотрены ли какие-либо правила для пассажиров, чьи рейсы являются частью пакетного предложения? Если "ДА", то каковы они?		
10	Статьи 9 и 11	Право на охрану	Есть ли какие-то действующие правила и условия для помощи пассажирам бесплатно, а также для приоритетного удовлетворения особых потребностей лиц с ограниченными физическими возможностями и несопровождаемых детей? Каковы они?		
11	Статья 10	Улучшение и уменьшение класса	Есть ли какие-то действующие правила и условия повышение или понижение класса для пассажиров, и что это такое?		



12	Статья 14	Информации о пассажирах	Есть ли обязанность информировать пассажиров об их правах путем письменного уведомления на видном месте у стола регистрации и письменного уведомления, даваемого им в случае применения регламента ЕС? Что она включает?		
13	Статья 16	Орган правопорядка	Существует ли национальный орган, созданный для обеспечения соблюдения прав пассажиров? Если "НЕТ", существует ли это в планах? Существуют ли штрафы, установленные за нарушения, как указано в регламенте ЕС?		

Регламент (ЕС) № 1107/2006 Европейского Парламента и Европейского Совета от 5 июля 2006 года о правах инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью при передвижении самолетом

Этот регламент вводит правила для защиты пассажиров-инвалидов и пассажиров с ограниченной мобильностью, использующих или собирающихся использовать коммерческие услуги авиапассажиров, а также предоставления им соответствующей помощи.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какой либо действующий или готовящийся закон, запрещающий операторам отказываться от бронирования или посадки лиц по причине их		



			ограниченной подвижности или инвалидности?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Существуют ли правила назначения помощи, которая должна предоставляться в аэропорту и на борту воздушного судна без дополнительной оплаты в целях удовлетворения потребностей лиц с ограниченной мобильностью?		
3	Статья 1	Масштаб	На каких направлениях, и при каких условиях пассажирских перевозок применяется соответствующее законодательство по сравнению с регламентом ЕС?		
4	Статья 2	Определения	Включены ли определения в соответствующие законодательные акты для понятий, включенных в регламент ЕС? Если ответ «ДА», то каковы они и как они определены как по сравнению с регламентом ЕС?		
5	Статья 4	Частичная отмена	Существуют ли какие-либо отступления, особые условия, доступные по закону для перевозчиков для отказа в перевозке лиц с ограниченной мобильностью? Если ответ «ДА»,		



			то, каковы они, и как соотносятся с регламентом ЕС?		
6	Статья 6	Уведомление о помощи	Существуют ли правила, возлагающие обязательства на авиаперевозчиков оперативно подавать информацию о помощи, полученной лицами с ограниченной мобильностью, аэропортам и фактическим перевозчикам? Если ответ «ДА», то, как они соотносятся с регламентом ЕС?		
7	Статьи 5 и 7	Помощь в аэропортах	Существуют ли правила возложения обязательств на управление аэропорта для обозначения моментов при вылете/прилете, когда лицо с ограниченной мобильностью может обратиться за помощью? Есть ли подобные правила для оказания помощи, как предусмотрено в приложении 1 к регламенту ЕС? Если ответ «ДА», то, каковы они?		
8	Статья 10	Помощь со стороны перевозчиков	Есть ли подобные правила для обязательно оказания помощи перевозчиками лиц с ограниченной мобильностью бесплатно, как это предусмотрено в Приложении 2 к регламенту ЕС? Если ответ «ДА», то, каковы они?		



9	Статья 8	Ответственность в аэропортах	Есть определенные правила для организации ответственности аэропорта по обеспечению и помощи для распределения затрат пользователей аэропорта для финансирования помощи? Если ответ «ДА», то, каковы они, как они соотносятся с регламентом ЕС и Приложением 1?		
10	Статья 9	Стандарты качества аэропорта	Существуют ли какие-либо обязательства, налагаемые на аэропорты для установления и публикации стандартов качества помощи, указанной в Приложении 1 к регламенту ЕС? Нужно ли учитывать кодекс ЕСАС Добросовестного проведения при наземном обслуживании лиц с ограниченными физическими возможностями?		
11	Статья 12	Потеря оборудования для лиц с ограниченной мобильностью	Существуют ли правила возложения обязательств на компенсацию лицам с ограниченной мобильностью потери или повреждения колясок и других приспособлений передвижения? Если ответ «ДА», то, каковы они?		



12	Статьи 14-16	Орган правопорядка и взыскания	Существует ли национальный орган, созданный для обеспечения соблюдения правил, необходимых для защиты и помощи лиц с ограниченной мобильностью? Если "НЕТ", будет ли это предусмотрено? Могут ли быть установлены правила в отношении санкций за нарушение требуемых правил, как это предусмотрено в регламенте ЕС?		
----	--------------	--------------------------------------	---	--	--



Неавиационные положения

Директива 2003/88 /ЕС Европейского Парламента и Европейского Совета от 4 ноября 2003 года о некоторых аспектах организации рабочего времени

Эта Директива устанавливает минимальные требования по охране здоровья и безопасности полетов для всех работников с учетом организации их рабочего времени, и касается минимальных периодов ежедневного отдыха, еженедельного отдыха и ежегодного отпуска, перерывов и максимальной еженедельной продолжительности рабочего времени, а также некоторых аспектов работы в ночное время, посменной работы и структуры работы. Это относится ко всем секторам деятельности, как государственной, так и частной.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какое-либо действующее или готовящееся законодательство, устанавливающее минимальные нормы в целях защиты здоровья и безопасности полетов каждого работника в государственном и частном секторе?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Покрываются ли минимальные нормы директив ЕС частично или полностью одним или несколькими законами, и что это за законы?		
3	Статья 2	Определения	Есть определения в законах, такие как в директиве ЕС, с точным смыслом "рабочее время", "период отдыха и полноценный отдых», «ночное время и работник", "смена работы и работник"? Если ответ "да",		



			охватывают ли эти определения все те из директивы ЕС и похожи ли они? Каковы различия?		
4	Статьи 3 и 5	Периоды отдыха	Существуют ли минимальные ежедневные и еженедельные периоды отдыха, установленные законом? Если ответ «ДА», то каковы они и на какой основе они действуют?		
5	Статья 4	Перерывы	В случае если работник на смене более шести часов, предусмотрены ли перерывы в течение рабочего времени, или же по договоренности между двумя сторонами или национальным законодательством?		
6	Статья 6	Максимальное рабочее время	Существуют ли меры ограничения рабочей недели законом или рабочим соглашением, в частности, чтобы убедиться, что среднее время работы 7-дневного периода не превышает 48 часов? Если "ДА", то каковы они?		
7	Статья 7	Ежегодный отпуск	Предусматривается ли законом обязательный минимальный срок ежегодного оплачиваемого отпуска? Если ответ «ДА», каков		



			он?		
8	Статьи 8 и 9	Ночная работа	Существуют ли меры по обеспечению того, что работа ночью не превышает определенного количества часов в течение суток? Существуют ли правила для защиты работников, подвергающихся особой опасности, и для тех, кто страдает от ночных работ? Если ответ «ДА», то каковы они?		
9	Статья 9	Оценка здоровья	Имеет ли ночной работник право по закону на бесплатную оценку здоровья до его назначения на место, затем через регулярные промежутки времени после этого, и если да, то каковы условия этого по сравнению имеющимся в директиве ЕС?		
10	Статья 12	Соответствующая защита	Есть ли какие-либо положения закона для обеспечения работников ночной смены охраной здоровья и безопасности полетов, соответствующей характеру их работы? Существуют ли меры защиты и профилактики эквивалентные тем, которые применимы и к другим		



			работникам? Если ответ «ДА», то каковы они?		
11	Статья 13	Структура работы	Существуют ли меры для обеспечения того, что работа организована в соответствии с определенной схемой, обязан ли работодатель адаптировать работу к работнику? Если ответ «ДА», то как это выглядит?		
12	Статьи 17, 18 и 22	Ограничения	Существуют ли какие-либо ограничения для минимальных требований директивы ЕС, предусмотренные законом или коллективным договором, как это говорится в статьях 17, 18 и 22 касательно наземного персонала в гражданской авиации? Если ответ «ДА», то какие конкретно?		

Директива Совета 90/314/ЕЕС от 13 июня 1990 года по пакетному путешествию, пакетный отдых и пакетным турам

Данная директива защищает потребителей, которые подписываются на пакетное путешествие, пакетный отдых и пакетный тур по системе «все включено», требуя от организатора в письменной форме представить перед поездкой конкретную информацию и взять на себя ответственность за выполнение предлагаемых услуг. Он также включает положения, определяющие права потребителей.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какой-нибудь действующий или готовящийся закон для защиты потребителей в		



			отношении пакетных программ, предлагаемым туроператорами и розничными отделениями?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Если ответ "ДА", имеются ли правила защиты потребителей в отношении пакетных предложений, изложенных в специальном законодательстве или в нескольких правовых актах, и эти законы?		
3	Статья 2	Определения	Существуют ли определения законом, как в директиве ЕС, того, что подразумевается под «пакетным предложением», «туроператор и розничное отделение», «потребитель» и «контракт»? Если ответ "да", охватывает ли это определение все эти положения из директивы ЕС, и одинаковы ли они? Каковы различия?		
4	Статьи 3 и 4	Информация	Как предусмотрено в директиве ЕС, есть ли правила для предоставления адекватной информации и цены, которые должны содержаться в брошюре? Есть ли какие-либо обязательные данные, которые нужно предоставить до подписания контракта и начала путешествия?		



			Если "ДА", то какие они в сравнении с директивой (аналогичны/другие)?		
5	Статья 4	Контракт	Существуют обязательные правила, что должен включать договор - как в приложении директивы – по гарантированной цене? Что это такое?		
6	Статья 4	Права потребителя	Есть ли правила, позволяющие потребителю передавать броню и отказываться от договора в случае изменений и/или отмены пакета? Существуют ли правила компенсации за невыполненный контракт?		
7	Статья 4	Права потребителя	Если ответ «ДА», каковы эти правила и сфера их применения по сравнению со всеми обязательствами и обстоятельствами согласно со ст.4 директивы ЕС?		
8	Статьи 5 и 6	Ответственность организатора	Существуют ли нормы ответственности для организаторов и розничных операторов в случае ненадлежащего исполнения договора или отказа его выполнения? Существуют ли правила в отношении		



			компенсации/помощи потребителю в случае ущерба? Есть ли ограничения для компенсации?		
9	Статьи 5 и 6	Ответственность организатора	Если ответ "ДА", каковы правила и возможные ограничения компенсаций по сравнению со всеми обязательствами и руководящими принципами, упомянутыми в статье 5 директивы ЕС?		
10	Статья 7	Банкротство	Существуют ли правила, обязывающие организаторов и розничных операторов представлять доказательства безопасности для возмещения денег и возвращение потребителя на родину в случае банкротства? Если "ДА", то каковы они?		
11	Статья 8	Защита потребителя	Есть ли более строгие правила, утвержденные законом, о защите потребителей в области, охватываемой настоящей Директивой ЕС?		

Директива 95/46/ЕС Европейского Парламента и Европейского Совета от 24 октября 1995 года о защите лиц в связи с обработкой персональных данных и о свободном перемещении таких данных

Эта директива предназначена для защиты частной жизни и всех личных данных, собранных в отношении граждан ЕС, особенно, касаясь обработки, использования или обмена такими данными с помощью автоматизированных средств. Каждая страна ЕС должна создать независимый национальный орган, ответственный за защиту таких данных.



#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какой либо действующий или готовящийся закон о защите частной жизни в отношении всех персональных данных, собранных о гражданах?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Если ответ "ДА", существуют ли правила защиты частной жизни и личных данных, изложенные в специальном законодательстве или в нескольких правовых актах, и что это за законы?		
3	Общий вопрос	Законодательство	Применяются ли правила к данным, которые обрабатываются с помощью автоматизированных средств (например, компьютерные базы данных клиентов), а также к данным, содержащимся в автоматизированных системах подачи или предназначенным для использования в них (традиционных папки бумаг)? Если ответ "НЕТ", какова их сфера применения?		
4	Статья 2	Определения	Включены ли определения в соответствующие законы для концепции, включенной в директиву ЕС? Если ответ «ДА», то, каковы они и как они		



			определены? Аналогичны ли они или различны по сравнению с директивой ЕС?		
5	Статьи 6 и 7	Легальность	Есть руководящие принципы для определения легальности обработки? Относятся ли эти принципы к качеству содержания данных и критериев для их обработки?		
6	Статья 8	Специальные категории	Существуют ли правила, запрещающие обработку специальных категорий данных, с возможностью исключения, как это предусмотрено в директиве ЕС?		
7	Статья 10 и 11	Информация	Существуют ли какие-либо обязательства сообщать лицу, у которого были собраны данные, о целях обработки, в случаях, предусмотренных в директиве ЕС?		
8	Статья 12	Доступ к данным	Есть ли право на доступ к данным, включая право на внесение правок/блокировку от ответственного органа/контроллера заинтересованным лицом?		
9	Статья 13	Исключения	Есть ли особые исключения и/или ограничения, предусмотренные		



			законом, в отношении обязательств, предусмотренных в 10.5, 10.7 и 10.8 в целях сохранения некоторых аспектов, определенных в директиве ЕС?		
10	Статья 14	Право на объект	Имеется ли право возражать против обработки данных заинтересованным лицом для определенных целей, например, для прямого маркетинга. Предусмотрена ли такая гарантия в рамках закона?		
11	Статьи 16 и 17	Конфиденциальность и безопасность	Есть ли какие-то правила, гарантирующие конфиденциальность на уровне обработки этих данных, а также защиту данных от потери, изменения или незаконного раскрытия или доступа?		
12	Статьи 18 и 21	Оповещение	Имеется ли обязанность уведомления об обработке данных контролирующего органа, как это предусмотрено и подробно изложено в директиве ЕС?		
13	Статьи 18 и 21	Средство судебной защиты	Существуют ли какие-либо правила для судебной защиты и компенсации в случае нарушении прав, гарантированных законодательством?		



14	Статьи 27 и 28	Заявка	Существует ли кодекс поведения для надлежащего выполнения законодательства? Имеется ли надзорный орган, отвечающий за мониторинг применения законодательства?		
----	----------------	--------	---	--	--

Регламент (ЕС) № 80/2009 Европейского Парламента и Европейского Совета от 14 января 2009 года по кодексу поведения при использовании автоматизированных систем бронирования

Эта норма направлена на создание кодекса поведения в отношении использования автоматизированных систем бронирования, поскольку они содержат воздушно-транспортный продукт и сопряженный с ними железнодорожный продукт с целью обеспечения добросовестной конкуренции и защиты прав потребителей.

#	Касательно	Тема	Вопрос	Ответ	Подтверждения
1	Общий вопрос	Законодательство	Есть ли какой либо действующий или готовящийся ряд правил поведения для использования автоматизированных систем бронирования (CRS)?		
2	Общий вопрос	Законодательство	Если ответ «ДА», таковы правила по отношению к АСБ, используемым для воздушно-транспортных продуктов, а также для ж/д транспортных продуктов, сопряженных с ними?		
3	Статья 2	Определения	Включены ли определения в соответствующие законодательные акты		



			относительно понятий, включенных в регламент ЕС? Если ответ «ДА», то каковы они и как они определены в соотношении с регламентом ЕС?		
4	Статья 3	Системные поставщики	Есть ли какие-то действующие правила, оговаривающие правила поведения для поставщиков систем в их отношениях с поставщиками транспортных услуг? Если ответ «ДА», то каковы они по сравнению с регламентом ЕС?		
5	Статья 5	Дисплеи	Существуют ли обязательные правила, применимые к дисплеям АСБ, чтобы представление данных, относящихся к транспортным продуктам, не вводило в заблуждение потребителя? Если "ДА", каковы они по сравнению с регламентом ЕС и Приложением 1?		
6	Статья 6	Подписчики	Есть ли какие-то действующие правила, определяющие правила поведения для поставщиков систем в их отношениях с подписчиками? Если ответ «ДА», то каковы они по сравнению с регламентом ЕС?		



7	Статья 8	Эквивалентный подход	Есть ли какие-то действующие правила для обеспечения того, что поставщики систем из стран за пределами ЕС будут относиться к операторам Сообщества, таким образом, который бы был эквивалентным отношению к национальным перевозчикам?		
8	Статья 9	Поставщики транспортных услуг	Есть ли какие-то действующие правила, описывающие правила поведения транспортных операторов в передаче данных в АСБ? Есть особые правила поведения, предписанные для головных операторов? Если "ДА", каковы они по сравнению с регламентом ЕС?		
9	Статья 11	Личные данные	Есть ли какие-то действующие правила, обеспечивающие, что персональные данные будут обрабатываться только поставщиком системы с целью бронирования или выдачи билетов на транспортный продукт? Если "ДА", то каковы эти правила?		
10	Статья 12	Аудит	Возлагается ли на поставщиков систем обязательство представлять отчет, прошедший независимый аудит, с подробным описанием их структуры собственности и моделью управления?		



11	Статья 13	Нарушения	Существуют ли процедуры для расследования нарушений правил поведения для АСБ? Есть ли штрафы, установленные законом? Если "ДА", то каковы они?		
12	Статья 6	Подписчики	Есть ли какие-то действующие правила, определяющие правила поведения для поставщиков систем в их отношениях с подписчиками? Если ответ «ДА», то каковы они по сравнению с регламентом ЕС?		