



EUROPEAID/125350/C/SER/MULTI

ПРОЕКТ TRACECA
по безопасности полетов, авиационной
безопасности и защите окружающей
среды в сфере гражданской авиации

Ref. Contract ENPI 2008/150-669

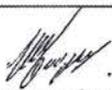
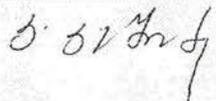
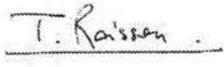
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТ
Февраль 2012 г.



КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Объект
v0	06/01/2012	Первоначальный проект
v1	02/02/2012	Оригинал

ВИЗЫ

Написано:	Дата:	Визы:
Луи Жерлен (lgerlin@worldonline.fr)	02/02/2012	
Питер Купер (cooper105@btinternet.com)	02/02/2012	
Кахи Кваташидзе kkvatashidze@yahoo.com	02/02/2012	
Утверждено: Тибо Рессон thibault.raisson@egis.fr	Date : 02/02/2012	Visa : 

СОДЕРЖАНИЕ

КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ	2
СПИСОК РАССЫЛКИ	5
АББРЕВИАТУРЫ	7
1. ВВЕДЕНИЕ	9
2. КРАТКИЙ ОБЗОР И ЛОГИЧЕСКАЯ МАТРИЦА ПРОЕКТА	10
2.1 Краткий обзор Проекта	10
2.2 Логическая матрица Проекта	13
3. РЕЗЮМЕ ХОДА ПРОЕКТА	20
3.1 Резюме хода проекта в течение отчетного периода (с 1/08/2011 по 1/02/2012)	20
3.2 Обзор проекта от его начала	21
3.3 Обзор мероприятий, запланированных на конец периода проекта	22
4. ХОД ПРОЕКТА В ПОСЛЕДНИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	24
4.1 Ход проекта в течение отчетного периода	24
4.2 Отклонения от графика запланированной деятельности по сравнению с последним Отчетом о ходе проекта	35
4.3 Деятельность, запланированная на конец периода проекта	36
5. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ОБО ВСЕМ ПЕРИОДЕ ПРОЕКТА	37
5.1 Деятельность от начала проекта	37
5.2 Отклонения от запланированной деятельности	72
5.3 Деятельность, которую осталось реализовать до конца проекта	73
5.4 Видимые результаты и изменения достигнутые в ходе реализации проекта	73
6. ПОЛУЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ	76
6.1 Полученные уроки	76
6.2 Результаты и рекомендации	78
7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	80
8. ТАБЛИЦЫ	81
8.1 График	82
8.2 Использование ресурсов	83
8.3 Результаты	84
9. ПРИЛОЖЕНИЯ	85
9.1 Протокол 3-го заседания Координационного комитета	85
9.2 Протокол заседания по Закрытию проекта	85
9.3 Информационный бюллетень №4	85
9.4 Опросник по руководящим принципам для WP1	85
9.5 Программа обучения по авиационному английскому	85
9.6 Программа технического обучения	85



9.7	Программа курсов для руководства	85
9.8	Отчет о курсах английского языка	85
9.9	Отчет о техническом обучении	85
9.10	Отчет о курсах для руководства	85
9.11	План распространения информации и коммуникации	85

СПИСОК РАССЫЛКИ

Таблица 1: Список рассылки

		Печатная копия в обложке		Электронная копия
		Английский язык	Русский язык	Английский и русский языки
Руководитель Программы ЕК Киев	Г-жа Светлана ДИДКИВСКА	2		1
Генеральный секретариат TRACECA в Баку	Г-н Эдуард БИРЮКОВ	1	1	1
Постоянный секретариат TRACECA в Баку	Г-жа Юлиана СТАСЮК	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Армения	Г-н Гагик ГРИГОРЯН	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Азербайджан	Г-н Акиф МУСТАФАЕВ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA – Грузия	Г-н Георги КАРБЕЛАШВИЛИ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Казахстан	Г-н Марат САДУОВ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA – Республика Кыргызстан	Г-н Абдырахман МАМАТАЛИЕВ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Молдова	Г-н Андрей КУКУЛЕСКУ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Таджикистан	Г-н Солих МУМИНОВ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Украина	Г-н Алексей БАРАНОВ	1	1	1
Национальный секретарь TRACECA - Узбекистан	Г-н Олимжон БУРАНОВ	1	1	1
Представительство Евросоюза - Армения	Г-н Жан-Кристоф ГЕЙРАН	1	1	1
Представительство Евросоюза - Азербайджан	Г-н Федерико БЕРНА	1	1	1
Представительство Евросоюза - Грузия	Г-н Стивен СТОРК, г-жа Камилла АБЕРГ	1	1	1
Представительство Евросоюза – Казахстан	Г-н Рене МАЛЛИ	1	1	1
Представительство Евросоюза – Республика Кыргызстан	Г-н Том МАССИ	1	1	1
Представительство Евросоюза - Молдова	Г-н Кайдо СИРЕЛ, г-жа Дагмар КАЛЯРИКОВА	1	1	1
Представительство	Г-н Овидиу МИК	1	1	1



Евросоюза – Таджикистан				
Представительство Евросоюза – Узбекистан	Г-н Ондрий СИМЕК	1	1	1

АББРЕВИАТУРЫ

AIRW	Airworthiness (Летная годность)
ANSP	Air Navigation Service Providers (Операторы аэронавигационного обслуживания)
AOC	Air Operator Certificate (Свидетельство эксплуатанта воздушного судна)
APER	Action Plan on CO ₂ Emissions Reduction (План действий по сокращению выбросов CO ₂)
ATC	Air Traffic Control (Ответчик системы УВД)
ATM	Air Traffic Management (Управление воздушным движением)
CAA	Civil Aviation Authority (Управление гражданской авиации)
CIS	Commonwealth of Independent States (Содружество независимых государств)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по безопасности полетов)
EC	European Commission (ЕК – Европейская комиссия)
ЕКГА	European Civil Aviation Conference (Европейская комиссия по гражданской авиации)
ENPI	European Neighbourhood Policy Instrument (Акт о европейской политике добрососедства)
ENV	Проблемы экологии
ETS	Emission Trading Scheme (Схема Торговли Отходами)
EU	European Union Европейский союз (ЕС)
IAC	CIS Interstate Aviation Committee (то же, что МАК ¹)
IATA	International Air Transport Association (Международная ассоциация воздушного транспорта)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Международная организация по гражданской авиации)
МАК	Межгосударственный авиационный комитет СНГ (русская аббревиатура для IAC)
MoT	Ministry of Transport (Министерство транспорта)
MoTC	Ministry of Transport and Communications (Министерство транспорта и связи)
NIS	New Independent States (Новые независимые государства, ННГ)

¹ «Межгосударственный авиационный комитет» сформирован на основе Межправительственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, подписанного 30.12.91 Азербайджаном, Арменией, Беларусью, Грузией, Казахстаном, Кыргызстаном, Российской Федерацией, Таджикистаном, Туркменистаном, Узбекистаном и Украиной.



NSA	National Safety Agency (Агентство по национальной безопасности)
OJT	On Job Training (Обучение без отрыва от производства)
OPS	Air Transport Operations (авиатранспортные перевозки)
OVI	Objectively Verifiable Indicators (объективные данные)
PEL	Personnel Licensing (лицензирование персонала)
SMS	Safety Management System (система управления безопасностью полетов)
SSE	Safety, Security and Environment (Безопасность полетов, авиационная безопасность и защита окружающей среды)
TA	Technical Assistance (Техническая помощь)
TRACECA	Personnel Licensing (лицензирование персонала)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (Универсальная программа аудита летной годности)

1. ВВЕДЕНИЕ

Данный документ является Заключительным отчетом, представленным в рамках «Проекта TRACECA по безопасности полетов, авиационной безопасности и защите окружающей среды в сфере гражданской авиации» согласно Проектному заданию (глава 7.1) и Общим условиям контракта (статья 26).

Данный отчет выпущен спустя 35 месяцев после вступления в силу контракта, который был инициирован в феврале 2009 года, и спустя шесть месяцев после выпуска последнего Промежуточного отчета о ходе развития проекта.

Отчет охватывает период Проекта начиная с последнего отчетного периода с 1-го августа 2011 г. (T0+30) по 2-е февраля 2012 г. (T0+36) и весь период реализации Проекта с 2-го февраля 2009 г. (T0) по 2-е февраля 2012 г. (T0+36).

Документ включает в себя:

- **Описательную часть** (главы 2 – 7), которая представляет собой обзор проекта с описанием деятельности, осуществленной за последние шесть месяцев, деятельность в ходе всего проекта, а также полученные результаты и дальнейшие рекомендации
- **Табличную часть** (глава 8), которая дает сведения о задействованных человеческих ресурсах (Основная группа и краткосрочные эксперты) и непредвиденных расходах (авиабилеты, суточные и другие затраты) во время освещаемого периода и с начала Проекта.
- **Приложения** (глава 9), в которых содержатся все важные документы (протоколы, отчеты, и т.д.), выпущенные Группой проекта в ходе всего проекта.

2. КРАТКИЙ ОБЗОР И ЛОГИЧЕСКАЯ МАТРИЦА ПРОЕКТА

2.1 Краткий обзор Проекта

Название Проекта:

TRACECA по безопасности полетов, авиационной безопасности и защите окружающей среды в сфере гражданской авиации

Номер проекта EUROPEAID/125350/C/SER/MULTI

Контракт ENPI 2008/150-669

Бенефициары:

Прямые – Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Республика Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Украина, Узбекистан

Косвенные – Болгария, Румыния, Турция

Общая задача:

Повысить уровень безопасности воздушного транспорта и авиационной безопасности в государствах-соседах ЕС и в странах Центральной Азии, в соответствии с международными и европейскими стандартами в области гражданской авиации.

Конкретные задачи:

- ✓ Ознакомить авиационный персонал (в областях авиационной безопасности, безопасности полетов и защиты окружающей среды у бенефициаров) от представителей администрации и представителей операторов рынка – с требованиями международных конвенций, резолюций и стандартов EU/EASA (Европейского агентства по безопасности полетов) и ICAO (Международной организации гражданской авиации).
- ✓ Предоставить авиационному персоналу (в областях авиационной безопасности, безопасности полетов и защиты окружающей среды у бенефициаров) от представителей администрации и представителей операторов усовершенствованные знания, навыки и возможности в соответствующих технических областях.
- ✓ Усилить административные функции управлений гражданской авиации бенефициаров для дальнейшего развития и полного внедрения международных и, где необходимо, европейских стандартов безопасности полетов (Европейские стандарты OPS, стандарты технического обслуживания, отчетность об авиационных инцидентах и справедливое отношение к персоналу, совершающему ошибки (just culture), средства надзора).
- ✓ Подготовить управления гражданской авиации бенефициаров к более тесным взаимоотношениям (Центральная Азия) или интеграции (Кавказ, Молдова, Украина) в общеевропейские авиационные структуры.
- ✓ Обеспечить меры поддержки в контексте переговоров между бенефициарами и Европейским Союзом касательно соглашений в области авиации в отраслях безопасности полетов и авиационной безопасности, а также в контексте обсуждений вопросов безопасности полетов («черный список»).

- ✓ Расширить региональное сотрудничество между управлениями гражданской авиации бенефициаров для оптимизации использования ресурсов.

Планируемые результаты:

1. Осуществляется дополнительная оценка и обновленный анализ ситуации в областях безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды в каждой из стран.
2. Реализуется Программа учебных курсов для авиационного персонала представителей администрации и операторов (в областях безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды) бенефициаров, с целью повысить технические навыки и знания английского языка в соответствующих областях.
3. Осуществляется Программа создания потенциала в системах управления безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды, и оказывается целевая помощь в повышении квалификации – с целью разработки необходимых регулирующих рамок, технических и установленных условий, развития регионального управления и системы контроля в соответствии с требованиями международных конвенций, резолюций, рекомендаций и стандартов EU/EASA (Европейского агентства по безопасности полетов) и ICAO (Международной организации гражданской авиации).

Для авиационного персонала будут организованы региональные и международные ознакомительные поездки (в областях авиационной безопасности, безопасности полетов и защиты окружающей среды) к бенефициарам, что позволит развить контакты и ознакомит персонал с применением передовых методов знаний, навыков и возможностей.

4. Создается и внедряется Программа повышения осведомленности, коммуникации и понимания по всем компонентам безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды проекта.

Деятельность:

Для получения вышеуказанных результатов, необходимо осуществить следующую деятельность, которая распределена по четырем Рабочим пакетам (WP):

WP1

- Оценка текущей ситуации (безопасность полетов, авиационная безопасность и защита окружающей среды)
- Оценка возможностей учебных учреждений
- Составление Рабочего Плана

WP2

- Проведение обучения (безопасность полетов, авиационная безопасность и защита окружающей среды)
- Проведение курсов английского языка

WP3

- Организация курсов управления по созданию потенциала для руководителей
- Предоставление содействия в повышении квалификации для руководства (безопасность полетов, авиационная безопасность и защита окружающей среды)
- Организация ознакомительных поездок для руководства

WP4

- Реализация плана коммуникации
- Организация региональных встреч

Целевые группы:

Руководящий состав, технический, эксплуатационный и обучающий персонал, который работает в областях безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды:

- ✓ Управлений гражданской авиации в Министерствах транспорта;
- ✓ Администратий гражданской авиации и других управлений, связанных с регулируемыми нормами, контролем безопасности полетов и расследованиями происшествий.
- ✓ Эксплуатационного, технического и административного отделов аэропортов;
- ✓ Эксплуатационного, технического и административного отделов авиакомпаний;
- ✓ Обучающего и административного управлений тех учебных центров, академий, училищ и т. д., которые связаны с авиационными дисциплинами.

Государственные органы - реципиенты:

Государственным органами – реципиентами среди бенефициаров являются Министерства транспорта, другие государственные ведомства, связанные с гражданской авиацией, в меру необходимости (Министерство финансов, Министерство юстиции и т. д.), и национальные Управления гражданской авиации. В пределах доступных возможностей к участию в деятельности (мероприятия, обучение....) также приглашаются представители промышленности, а именно – представители эксплуатантов, организаций по ТО и ремонту, учебных учреждений, проектных организаций, организации-производители – в случае необходимости.

Дата начала проекта: 2-е февраля 2009 года

Продолжительность проекта: 36 месяцев

Главный офис проекта: Киев, Украина

2.2 Логическая матрица Проекта

	Описание	Показатели	Источник сверки данных	Допущения
Общая цель Проекта	Повысить уровень безопасности воздушного транспорта и авиационной безопасности в государствах-соседах ЕС и в странах Центральной Азии, в соответствии с международными и европейскими стандартами в области гражданской авиации.	<ul style="list-style-type: none"> - Количество происшествий - Происшествия в области авиационной безопасности в аэропортах, на борту - Соблюдение норм ICAO - Замечания SAFA 	<ul style="list-style-type: none"> - Статистика ICAO и IATA - Список эксплуатантов, которым запрещены полеты в ЕС - проверки, проводимые Европейской комиссией 	
Задачи Проекта	А. Ознакомить авиационный персонал (в областях авиационной безопасности, безопасности полетов и защиты окружающей среды у бенефициаров) от представителей администрации и представителей операторов рынка – с требованиями международных конвенций, резолюций и стандартов EU/EASA и ICAO	Реакция бенефициаров	Протоколы заседаний Координационного комитета	

	<p>B. Предоставить авиационному персоналу (в областях авиационной безопасности, безопасности полетов и защиты окружающей среды у бенефициаров) от представителей администрации и представителей операторов усовершенствованные знания, навыки и возможности в соответствующих технических областях</p> <p>C. Усилить административные функции управлений гражданской авиации бенефициаров для дальнейшего развития и полного внедрения международных и, где необходимо, европейских стандартов</p> <p>D. Подготовить управления гражданской авиации бенефициаров к более тесным взаимоотношениям (Центральная Азия) или интеграции (Кавказ, Молдова, Украина) в Общеевропейские авиационные структуры</p>	<p>Статистика по обучению (количество курсов, количество дней проведения обучения, бенефициары, слушатели, показатели посещаемости)</p> <p>Уровень внедрения ICAO и европейских стандартов (где необходимо) в национальных нормах Национальная программа обучения</p> <p>К концу WP 3</p>	<p>Промежуточные отчеты о ходе проекта</p> <p>Проверки и контроль со стороны ЕС</p> <p>- Проверки и контроль со стороны ЕС - Соглашения, подписанные с ЕС / EASA или же находящиеся в процессе подписания</p>	<p>Достигается стабильность общих региональных приоритетов – чтобы реализовать проект и осуществить необходимую техническую помощь и помощь по логистике</p> <p>Стабильная помощь в реализации задач проекта на уровне принятия решений среди бенефициаров</p>
--	---	---	---	--

	<p>E. Обеспечить меры поддержки в контексте переговоров между бенефициарами и Европейским Союзом касательно соглашений в области авиации в отраслях безопасности полетов и авиационной безопасности, а также в контексте обсуждений вопросов безопасности полетов (Черный Список)</p> <p>F. Расширить региональное сотрудничество между управлениями гражданской авиации бенефициаров для оптимизации использования ресурсов.</p>	<p>Осуществление мер к концу WP 3</p> <p>Разработка представленных на рассмотрение возможных проектов сотрудничества – отчеты о проведении семинаров, в т.ч. распространение информации о сотрудничестве</p>	<p>Осуществление обеспечивается бенефициарами</p> <p>Проекты регионального сотрудничества – к концу WP 3</p>	<p>Применение регулирующих норм и быстрое внедрение законодательства</p> <p>Появление региональной политики с целью реализации сотрудничества и регионального управления</p>
<p>Результаты</p>	<p>1. Дополнительная оценка и обновленный анализ ситуации в областях безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды в каждой из стран (Начальный этап)</p>	<p>Полный отчет подается к концу WP 1 с Анализом потребностей по каждой стране в рассматриваемых сферах деятельности и с Анализом возможностей учебных заведений по гражданской авиации в каждой из стран бенефициаров.</p>	<p>Предоставляется руководству проекта в ЕС, Генеральному секретарю Трасеса и представителям бенефициаров</p>	

	<p>2. Программа учебных курсов для авиационного персонала представителей администрации и операторов (в областях безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды) бенефициаров, с целью повысить технические навыки и знания английского языка в соответствующих областях (по задачам А и В)</p> <p>3. Реализуется Программа создания потенциала в системах управления, и оказывается целевая помощь в повышении квалификации – с целью разработки необходимых регулирующих рамок, технических и установленных условий, развития регионального управления и системы контроля в соответствии с требованиями международных конвенций, резолюций, рекомендаций и стандартов EU/EASA и ICAO (по задачам А, С, D, E, F)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Программа проведения обучения - Проведение курсов - Программа обучения для руководства - План технической помощи - Проведение курсов для руководства - Осуществление миссий по технической помощи 	<p>Осуществление мероприятий в соответствии с промежуточными отчетами или вебсайтом</p> <p>Осуществление мероприятий в соответствии с промежуточными отчетами или вебсайтом</p>	<p>Низкий коэффициент текучести квалифицированных кадров</p> <p>Стабильность руководящих кадров, вовлеченных в проект Стремление развивать и внедрять международные стандарты</p>
--	--	--	--	--

	<p>Для авиационного персонала организуются региональные и международные ознакомительные поездки к бенефициарам, что позволяет развить контакты и ознакомит персонал с применением передовых методов знаний, навыков и возможностей (по задачам C, D, F)</p> <p>4. Программа повышения осведомленности, коммуникации и понимания по всем компонентам безопасности полетов, авиационной безопасности и защиты окружающей среды проекта (по задаче A)</p>	<p>- Проведение двух ознакомительных поездок</p> <p>Обновления вебсайта, публикации, организация семинаров и встреч</p>	<p>Осуществление мероприятий в соответствии с промежуточными отчетами или вебсайтом</p> <p>- Промежуточные отчеты о ходе проекта - Получение информации благодаря вебсайту - Получение информационных бюллетеней</p>	
		<p>Ресурсы/ Средства</p>	<p>Бюджет</p>	

Деятельность			По финансовому предложению	
	<p><u>Work Package 1:</u> Оценка и анализ</p> <p>1.1 Проведение визитов по оценке ко всем бенефициарам, оценивание потребностей и анализа рабочих задач в рассматриваемых сферах, анализ потребностей в проведении обучения и анализ пробелов в подготовке Определение учебных программ и отбор кадров для обучения Определение программы ознакомительных поездок Определение средств коммуникации</p> <p>1.2 Анализ возможностей авиационных учебных заведений в каждой из стран бенефициаров.</p> <p><u>Work Package 2:</u> Технические курсы и создание потенциала</p> <p>2.1 Технические курсы</p> <p>2.2 Курсы английского по авиационной тематике (Для результата B)</p>	<p>КЕ + краткосрочные эксперты</p> <p>Утверждается руководством проекта в ЕК</p> <p>Утверждается руководством проекта в ЕК</p>		<p>Своевременное наличие всей необходимой документации</p> <p>Согласие учебных учреждений на сотрудничество</p> <p>Соответствующие администрации, местные эксплуатанты и управления аэропортов готовы участвовать в проекте на тематических семинарах</p> <p>Наличие инструкторов</p>

	<p><u>Work Package 3:</u> Создание потенциала в руководящих кадрах и квалификационная поддержка</p> <p>3.1 Создание потенциала</p> <p>3.2 Конкретная квалифицированная помощь</p> <p>3.3 Ознакомительные поездки</p> <p><u>Work Package 4:</u> Программа повышения осведомленности и коммуникации</p> <p>Реализация плана коммуникации</p> <p>Организация встреч на национальном уровне</p> <p>Организация семинаров на региональном уровне</p> <p><u>Текущее управление и отчетность</u></p>	<p>Краткосрочные эксперты + местные учебные заведения KE + краткосрочные эксперты</p> <p>Руководство проекта + KE</p> <p>Местная администрация + KE</p> <p>KE + внешние докладчики (ICAO, EASA...)</p> <p>Руководство проекта – офис в Киеве Вспомогательный офис Egis Avia в Париже Постоянное наличие экспертов и квалифицированных специалистов в консорциуме, возглавляемом Egis Avia</p>	<p>Наличие всего руководящего состава Стремление внедрения международных стандартов на местном уровне</p> <p>Существование эффективных коммуникационных каналов, направленных на целевую аудиторию</p> <p>Известны уровни и доступность докладчиков для проведения семинаров – для планирования деятельности</p> <p>Стабильность на должности Координатора со стороны ЕК в течение всего проекта – крайне необходима. Доступность Координатора для неофициальной координации деятельностью</p>
--	---	---	--

3. РЕЗЮМЕ ХОДА ПРОЕКТА

В данной Главе приводятся итоговые перечни завершенной деятельности, с акцентом на том, что было реализовано за последние 6 месяцев проекта, и что было реализовано в целом с начала проекта. Деятельность за последние 6 месяцев описывается более детально в Главе 4. Деятельность по всему проекту описывается детально в Главе 5.

3.1 Резюме хода проекта в течение отчетного периода (с 1/08/2011 по 1/02/2012)

WP3 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь

- Курсы создания потенциала руководства были завершены проведением последнего курса (Train the Trainers):
 - 2-я сессия курса 3/TTR, “Методы обучения и его разработка”, проведен в Киеве с 21 по 25 ноября для бенефициаров Средней Азии
- Предоставление экспертной помощи было продолжено и завершено:
 - По БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ: 16 миссий по институциональным, юридическим и техническим аспектам для 7 из 8 бенефициаров
 - По АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: 1 миссия (по аудитам ЕКГА) для 1 из 8 бенефициаров
 - По ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ: 1 семинар по ICAO APER для всех бенефициаров
- Закрытие программы Технической помощи было проведено по каждому бенефициару (Анализ данных технической помощи для определения результатов и преимуществ за последние 3 года)

WP4 - Программа коммуникации и повышения осведомленности о безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды

- Веб-сайт регулярно обновляется, и готов к передаче
- Информационный бюллетень № 4 был выпущен 1-го ноября на английском и русском языках
- Информационный бюллетень № 5 был подготовлен и будет издан в конце периода реализации проекта.

Руководство и координация

- 4-е заседание Координационного комитета состоялось в Кишиневе 15 сентября
- Отчет о ходе проекта № 5 был выпущен 19 сентября на английском и русском языках
- Проект заключительного отчета был подготовлен и представлен в английской версии
- Представители проекта приняли участие в Конференции по безопасности авиации в Бишкеке (в качестве гостя киргизской администрации гражданской авиации) и в собрании по запуску украинского проекта твиннинга (в качестве гостя украинской администрации гражданской авиации)
- Мероприятие по закрытию проекта состоялась в Брюсселе с 20 по 21 декабря; на нем присутствовали все члены Координационного комитета, а также представители Европейской комиссии.

3.2 Обзор проекта от его начала

WP1 – Оценка авиационного сектора в бенефициарах

- Завершено

WP2 – Обучение и создание потенциала

- План технического обучения составлен
- Курсы общего английского проведены
- Курсы технического английского проведены
- Технические курсы проведены
 - В области БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ: завершено 22 курса из 22
 - В области АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: завершено 6 курсов из 6
 - В области ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ: завершено 9 курсов из 9.

WP3 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь

- Курсы по созданию потенциала руководства завершены:
 - По методам управления в секторе гражданской авиации: завершено 6 курсов из 6
 - По программе «Train the Trainers»: завершено 2 курса из 2.
- Предоставление экспертной помощи завершено:
 - В области БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ: проведено 43 миссии, охватывающие организационные, правовые и технические аспекты
 - В области АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: проведено 9 миссий, охватывающие аудиты по безопасности и оборудование
 - В области ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ: было организовано 4 семинара по аспектам ETS и APER
- Завершены ознакомительные поездки для руководящего состава:
 - Ознакомительные поездки были проведены соответственно в Польшу и в Германию-Францию, в апреле и июле 2011 г.
- Были проведены следующие встречи и региональные мероприятия:
 - Семинар по открытию, в Киеве, 27 -28 октября 2009 г.
 - Заинтересованные стороны от бенефициаров приглашены проектом для участия в Международном правовом семинаре EASA, Брюсселе, 12 - 14 октября 2009 года (семинар, организованный EASA)
 - Семинар по окружающей среде, 14 - 15 декабря 2009 года в Стамбуле, Турция, ETS (Схема торговли выбросами)
 - 5 участников, представляющих четыре бенефициара, были приглашены проектом на Форум EASA по международному сотрудничеству в Дубай (ОАЭ), 27 - 29 апреля 2010 г. (форум, организованный EASA)
 - Заинтересованные стороны от бенефициаров были приглашены проектом для участия в Конференции по авиационному обучению ЕКГА, Стамбул, 24-25 июня 2010 года (мероприятие, организованное ЕКГА)
 - Заинтересованные стороны от бенефициаров, бывших участников JAA, были приглашены проектом для участия в Семинаре EASA для общеевропейских партнеров, Кельн, 29-30 июня 2010 года (семинар, организованный EASA)
 - Заинтересованные стороны от бенефициаров, бывших участников JAA, были приглашены проектом для участия во Втором семинаре EASA PANEP в Тбилиси с 17 по 18 мая 2011 г. (семинар, организованный EASA)

- 3 представителя Кыргызстана и 2 представителя Армении были приглашены проектом для прохождения курса по SSP (Государственная Программа безопасности), который проводился ИКАО в Киеве с 5 по 7 апреля 2011 года (курс, организованный ИКАО)
- Проект оказал финансовую поддержку украинской администрации гражданской авиации для встреч с EASA в Кельне (сентябрь 2011 года) и с ГДГА Турции в Стамбуле (ноябрь 2011 года).

WP4 - Программа повышения осведомленности и коммуникации по проекту безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды

- Разработка плана коммуникации была завершена. Было проведено несколько публичных мероприятий:
 - Телевизионная трансляция семинара по открытию проекта. Интервью на национальном украинском ТВ.
 - Телевизионная трансляция заседания Координационного комитета представителями ИКАО EUR / NAT и Министерства экономического развития Грузии. Интервью по национальному грузинскому телевидению
- Реализация плана коммуникации: вебсайт используется, публикуется информация о всех прошедших и предстоящих мероприятиях
- Реализация плана коммуникации: подготовлены 5 информационных бюллетеней, 4 из них изданы на английском и русском языках, и последний находится на стадии подготовки к публикации.

Управление и координация

- Офис проекта был открыт в Киеве
- Начальный отчет, отчеты о ходе проекта № 1, 2, 3, 4 и 5 были завершены и изданы. Заключительный отчет готов в проектной версии.
- 4 заседания Координационного комитета и одно Заключительное заседание были проведены с участниками проекта
- Основная группа была сокращена до 4 экспертов, начиная с 22 июня 2010 года, и включает в себя Руководителя группы / эксперта по безопасности полетов, заместителя Руководителя группы, эксперта по вопросам авиационной безопасности и эксперта по вопросам охраны окружающей среды.
- Регулярно проводятся координация и информационные совещания:
 - с Делегации ЕС (Киев), DG-MOVE (Брюссель), DEVCO (Брюссель), EASA (Кельн), ЕКГА и ИКАО (Париж)
 - с другими смежными проектами в регионе, а именно проект «Южный кольцо» (9 стран TRACECA), проект твиннинга (Украина), проект TEN-T (Украина), проект твиннинга (Армения), проект твиннинга (Грузия) и проект твиннинга (Украина)
 - с украинским АГА, в связи с украинской инициативой создания региональной организации по обеспечению безопасности полетов (RSOO)
 - с Европейской комиссией по подготовке меморандума о ситуации в проекте, ориентированном на Азербайджан, в связи с визитом г-на Хенрика Холлоей, Руководитель Кабинета Комиссара Калласа и Юлле Лыхмус, члена Кабинета в Баку, 22-26 января 2011 года.

3.3 Обзор мероприятий, запланированных на конец периода проекта

WP3 – Создание потенциала в руководстве и экспертная помощь

- Последний комплекс процедур инспекторов для Казахстана, подготовленный в поддержку казахского КГА

WP4 - Программа повышения осведомленности и коммуникации по проекту безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды

- Завершить и передать вебсайт проекта с последней обновленной информацией
- Выпустить Информационный бюллетень №5 (на английском и русском языках)

Управление и координация

- Завершить Заключительный отчет
- Завершить вопросы логистики: закрыть и передать офис проекта

4. ХОД ПРОЕКТА В ПОСЛЕДНИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 Ход проекта в течение отчетного периода

4.1.1 WP0: Руководство и координация

• Заседания Координационного комитета

4-е заседание Руководящего комитета состоялось в Кишиневе 15 сентября 2011 года. В нем приняли участие:

- Руководитель программы ЕС
- Представители 7 бенефициаров (представитель Казахстана не смог присутствовать на заседании)
- Представители Генерального секретариата TRACECA и Национального секретариата Молдовы
- 1 представитель EASA
- Основная группа проекта

Ролью Координационного комитета является контроль хода проекта и предоставление указаний относительно основных направлений деятельности. Это позволяет проанализировать прошлую и предстоящую деятельность по проекту и оказывать консультативные услуги в случае необходимости. Кроме того, в ходе пребывания была проведена закрытая сессия для встречи между бенефициарами, Делегацией ЕС и органами ЕС, в отношении получения комментариев о статусе последующего проекта, который на время встречи находился на стадии тендера. Эта закрытая сессия проходила без участия Исполнителя.

На основе проекта Отчета о ходе проекта № 5, руководитель группы представил:

- Мероприятия, проведенные за отчетный период с февраля по июль 2011 г.
- Мероприятия, запланированные на отчетный период с августа 2011 г. по 2 февраля 2012 г.

Выслушав доклады Руководителя группы, Координационный комитет утвердил мероприятия, запланированные на предстоящий период и договорился об утверждении Отчета № 5.

Учитывая, что предстоящее заседание Координационного комитета должно было быть последним для проекта, было предложено провести его в форме заключительного мероприятия в течение 50-й недели в 2011 году в Париже², совместив даты с другим международным событием в Париже или же в течение 3-й недели 2012 года в Киеве, Украина.

Был выпущен и распространен подробный протокол, который прилагается в Приложении 9.1

² Это предложение было позднее изменено, для того чтобы провести заключительное мероприятие по проекту в 51-ю неделю в Брюсселе, что позволило более широкое участие представителей Европейской Комиссии

• **Координация и встречи**

Участие в Бишкекской конференции по авиационной безопасности, в качестве приглашенных Киргизским ВГА

Организованная Киргизским ведомством гражданской авиации и Министерством транспорта, конференция по авиационной безопасности состоялась на озере Иссык-Куль, Кыргызстан, с 25 по 26 августа. Конференция послужила поводом для приглашения не только представителей авиационных ведомств и ведущих авиакомпаний региона, но и представителей ИКАО, Межгосударственного авиационного комитета и TRACECA. Проект TRACECA был представлен г-ном Луи Жерленом, Руководителем группы.



Поскольку программа была связана с празднованием 20-летия Межгосударственного авиационного комитета, она включала презентации и дискуссии на такие темы как «Реализация государственной программы по безопасности», «Количественная оценка риска», «Опыт управления безопасностью в авиакомпаниях», «Человеческий фактор в системе управления безопасностью», «Распределение информации о чрезвычайных ситуациях по системе КОСПАС-САРСАТ», а также общие

презентации ИКАО и различных инициатив по авиации в регионе.

Общим мнением участников было то, что конференция была очень хорошо организована и дала возможность плодотворного обмена мнениями на региональном уровне. Конференция сопровождалась культурной программой на Иссык-Куль. Проект TRACECA и его Руководитель группы выражают большую благодарность Киргизскому ведомству за приглашение на конференцию и за теплый прием.

Участие в мероприятии по запуску в украинской ГАА нового проекта твиннинга



Представители основной группы нашего проекта были приглашены Государственной авиационной администрации Украины на официальное открытие проекта твиннинга «Поддержка реализации норм и стандартов ЕС в области аэропортов, аэродромов и организации воздушного движения / аэронавигационного обслуживания (ATM / ANS)», который будет реализован совместно с авиационными органами Украины, Швеции и Испании. Мероприятие состоялось в Киеве 15 ноября 2011 года. Проект TRACECA был представлен г-ном Луи Жерленом, Руководителем группы.

Твиннинг был начат для поддержки устойчивого развития гражданской авиации в Украине, согласования правил и рабочих методов в соответствии с международными стандартами (ИКАО), требованиями EUROCONTROL, международным передовым опытом и подготовкой к внедрению международных стандартов и настоящих и будущих правил ЕС относительно аэропортов, аэродромов и управления воздушным движением / аэронавигационным обслуживанием (ATM / ANS). Цель этого проекта твиннинга - разработка нормативной базы, совместимой с [ожидаемым] Соглашением Евросоюза об общем авиационном пространстве (ЕСАА) и институциональное развитие, включая наращивание потенциала регулятора гражданской авиации, и других соответствующих учреждений, чтобы авиационная деятельность осуществлялась в соответствии со стандартами и рекомендуемыми практиками (SARPS) Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), требованиями ЕВРОКОНТРОЛЯ и применимым законодательством ЕС.

Данный проект твиннинга ориентирован преимущественно на управление воздушным движением и на аэропорты, что в полной мере дополняет проект ТРАСЕКА, и не имеет дублирующихся аспектов. Тем не менее, проект может способствовать решению некоторых общих вопросов, в частности, связанных с соглашением ЕСАА, и необходимо обеспечить дальнейшую координацию действий в настоящем и в последующем проектах ТРАСЕКА.

• **Отчетность**

Отчет о ходе проекта № 5 был выпущен и распространен на английском и русском языках. Заключительный отчет был подготовлен в английской версии.

• **Мероприятие по закрытию проекта**

Мероприятие по закрытию проекта состоялось в Брюсселе, 20 – 21 декабря 2011 года. В нем приняли участие:

- Руководитель программы ЕС
- Представители 6 бенефициаров (представители Кыргызстана и Казахстана не смогли присутствовать на заседании)
- Представители Генерального секретариата TRACECA
- Представители DG-MOVE и DEVCO
- 1 представитель EASA
- Основная группа проекта.

Целью мероприятия было собрать всех заинтересованных сторон на официальное заседание, где основная группа представила доклад о деятельности за последние 6 месяцев, а также общий доклад о деятельности всего проекта. После этих презентаций были организованы круглые столы, где были рассмотрены детали результатов, достигнутых в конце фазы технической

помощи, определен полученный опыт, даны дальнейшие рекомендации и обсуждена стратегия передачи данных.

На основе проекта отчета № 5, руководитель группы представил:

- Мероприятия, проведенные за отчетный период с августа 2011 г по 2 февраля 2012 г.
- Общий доклад обо всем проекте со 2 февраля 2009 года по 2 февраля 2012 года.

Выслушав доклады руководителя группы, участники утвердили презентаций и выразили свое удовлетворение по поводу деятельности и достижений проекта. Круглые столы позволили широко обменяться мнениями в отношении результатов, опыта и дальнейшей стратегии. Результаты этих дискуссий были включены в настоящий заключительный отчет.

Был выпущен и распространен подробный протокол, прилагаемый в Приложении 9.2

4.1.2 WP3 – Создание потенциала и экспертная помощь

- **Программа обучения для руководства**

Программа курсов для руководства завершена преподаванием следующего курса:

Курс 3/TTR, Методы и разработка, Киеве, с 21 по 25 ноября 2011 года (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан).

Курс был проведен в Киеве с 21 по 25 ноября 2011 года (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан), краткосрочным инструктором Сарой Гладстон из Avsec Ltd.

Курс был предназначен для преподавателей и руководителей, которые проводят учебные сессии или предоставляют информацию тем, кто заинтересован усовершенствовать свои инструкторские навыки. В объем курса входили сведения о том, как управлять, проводить, и оценивать мероприятия по обучению, использовать учебные средства и методы, получать практические представления и навыки общения, мотивировать участников, проводить групповую работу и совместное обучение, определить и описать различные этапы процесса разработки обучения, конвертировать потребностей в обучении в цели по достижению эффективности, определить характеристики, которые влияют на разработку и проведение учебного курса, создавать проект, который четко определяет, что будет происходить во время программы подготовки и выбирать лучшие учебные мероприятия для повышения ценности и эффективности обучения.

В этом курсе приняли участие 12 представителей из 3 бенефициаров (Азербайджан не смог принять участие). Этот курс 3/TTR является второй сессией, которая повторяет программу курса, ранее проведенного с 20 по 24 июня 2011 года для Армении, Грузии, Молдовы и Украины.

- **Программа конкретной экспертной помощи (техническая помощь): график**

По выполнению плана технической помощи, представленного в предыдущих отчетах о ходе проекта, ниже приводится график краткосрочных миссий, которые были проведены в течение отчетного периода:

	Europe		Caucasus			Central Asia			
	Moldova	Ukraine	Armenia	Georgia	Azerbaijan	Kazakhstan	Kyrgyzstan	Tajikistan	
.Aug 11						TA to Kazakh CAC 15-17 [Astana]		TA to Tajik CAA 18-21 [Dushanbe]	.Aug 11
Sept 11		SSP Course 13-15 [Kiev]		TA SSP 26-30 [Tbilisi] TA FCL3 26/9- 7/10 [Tbilisi]					.Sept 11
.Oct 11	TA Legal 18 [Chisinau] TA Instit 19-20		TA SSP to Armenia Ctd 3-7 [Yerevan]			TA to Kazakh CAC Reg. diag. 3-7 [Astana]	TA on General Aviation Operations 17-28		.Oct 11
.Nov 11	TA FCL3 31/10-11/11			TA-SEC 2 9-12 [Tbilisi]	TA (2) 24-25 [Baku]	TA to CAC (2) 22-23 [Astana]			.Nov 11
	Workshop on ICAO APER 17 [Kiev]								
.Dec 11					TA FCL3 to Azerbaijan 28/11 - 08/12 [Baku]	Diagnostic OJT Kazakh. 28/11 - 2/12 [Astana]			.Dec 11
.Jan 12									.Jan 12

• **Программа экспертной помощи (техническая помощь): Описание**

В соответствии с вышеприведенным графиком, ниже приводится список краткосрочных миссий, которые были проведены в течение отчетного периода:

Техническая помощь в области безопасности полетов

Техническая помощь Молдове

- Помощь Республике Молдова - Государственная Программа безопасности – с 13 по 15 сентября 2011 года.

Теоретические основы SSP были представлены в Киеве с 13 по 15 сентября 2011 года для участников из Молдовы и Грузии. Это были 3-дневные презентации, которые проводились в Киевском Институте ИКАО г-ном Александром Кимом из Института ИКАО.

На мероприятии присутствовали 2 участника от Молдовы.

Это мероприятие было реализовано в формате курса с предоставлением необходимых теоретических основ для разработки Государственной программы безопасности в соответствии с требованиями ИКАО. Оно послужило предпосылкой для дальнейших практических миссий технической помощи по SSP.

- Миссия в Молдову - Правовые вопросы - 18 октября 2011 года

Миссия проходила в Кишиневе 18-го октября 2011 года, после предварительного анализа, который был проведен исходя из телефонных разговоров и электронной переписки. Она была проведена г-ном Филиппом Фуаяром, краткосрочным экспертом. Цель миссии заключалась в оказании поддержки Ведомству гражданской авиации Молдовы в проведении анализа правовых вопросов и в исследовании возможности альтернативных подходов.

В ходе миссии, оказалось, что молдавское ведомство весьма далеко продвинулось в технических аспектах своих функций, но все еще есть необходимость обязательного принятия закона об авиации и принятия необходимых мер на государственном уровне. Текст авиационного закона готов, и он был представлен в парламент, где ожидается его принятие.

- Миссия в Молдову – Институциональные вопросы - 19 – 20 октября 2011 года

В соответствии с вышеуказанной правовой миссией в Молдове, в Кишиневе с 19 по 20 октября была проведена институциональная миссия краткосрочным экспертом Клодом Пробстом.

В конце визита эксперта был опубликован доклад об анализе недостатков и рекомендаций по организации гражданской авиации и по возможности принятия мер до завершения оформления юридического поля.

- Миссия в Молдове – Лицензирование летных экипажей FCL 3 – с 31 октября по 11 ноября 2011 года

Миссия проходила в Кишиневе с 31 октября по 11 ноября 2011 года. Темой было лицензирование летных экипажей FCL 3. Миссия была проведена в форме обучения по месту работы, осуществленного краткосрочным инструктором от Lufthansa Consulting, г-ном Синиса Накани.

Обучение по месту работы было организовано по просьбе молдавской администрации гражданской авиации, с акцентом на реализации JAR-FCL 3, создание эффективного отдела лицензирования (AMS) в рамках администрации гражданской авиации, применение передового опыта по JAR-FCL, процессы сертификации, процессы сертификации медицинских центров и медицинских экспертов, подготовка и проведение аудита медицинских центров и медицинских экспертов на основе требований JAR-FCL 3.

Изложение слушателям концепции и передового опыта по JAR-FCL 3 было проведено успешно. Были рассмотрены процессы в Разделе по авиационной медицине; были объяснены и продемонстрированы участникам процедуры JAR-FCL 3.

Техническая помощь Армении

- Миссия в Армении – 3 – 7 октября 2011 года

Миссия по SSP в Ереване состоялась в период с 3-го по 7-е октября, после проведения работ, начатых в период с 28 апреля по 6 мая. Миссия была проведена г-ном Кахи Кваташидзе, заместителем руководителя проекта, и г-ном Мишелем Беланом, краткосрочным экспертом. Целью было оказание помощи дирекции гражданской администрации в рассмотрении результатов GAP-анализа и началу разработки плана внедрения SSP.

Группа предоставила методологию для рассмотрения GAP-анализа и для разработки плана внедрения Государственной программы безопасности (SSP). Они предложили структурный формат реализации и помогли специалисту дирекции гражданской администрации в определении задач и подзадач по каждому GAP, определенному в анализе, а также в составлении их списка в логической последовательности. Постепенно команда передала всю работу специалисту дирекции гражданской администрации, чтобы он мог

самостоятельно осуществлять процесс, а группа обеспечивала правильное и понимание и применение обоснования и методологии. В течении рабочих встреч группа контролировала, чтобы специалист дирекции гражданской администрации получил достаточные знания и информацию для ведения разработки плана реализации SSP. Специалист дирекции гражданской администрации продемонстрировал живой интерес и позитивное отношение на протяжении всей работы с группой экспертов.

В результате миссии группа экспертов сообщила, что средства и информация, представленные специалисту, позволили ему в полной мере понять то, чего необходимо достигнуть. Дирекция гражданской авиации сейчас обладает всеми навыками, необходимыми для полной разработки плана реализации SSP.

Техническая помощь Грузии

- Помощь Грузии - Государственная Программа безопасности - 13 – 15 сентября 2011 года

Теоретические основы SSP были представлены в Киеве с 13 по 15 сентября 2011 года для участников из Молдовы и Грузии. Это была 3-дневная презентация в Киевском Институте ИКАО, проведенная г-ном Александр Кимом из Института ИКАО.

На мероприятии присутствовали 2 грузинских участника.

Это мероприятие было реализовано в формате курса с предоставлением необходимых теоретических основ для разработки Государственной программы безопасности в соответствии с требованиями ИКАО. Оно послужило предпосылкой для дальнейших практических миссий технической помощи по SSP.

- Миссия в Грузии - SSP – 26 – 30 сентября 2011 года

После начального курса в Киеве, миссия по SSP была проведена в Тбилиси с 26 сентября по 30-е сентября 2011 года. Миссия была осуществлена г-ном Кахи Кваташидзе, заместителем руководителя проекта, и г-ном Мишелем Беланом, краткосрочным экспертом. Целью было обеспечить обзор концепций SSP для сотрудников администрации гражданской авиации в целях облегчения работы членов рабочей группы, ответственных за осуществление GAP-анализа и разработку предварительного плана реализации.

Группа экспертов и рабочая группа начали с подробного рассмотрения каждого вопроса по контрольному списку GAP-анализа ИКАО. В ходе рассмотрения, другие специалисты, которые не получали соответствующей подготовки, присоединились к группе и приняли участие в дискуссиях. Рабочая группа по SSP и группа экспертов обсуждали логическое обоснование концепции SSP, и то, как перевести все эти элементы в практическую реализацию. При выполнении GAP-анализа, рабочая группа осознала важность связи между SSP и операторами SMS, а также то, какой требуется уровень детализации. Рабочая группа и группа экспертов обменялись мнениями и дали разъяснения и пояснения, связанные с несколькими аспектами, имеющими место в Грузии, по целям реализации SSP. Затем команда провела частичный GAP-анализ с рабочей группой, чтобы обеспечить специалистов опытом о том, как интерпретировать вопросы и давать подробные ответы. Первоначально группа экспертов вела работу и обсуждения с целью ознакомить группу с процессом. Впоследствии рабочая группа взяла инициативу на себя по организации работы и обсуждений, чтобы проверить понимание рабочей группой концепции и методологии, лежащие SSP. На протяжении работы и обсуждений, члены группы продемонстрировали интерес и положительное отношение, поднимая актуальные вопросы. Члены рабочей

группы приобрели достаточные знания и понимание концепции, ее целей и методологии с целью реализации детального GAP-анализа, как было изложено группой экспертов.

Группа экспертов и администрация гражданской авиации считают, что миссия была продуктивной и что советы и рекомендации были очень полезными, признавая, что администрация гражданской авиации несет полную ответственность за завершение GAP-анализа, и разработку плана реализации SSP.

- Миссия в Грузии – Лицензирование летных экипажей FCL 3 – 26 сентября – 7 октября 2011 года

Миссия по лицензированию летных экипажей FCL 3 проходила в Тбилиси с 26 сентября по 7 октября 2011 года. Она была проведена в форме обучения по месту работы краткосрочным инструктором Lufthansa Consulting, Синиса Накани.

Обучение по месту работы было организовано по просьбе молдавской администрации гражданской авиации, с акцентом на реализации JAR-FCL 3, создание эффективного отдела лицензирования (AMS) в рамках администрации гражданской авиации, применение передового опыта по JAR-FCL, процессы сертификации, процессы сертификации медицинских центров и медицинских экспертов, подготовка и проведение аудита медицинских центров и медицинских экспертов на основе требований JAR-FCL 3.

Изложение слушателям концепции и передового опыта по JAR-FCL 3 было проведено успешно. Были рассмотрены процессы в Разделе по авиационной медицине; были объяснены и продемонстрированы участникам процедуры JAR-FCL 3.

Техническая помощь Азербайджану

- Миссия в Азербайджан – 24 – 25 ноября 2011 года

Миссия технической помощи высокого уровня состоялась в Баку с 24 по 25 ноября 2011 года. Она была проведена г-ном Тибо Рессоном, руководителем проекта, г-ном Каха Кваташидзе, заместителем руководителя группы и г-ном Клодом Пробстом, краткосрочным экспертом. Цель миссии заключалась в представлении доклада и рекомендаций, составленных после первой миссии, проведенной с 13 по 16 июня 2011 года.

Эти рекомендации были представлены и получены Ведомством на самом высоком уровне с целью адаптации организации к улучшению институционального поля.

- Миссия в Азербайджан – Лицензирование летных экипажей FCL 3 – 28 ноября – 8 декабря 2011 года

Миссия по лицензированию летных экипажей FCL 3 проходила в Баку с 28 ноября по 8 декабря 2011 года. Она была проведена в форме обучения по месту работы краткосрочным инструктором Lufthansa Consulting, Синиса Накани.

Обучение по месту работы было организовано по просьбе молдавской администрации гражданской авиации, с акцентом на реализации JAR-FCL 3, создание эффективного отдела лицензирования (AMS) в рамках администрации гражданской авиации, применение передового опыта по JAR-FCL, процессы сертификации, процессы сертификации медицинских центров и медицинских экспертов, подготовка и проведение аудита медицинских центров и медицинских экспертов на основе требований JAR-FCL 3.

Изложение слушателям концепции и передового опыта по JAR-FCL 3 было проведено успешно. Были рассмотрены процессы в Разделе по авиационной медицине; были объяснены и продемонстрированы участникам процедуры JAR-FCL 3.

Техническая помощь Казахстану

○ Миссия в Казахстан – 15 – 17 августа 2011 года

Миссия технической помощи высокого уровня состоялась в Астане с 15 по 17 августа 2011 года. Она была проведена г-ном Тибо Рессоном, руководителем проекта, г-ном Каха Кваташидзе, заместителем руководителя группы и г-ном Клодом Пробстом, краткосрочным экспертом.

Целью миссии было дать заключение по существующей структуре администрации и рекомендовать возможные усовершенствования. На втором этапе, в этом исследовании была рассмотрена структура и возможности организации, которая может выполнять необходимые нормативные задачи с соответствующей финансовой независимостью и стабильностью.

В результате миссии эксперты подготовили доклад с подробными рекомендациями с точки зрения структуры, организации, укомплектования штатом и финансирования. Была запланирована вторая миссия для презентации и обсуждения этих рекомендаций.

○ Миссия в Казахстан – Диагностика регуляторного поля – 3 – 7 октября 2011 года

Миссия технической помощи состоялась в Астане с 3 по 7 октября 2011 года. Она была проведена г-ном Бруно Девоутерсом, краткосрочным экспертом.

Цель миссии состояла в проведении встреч с персоналом КГА в Астане, в Управлении безопасности полетов, для того, чтобы оценить ситуацию и уровень, количественно и качественно, структуры библиотеки и системы регуляторных актов. Учитывая, что создание правил все еще продолжается, второй целью было рекомендовать сотрудничество в разработке правил, где это необходимо, и в предоставлении критических замечаний по правилам, которые уже опубликованы и реализованы. Третья задача заключалась в оценке необходимости комплекса процедур, разработанного в дополнение к правилам. И, исходя из предыдущих задач, четвертой целью было оценить любые другие возможности сотрудничества, чтобы оказать содействие ведомству гражданской авиации Республики Казахстан по разработке и принятию любых необходимых мер по соблюдению SARPS (Стандарты и Рекомендуемая практика) ИКАО и, соответственно, после очередного аудита ИКАО, запланированного в начале 2012 года, ориентированного на устранение Казахстана из «черного списка» ЕС.

В результате миссии, выяснилось, что казахский КГА, в ответ на заключения ИКАО, выпустил важный комплекс правил безопасности полетов в период последних 12 месяцев; сейчас важно разработать и опубликовать процедуры, со ссылкой и в связи с выше упомянутыми правилами. С этой целью было предложено, чтобы эксперт оказал поддержку казахскому КГА, с подготовкой полного комплекса процедур инспектора, которая должна быть осуществлена к середине января 2012 года.

○ Миссия в Казахстан, с 22 по 23 ноября 2011 года

Миссия технической помощи высокого уровня состоялась в Астане с 22 по 23 ноября 2011 года. Она была проведена г-ном Тибо Рессоном, руководителем проекта, г-н Каха Кваташидзе, заместителем руководителя группы и г-ном Клодом Пробстом, краткосрочным экспертом. Цель миссии заключалась в представлении доклада и рекомендаций, составленных после первой миссии, проведенной с 15 по 17 августа 2011 года.

Эти рекомендации были представлены и получены Ведомством для адаптации организации к улучшению институциональных рамок.

- Миссия в Казахстан – Содержание обучения по месту работы – 28 ноября – 2 декабря 2011 года

Миссия технической помощи состоялась в Астане с 28 ноября по 2 декабря 2011 года. Она была проведена г-ном Жераром Леу, краткосрочным экспертом.

Цель миссии заключалась в оказании помощи казахстанскому ведомству в том, чтобы определить количество и характер обучения по месту работы, которое должно быть проведено в 2012 году.

В результате проведения миссии, ведомство Казахстана в настоящее время получило полезную информацию и рекомендации по составлению планов обучения по месту работы на 2012 год.

Техническая помощь Кыргызстану

- Миссия в Кыргызстан – 17 – 28 июня 2011 года

Миссия была проведена в Бишкеке с 13 по 24 июня 2011 года. Ее провел краткосрочный эксперт Младен Калайжич.

Цель миссии заключалась в оказании помощи ведомству гражданской авиации в разработке процедур для общей авиации.

В результате проведения миссии ведомство Кыргызстана получило комплекс процедур для выполнения функций надзора в области общей авиации.

Техническая помощь Таджикистану

- Миссия в Таджикистане – 18 – 21 августа 2011 года

Миссия технической помощи высокого уровня состоялась в Душанбе с 18 по 21 августа 2011 года. Она была проведена г-ном Тибо Рессоном, руководителем проекта, г-ном Каха Кваташидзе, заместителем руководителя группы и г-ном Клодом Пробстом, краткосрочным экспертом. Цель миссии заключалась в представлении доклада и рекомендаций, составленных после первой миссии, проведенной с 16-го по 19-е мая 2011 года.

Эти рекомендации были представлены и получены Ведомством с целью адаптации организации к улучшению институциональных рамок.

Техническая помощь в области авиационной безопасности

Техническая помощь Грузии

- Миссия в Грузию – 8 – 12 ноября 2011 года

Миссия проходила в Тбилиси с 8-го по 12-е ноября 2011 года, по результатам первой миссии, проведенной с 6 по 10 июня. Она была осуществлена г-н Крисом Береттом, краткосрочным экспертом по авиационной безопасности.

Цель миссии заключалась в анализе прогресса, достигнутого по сравнению с июньской миссией, и сопоставления его с последним тематическим аудитом по авиационной безопасности ЕКГА.

План корректирующих действий, созданный грузинским ведомством гражданской авиации был проанализирован на предмет того, чтобы все корректирующие действия были распределены между эксплуатантами и операторов аэропортов. Выполнение плана корректирующих действий будет означать, что грузинская САА полностью соответствует требованиям и стандартам ЕС в области авиационной безопасности, что и ставилось в качестве первоначальной цели.

Техническая помощь в области охраны окружающей среды

- *Миссия в области охраны окружающей среды по APER – План действий по сокращению выбросов*

Техническая помощь была проведена в виде семинара APER по охране окружающей среды – 17-го ноября 2011 года в Киеве для всех бенефициаров. Семинар провела г-жа Айче Челикель, в чем ей помогал переводчик Андрей Андрусак.

Целью семинара было представить требования ИКАО, связанные с Планом действий по сокращению выбросов (APER). Резолюция ИКАО А37-19, принятая на недавней сессии Ассамблеи ИКАО, призывает государства предоставить в ИКАО к концу июня 2012 года план действий с изложением их стратегии и действий, способствующих достижению глобальных целей, согласованных в ИКАО.

В семинаре приняли участие 9 гостей от бенефициаров - ВГА и Министерств. В результате, они получили рекомендации по деятельности APER; также представители бенефициара смогли принять участие и воспользоваться технической поддержкой для того, чтобы разработать свои собственные национальные планы действий.

4.1.3 Программа повышения осведомленности и коммуникации по проекту безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды

- **Коммуникация - вебсайт**

В отношении вебсайта проекта были осуществлены следующие действия:

- Наполнение вебсайта информацией о прошедших мероприятиях / обучении на английских и русских страницах

- Возможность скачать информационные бюллетени.

Сайт постоянно обновляется по мере осуществления мероприятий и ежемесячно, его можно найти по адресу <http://www.tracEKGAvilaviation.org>.

- **Коммуникация – Информационный бюллетень**

Информационный бюллетень № 4 был издан и распространен на английском и русском языках; его можно найти в Приложении 9.3.

Информационный бюллетень № 5 был подготовлен в проектной версии, в нем изложена текущая информация о деятельности в течении этого периода, и используются комментарии, полученные после рассылки Информационного бюллетеня № 4. Он будет завершен в течение конечного периода реализации проекта.

4.2 Отклонения от графика запланированной деятельности по сравнению с последним Отчетом о ходе проекта

В последнем Отчете о ходе проекта был указан следующий план деятельности на следующий отчетный период:

<p>WP3 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь</p> <ul style="list-style-type: none">● Продолжить и завершить проведение учебных курсов для руководства:<ul style="list-style-type: none">○ Программа подготовки инструкторов «Train the Trainers»: осталось провести 1 курс из 2 (будет проведен, пересмотрен или отменен)● Продолжить и завершить проведение технической помощи:<ul style="list-style-type: none">○ По безопасности полетов: осталось провести 4 миссии из 19 запланированных на данный момент○ По авиационной безопасности: осталось провести 1 миссию из 9 запланированных на данный момент.● С каждым из бенефициаров учредить программу завершения технической помощи <p>WP4 - Программа коммуникации и повышения осведомленности о безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды</p> <ul style="list-style-type: none">● Реализация плана коммуникации: наполнение / обновление вебсайта● Реализация плана коммуникации: выпуск Информационного бюллетеня №4 на английском и русском языках и подготовка Информационного бюллетеня №5 <p>Руководство и координация</p> <ul style="list-style-type: none">● Проведение 4-го заседания Координационного комитета запланировано на 15 сентября 2011 г. в Кишиневе● Продолжение координационных встреч с другими проектами, в частности со следующими проектами твиннинга в Грузии и Армении.● Выпуск Промежуточного отчета №5, подготовка Завершающего отчета;● Организация и проведения завершающего мероприятия по Проекту: формат и содержание будут определены на 4-м заседании Координационного комитета.

В процессе реализации вышеприведенный план был соблюден со следующими изменениями:

Управление и координация:

- Координационные совещания с другими проектами: не было проведено встреч с грузинским и армянским проектами твиннинга – была проведена встреча по твиннингу в Украине.

WP3 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь:

- Был добавлен экологический семинар по APER - по просьбе, высказанной на 4-м заседании Координационного комитета;
- Миссии ТП в области безопасности: количество миссий было увеличено до 16, в соответствии с потребностями, выявленными в процессе реализации.

Конгрессы и международные мероприятия

- Участие в Бишкекской конференции по безопасности полетов по приглашению киргизского ведомства гражданской авиации.

4.3 Деятельность, запланированная на конец периода проекта

На момент подачи настоящего отчета, незавершенными остаются следующие виды деятельности, запланированные на конец периода реализации проекта (до 2 февраля 2012 г.).

4.3.1 WP0: Управление и координация

- **Отчетность**

Отчет о завершении проекта будет завершен, переведен и издан на английском и русском языках.

- **Завершение вопросов логистики по закрытию проекта**

Договоры, относящиеся к офису проекта в Киеве (аренда помещения, телефон, Интернет...) должны быть завершены в конце периода. При необходимости они будут продлены и переданы последующему проекту. То же самое касается местных денежных средств, вопросы по которым должны быть закрыты или переданы.

4.3.2 WP3 – Создание потенциала руководства и экспертная помощь

- **Процедуры инспекторов для Казахского КГА**

Написание комплекса процедур для Казахского КГА продолжается, как было указано в разделе 4.1.2 выше. Передача этих процедур планируется на 16 января 2012 года.

4.3.3 WP4 – Программа повышения осведомленности и коммуникации по проекту безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды

Информационный бюллетень № 5 будет завершен и распространен на английском и русском языках в конце периода реализации проекта. Сайт будет обновлен, и затем будет либо закрыт, либо передан последующему проекту, если в этом возникнет необходимость.

5. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ОБО ВСЕМ ПЕРИОДЕ ПРОЕКТА

5.1 Деятельность от начала проекта

5.1.1 WP1 – Оценка авиационного сектора бенефициаров

В течение первых четырех месяцев реализации проекта, основная деятельность заключалась в подготовке и проведении девяти визитов по оценке текущей ситуации в авиационной отрасли каждого из бенефициаров. Визиты были подготовлены и проведены в период с февраля по май, в соответствии со следующим графиком:

	February				March				April				May					
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Moldova			■															
Central Asia							■	■							■	■		
Caucasus										■	■	■						
Ukraine																		■

Все визиты были подготовлены в соответствии по следующей схеме:

1. Подготовительный этап

1.1. Для встреч был подготовлен вопросник. Вопросник распространялся до проведения проверки. Такой вопросник служил ориентиром, который использовался экспертами в качестве контрольного перечня в ходе встреч. Он включал в себя список вопросов, которые необходимо было прояснить во время встреч, сохраняя при этом открытость плана встреч, следуя ориентиру с гибкостью и без ограничений (см. Приложение 9.4).

1.2. Нужно было определить контактных лиц в каждой стране (на основе первоначального списка ЕК и информации проекта «Южное кольцо»), и был составлен обновленный список контактов. Контакты были установлены с каждой из выявленных заинтересованных сторон.

1.3. Была сформирована группа по оценке, в которую вошли участники Основной группы проекта и дополнительные краткосрочные эксперты по безопасности полетов (AIRW & OPS / PEL) и помощник по логистике (заместитель руководителя группы)

1.4. Подрядчик обеспечил решение вопросов логистики по визитам (визы, перелеты, гостиницы...)

1.5. Предварительная программа была составлена в координации с заинтересованными сторонами. Группа организовала встречи с партнерскими организациями.

2. Этап оценки

Оценка была проведена в соответствии с общим шаблоном по программе и организации, которая включала в себя:

Встреча с Министерством и с ведомством гражданской авиации на самом высоком уровне.

Разделение на подгруппы по техническим областям. Встречи в подгруппах, работающих параллельно с ВГА – Уровень руководства по безопасности полетов - AIRW, безопасности полетов-OPS/PEL, авиационной безопасности, охране окружающей среды, обучению.

Встречи с администрацией аэропортов (эксперты по руководству, авиационной безопасности, охране окружающей среды), с оператором аэронавигационного обслуживания (эксперт по окружающей среде) и с соответствующими операторами / организациями по техническому обслуживанию / учебными организациями в стране.

Общие встречи с руководством ВГА для заключительного брифинга

Параллельно с техническими встречами (День 2 или 3) Руководитель группы посетил Национального секретаря TRACECA, а также Делегацию или Представительство ЕС.

3. Заключительный этап

3.1. Подготовка отчетов - 1 отдельный отчет по каждой стране. Отчеты представляют результаты с точки зрения нынешней ситуации в каждой области (AIRW, OPS / PEL, авиационная безопасность / опасные грузы, охрана окружающей среды, обучение), и предоставление индивидуальных рекомендаций с определением "Потенциальных областей, требующих поддержки ЕС".

3.2. Каждый отчет был направлен в соответствующую страну для рассмотрения и комментариев, если таковые имелись.

3.3. Завершение отчета (английская версия), включая комментарии, если таковые имелись. Перевод на русский язык.

3.4. Окончательное распространение: каждая страна получает свой собственный отчет (английский + русский варианты), и все отчеты направляются Руководителю программы, в Генеральный секретариат TRACECA, в DG-TREN и EASA.

Кроме того, все рекомендации по каждой стране были объединены и повторно проанализированы с целью разработки матрицы потребностей и последующего общего учебного плана.

5.1.2 WP2 – Обучение и создание потенциала

5.1.2.1 Обучение английскому языку

5.1.2.1.1 Программа и график

Курсы по английскому языку были организованы в соответствии со следующей схемой:

- ✓ Первоначальная сессия была организована в каждой из бенефициаров, где был проведен 2-недельный курс по общему авиационному английскому (GAEL). Он охватывал использование английского языка в том смысле, как это определено в стандартном подходе ИКАО к авиационному английскому³. Этот курс был открыт для широкой аудитории персонала в каждом из ВГА, и на нем присутствовало до 12 человек от каждого бенефициара, с тем, чтобы им было легче воспринимать последующие курсы, запланированные в рамках проекта.
- ✓ 5 последующих сессий, по 2 недели каждая, которые охватывали технический авиационный английский по каждой области компетенций: летная годность, OPS, выдача лицензий, авиационная безопасность и окружающая среда. Эти занятия проводились параллельно, так как они касались более специализированной аудитории, разделенной по соответствующим областям компетенций. Эти курсы были предложены каждому бенефициару для одного – двух участников, в зависимости от количества персонала в администрациях, и, в общей сложности, для 12 участников по каждой области компетенций. Были отобраны 3 места проведения обучения, при чем распределение посещаемости производилось по техническим областям, а не по странам происхождения:
 - Киев – 3 курса по безопасности полетов: летная годность, полеты и выдача лицензий авиационному персоналу;
 - Алматы – курс по авиационной безопасности
 - Тбилиси – курс по охране окружающей среды.

Учебный план, его цели, содержание и целевая аудитория были предварительно согласованы, как указано в Приложении 9.5.

Курсы были проведены по следующему расписанию:

³ Ознакомить студентов с основами профессиональной терминологии и научить их применять на практике, что необходимо для дальнейшей самостоятельной работы. Дать теоретические знания и практические навыки для перевода и понимания основных тем с использованием авиационного английского языка. Научиться работать с источниками информации, включая различные словари, тексты, составлять аннотации, документы в соответствии с требованиями ИКАО.

	General Aviation English Language	Technical English - Safety			Technical English Security	Technical English Environment	
		AIRW	OPS	PEL			
.Nov 09	- 9-20 Ukraine - 16-26 Armenia - 16-02/12 Kyrgyzstan - 23-04/12 Kazakhstan						.Nov 09
.Dec 09	- 30/11-11 Georgia - 30/11-20 Moldova - 01-14 Azerbaijan - 07-18 Tajikistan						.Dec 09
.Jan 10			Operations 25/1-5/2 [Kiev]	Licensing 12-23 [Kiev]	Security 12-23 [Almaty]	Environment 25/1-5/2 [Tbilisi]	.Jan 10
.Feb 10		Airworthiness 08-19 [Kiev]					.Feb 10

Курсы английского языка – Расписание

5.1.2.1.2 Обзорное описание

Ниже приводится обзорное описание курсов, проведенных во время периода обучения английскому языку (ноябрь 2009 г. - февраль 2010 г.). Подробное описание каждого курса дается в Отчете об обучении английскому языку в Приложении 9.8.

- **Курсы общего авиационного английского**

Две недели курса общего авиационного английского языка были проведены у каждого бенефициара (3 недели для Кыргызстана и Молдовы). Они были проведены квалифицированными инструкторами из Учебного Института ИКАО при Национальном авиационном университете Украины (для Украины и Азербайджана) или же местными инструкторами (для 6 бенефициаров).

Предварительный средний уровень владения английским языком являлся необходимым условием для прохождения курса. Для оценки реального уровня знаний участников в начале курса и для введения надлежащей методики преподавания и оценки прогресса, достигнутого слушателями в процессе обучения, было проведено два теста: вступительный тест - проводился в первый день курса, и заключительный тест - проводился в последний день курса.

Курс общего авиационного английского был рассчитан на 12 участников от каждого бенефициара.

- **Курсы технического английского**

Пять сессий по техническому авиационному английскому, каждая по 2 недели, были проведены для всех бенефициаров. Они охватывали летную годность, полеты, выдачу лицензий авиационному персоналу, авиационную безопасность и охрану окружающей среды. Они проводились аккредитованными тренерами из Учебного института ИКАО при Национальном авиационном университете Украины. Курсы по английскому в сфере безопасности полетов (летная годность, полеты, выдача лицензий авиационному персоналу) были реализованы в Киев. Курс технического авиационного английского по авиационной безопасности был проведен в Алматы, а курс по охране окружающей среды - в Тбилиси.

Курс технического английского языка были рассчитаны на 1 - 2 участников от каждого бенефициара: в среднем 1, иногда 2, по запросу, чтобы создать группы из 12 слушателей для каждого курса.

5.1.2.1.3 Выводы и результаты

В общем, инструкторы остались довольны хорошим откликом слушателей бенефициаров и их посещаемостью. Это позволило обучить 95 человек на курсах общего английского и 55 человек на курсах технического английского, то есть по 11 человек в каждой специализированной области: летной годности, осуществлении полетов, выдаче лицензий авиационному персоналу, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

В конце каждого курса участникам было предложено заполнить форму оценки. Все слушатели выразили свое удовлетворение в отношении качества и содержание курсов, как показано в следующей таблице:

Обучение общему авиационному английскому

Кол-во участников	Оценка участниками в %	
	Отлично	Хорошо
95	73	25

Обучение техническому авиационному английскому

Кол-во участников	Оценка участниками в %	
	Отлично	Хорошо
55	88	12

Общие показатели по обучению английскому

Кол-во участников	Оценка участниками в %	
	Отлично	Хорошо
150	80	19

Все слушатели повысили свою способность использовать английский язык в своей повседневной работе, причем большинство из них достигло предварительного среднего

или среднего уровня. Ожидается, что они будут продолжать практиковаться и работать с информационными источниками ИКАО и EASA / EC.

Кроме того, ожидалось, что их прогресс в английском языке, будет преимуществом при прохождении последующих технических учебных курсов, запланированных в рамках Рабочего пакета 2.

5.1.2.2 Техническое обучение

5.1.2.2.1 Программа и график

После оценки, полученной в ходе 9 визитов в рамках Рабочего пакета 1, были проанализированы результаты, и определены потребности в обучении. Потребности в обучении были определены для каждой страны, а затем сведены вместе. На самом деле оказалось, что потребности являются более-менее одинаковыми, и что учебная программа может быть предложена на региональном уровне, с проведением курсов, общих для всех бенефициаров.

Однако, в области безопасности полетов, представлялось целесообразным провести различие между восточными партнерами ENPI, которые имеют более тесные связи с Европейской авиационной системой (Украина, Молдова, Армения, Грузия и Азербайджан), и государствами Средней Азии, где основным приоритетом является достижение соответствия с международными стандартами безопасности полетов. По этой причине в программу обучения безопасности полетов вошли курсы, которые в большей степени были ориентированы на правила ЕС, а некоторые курсы были ориентированы на требования ИКАО. При отборе участников такого курса дифференциация производилась на индивидуальной основе.

Исходя из этого, была завершена полная учебная программа, охватывающая лицензирование (PEL), полеты (OPS), летную годность (AIRW), охрану окружающей среды (ENV) и авиационную безопасность (SEC).

Стандартная продолжительность каждого курса обычно составляет от 1 до 3 дней. По мере возможности, самые короткие курсы (продолжительностью 1 или 2 дня) были объединены с другими курсами, предназначенными для той же группы участников, таким образом, чтобы организовать их в рамках одной учебной сессии продолжительностью от 4 до 6 дней.

Курсы были организованы в тех регионах, где были выявлены соответствующие организации для проведения курсов - в Киеве, Алматы и Тбилиси. Каждый учебный курс был открыт для кандидатов от страны проведения курсов, и от других стран. Участникам из других стран расходы на проезд и проживание покрывались проектом.

Учебная программа, ее цели, подробное содержание и целевая аудитория, были предварительно согласованы и описаны в Приложении 9.6.

Технические курсы были проведены по следующему расписанию:

	Safety			Security	Environment	
	AIRW	OPS	PEL			
.Dec 09					1/ENV 14-15 [Istanbul]	.Dec 09
.Jan 10						.Jan 10
.Feb 10			2/FCL; 5/FCL 22-27 [Tbilisi]			.Feb 10
.Mar 10	2/AIR; 3/AIR; 4/AIR; 5/AIR 16-19 [Kiev]			4/SEC 30.03-01.04 [Tbilisi]		.Mar 10
.Apr 10	6/AIR; 7/AIR 27-30 [Tbilisi]	1/OPS; 9/OPS 12-16 [Kiev]		5/SEC 19-26 [Kiev]		.Apr 10
.May 10	8/AIR; 9/AIR 11-14 [Kiev]			2/SEC 17-22 [Kiev]	2/ENV; 3/ENV; 4/ENV 17-21 [Tbilisi]	.May 10
.Jun 10	1/AIR; 10/AIR 8-10 [Almaty]	5/OPS; 6/OPS 14 -18 [Almaty] 2/OPS; 4/OPS 21-26 [Almaty]	1/FCL; 4/FCL 15-18 [Tbilisi]			.Jun 10
.Jul 10					7/ENV; 8/ENV; 9/ENV 05-09 [Kiev]	.Jul 10
.Aug 10						.Aug 10
.Sept 10		7/OPS; 30.08 - 03.09 [Kiev]		6/SEC; 7/SEC 21-24 & 27.09-01.10 [Tbilisi]		.Sept 10
.Oct 10				1/SEC; 11-18 [Kiev] including Saturday	5/ENV; 6/ENV; 10/ENV 25-28 [Kiev]	.Oct 10
.Nov 10			6/FCL 01-05 [Kiev]			.Nov 10

Технические курсы - Расписание

5.1.2.2.2 Обзорное описание

Ниже приводится обзорное описание курсов, проведенных во время периода технического обучения (декабрь 2009 г. - ноябрь 2010 г.). Подробное описание каждого курса приводится в Отчете о техническом обучении, в Приложении 9.9.

Курсы были рассчитаны на 2 участников от каждого бенефициара, в общей сложности 16 мест на каждую сессию.

• Обучение в области летной годности

- 1/AIR⁴ (1-дневный курс) - "Общие принципы, используемые в отношении безопасности полетов, сертификации и непрерывной летной годности"
- 2/AIR (1-дневный курс) - "Процедуры сертификации, включая утверждение изменений в проекте и ремонты"

⁴ Код в формате N/XXX по каждому курсу был присвоен Проектом с целью организации и планирования.

- 3/AIR (1-дневный курс) - "Выдача сертификатов летной годности"
- 4/AIR (1-дневный курс) - "Выдача разрешения на полет"
- 5/AIR (1-дневный курс) - "Утверждение MMEL / MEL и другой документации эксплуатантов"
- 6/AIR (2-дневный курс) - "Человеческий фактор в обслуживании"
- 7/AIR (1-дневный курс) - "Методология аудита"
- 8/AIR (2-дневный курс) - "Непрерывная летная годность ВС"
- 9/AIR (2-дневный курс) - "Техническое обслуживание ВС"
- 10/AIR (2-дневный семинар) - "Организация отдела летной годности"

• **Курсы в области полетов**

- 1/OPS (2-дневный курс) - "EU-OPS 1"
- 2/OPS (3-дневный курс) - "ICAO Annex 6"
- 4/OPS (3-дневный курс) - "Аудит методы в отношении ОПС"
- 5/OPS (2-дневный курс) - "Организация отделов воздушных операций"
- 6/OPS (3-дневный семинар) - "Система управления безопасностью полетов"
- 7/OPS (4-дневный курс) - "Ознакомление с оценкой безопасности иностранных воздушных судов (SAFA)"
- 9/OPS (3-дневный курс) - "Человеческий фактор в авиации"

• **Курсы в области выдачи лицензий**

- 1/FCL (2-дневный курс) "JAR-FCL"
- 2/FCL (3-дневный курс) - "ICAO Annex 1"
- 4/FCL (2-дневный семинар) - "Организация отдела PEL"
- 5/FCL (3-дневный курс) - "Человеческий фактор в авиации"
- 6/FCL (5-дневный курс) - "Методы аудита по FCL"

• **Курсы в области авиационной безопасности и перевозки опасных грузов**

- 1/SEC (7-дневный курс) - "Авиационная безопасность для Национального инспектора / Аудитора"
- 2/SEC (6-дневный курс) - "Перевозка опасных грузов для Национального инспектора / Аудитора"
- 4/SEC (3-дневный курс) - "Разработка национальной программы авиационной безопасности (NASP)"
- 5/SEC (7 day course) - "Курс для руководителей по безопасности в аэропортах и авиакомпаниях"
- 6/SEC (4-дневный курс) - "Курс для руководителей по безопасности грузов"
- 7/SEC (5-дневный курс) - "Курс по опасным грузам до 6-го уровня (приемка)"

• **Курсы в области охраны окружающей среды**

- 2-3-4 /ENV (5-дневный семинар) - Основные понятия экологических проблем, связанных с авиацией. Правовая база охраны окружающей среды в Европе и ИКАО. Экологическая политика, стратегическое планирование и экологическая отчетность. Введение в Систему экологического менеджмента (Environmental Management Systems (EMS)) и совместного

- экологического менеджмента (Collaborative Environmental Management (CEM)). Руководство по лучшим европейским практикам.
- 7-8-9/ENV - Рекомендации и методы вычисления уровня шума и выбросов. Руководство для расчета уровня выбросов ВС, связанные со всеми полетами воздушных судов. Оперативные возможности для минимизации потребления топлива и сокращения выбросов.
 - 5-6-10/ENV (4-дневный курс) - "Рекомендации ИКАО и ЕС и указания по орнитологическому контролю, передовым методам по мониторингу шума, выбросов и качества воздуха; руководство по устранению льда (Doc 9640)"

5.1.2.2.3 Выводы и результаты

Программа технического обучения была выполнена с декабря 2009 года по ноябрь 2010 года. В общем, инструкторы остались довольны хорошим откликом и участием бенефициаров.

С помощью этих курсов участники были обучены применяемым международным и европейским стандартам, а именно:

- По безопасности полетов: приложения ИКАО, EU-OPS и бывший JAR FCL
- По авиационной безопасности и перевозке опасных грузов: приложения ИКАО и другие соответствующие нормы, в том числе IATA, ЕС и ЕКГА's Doc 30
- По охране окружающей среды: приложения ИКАО и другие соответствующие передовые практики, а также ознакомление со Схемой торговли выбросами.

В целом, с начала проекта были проведены 37 курсов в области лицензирования (PEL), полетов (OPS), авиационной безопасности (SEC) и охраны окружающей среды (ENV). В общей сложности было проведено 1157 слушателей/дней⁵ в течение 95 дней обучения со средней посещаемостью 15,2 слушателей, как указано в следующей таблице:

Code	Courses	Days	Participants		Trainee.days	Average attendees
			Countries	Trainees		
Courses AIR	10	14		166	231	16,6
Courses OPS	7	20		91	272	13,0
Courses FCL	5	15		66	190	13,2
Courses SEC	6	32		95	237	15,8
Courses ENV	9	14		144	227	16,0
TOTAL	37	95	5 to 8	562	1157	15,2

Статистика по обучению с начала проекта

Все слушатели были обеспечены комплексными знаниями международных и европейских стандартов. Ожидается, что это позволило им лучше справляться с их регулирующими и контролирующими обязанностями по работе с информационными источниками ИКАО и EASA / ЕС, а также при проведении всех необходимых реформ в этом направлении. Помощь в проведении таких реформ в рамках Рабочего пакета 3, описывается ниже.

5.1.3 WP3 – Создание потенциала и экспертная помощь

⁵ Слушатель/ день = общее количество слушателей на курсах X продолжительность обучения

5.1.3.1 Курсы для руководства

5.1.3.1.1 Программа и график

С целью укрепления административного потенциала ведомств гражданской авиации бенефициаров, была подготовлена программа курсов подготовки руководства. Курсы были рассчитаны на высшее руководство ВГА, руководителей среднего звена (руководители подразделений) и руководителей по обучению, в том числе органов, отвечающих за обучение персонала, а также лиц, отвечающих за одобрение соответствующих учебных организаций.

Они были разбиты на две категории:

- 7 курсов для высшего и среднего звена (MNG) по сугубо управленческой деятельности (стратегия, управление командой, организация), а также управления, связанного с авиацией (Автономное ВГА, Контроль качества, SMS). Курсы для руководства, связанного с авиацией, где существуют стандартные модули ИКАО, были проведены Киевским Институтом ИКАО. Курсы по управленческой деятельности были проведены организациями, которые предоставляют степень MBA. Было отобрано учреждение КМБШ (Киев), так как оно сочетает в себе международное признание MBA со знаниями существующего уровня образования в странах СНГ.
- 3 курса для инструкторов «Train the Trainers», разработанных в двух частях: курсы для руководителей, отвечающих за Обучение персонала ВГА и курсы для инструкторов по повышению их потенциала. Эти курсы предназначены для руководителей и сотрудников в ВГА, занимающихся контролем и утверждением учебных организаций. В затронутые темы входила разработка стратегических планов подготовки, финансового управления, интеграции компьютерных технологий в обучение и анализ системы производительность человеческих ресурсов в процессе обучения.

Курсы для высшего руководства были предложены для 2 участников на одного бенефициара⁶, то есть целевая посещаемость составляла 16 человек. Они были проведены в Киеве на русском языке. Курсы для руководителей подразделений были предложены для 4 участников на бенефициара⁷, то есть целевая посещаемость составляла 32 человека. Они были проведены в две сессии, для 16 человек каждая: одна в Киеве для Украины, Молдовы, Грузии, Армении, и одна в Алматы для Казахстана, Азербайджана, Таджикистана и Кыргызстана. Лекции были представлены на русском языке.

Курсы «Train the Trainers» были проведены экспертами AVSEC. Они проводились в Киеве, на английском языке с переводом на русский с использованием переводчика. Курсы для подготовки руководства, руководителей, отвечающих за обучение персонала ВГА и за подготовку инструкторов были предложены для 2 участников на бенефициара⁸, то есть целевая посещаемость составляла 16 человек. Они были проведены в одну сессию в Киеве. Курсы для руководителей подразделений и / или инструкторов были предложены для 4 участников на бенефициара, то есть целевая посещаемость составляла 32 человек. Они были проведены в две сессии, по 16 человек каждая: одна для Украины, Молдовы, Грузии, Армении и одна для Казахстана, Азербайджана, Таджикистана, Кыргызстана.

⁶ Глава или заместитель главы ВГА, уровень MT

⁷ AIRW, OPS, FCL, SEC

⁸ Руководитель по обучению или его заместитель, начальник отдела кадров

Программа, ее цель, подробное содержание и целевая аудитория были предварительно согласованы; они описаны в приложении 9.7.

Курсы подготовки руководства были проведены в соответствии со следующим Расписанием:

		Management				
		TTR		MNG		
.Jan 11				1/MNG 10-14 [Kiev]	.Jan 11	
.Feb 11				3/MNG 30/1 - 4/2 [Kiev]	.Feb 11	
.Mar 11				6/MNG 28/2 - 4/3 [Kiev]	.Mar 11	
.Apr 11					.Apr 11	
.May 11		1/TTR 16-20 [Kiev]			.May 11	
.Jun 11		3/TTR 1st session 20-24 [Kiev]		14/MNG; 15/MNG 7-9 [Kiev]	.Jun 11	
.Jul 11				12/MNG 18-21 [Kiev]	.Jul 11	
.Aug 11					.Aug 11	
.Sept 11					.Sept 11	
.Oct 11					.Oct 11	
.Nov 11		3/TTR 2nd session 21-25 [Kiev]			.Nov 11	

Курсы обучения руководства – Расписание

5.1.3.1.2 Обзорное описание

Далее приводится краткое описание учебных курсов, проведенных в процессе обучения руководства (январь-ноябрь 2011 года). Детальное описание каждого курса представлено в отчете о подготовке руководства, которое приводится в Приложении 9.10.

Курсы были рассчитаны на 2 участников от каждого бенефициара, таким образом, были предложены 16 мест для каждой сессии, за исключением курсов 12/MNG и 3/TTR, которые были разделены на 2 сессии каждый, что позволяло принять до 4-х участников от каждого бенефициара.

- **Курсы для руководства**

1/MNG (5-дневный курс) – «Стратегии Управления институциональной организацией»

3/MNG (5-дневный курс) - Развитие автономных организаций гражданского авиации

6/MNG (5-дневный курс) - Повышение квалификации по SMS

14/MNG и 15/MNG (1- и 2-дневные курсы) - Регулирование безопасности полетов в ЕС, и Политика ЕС по воздушному транспорту

12/MNG (2 сессии, 4 дня) - Управление качеством в гражданской авиации

- **Курсы «Train the Trainers»**
 - Курс 1/TTR, Управление обучением / оценка потребностей,
 - Курс 3/TTR, Техники обучения и разработка обучения

5.1.3.1.3 Выводы и результаты

Курсы для руководства и программа «Train the Trainers» были проведены в период с января по ноябрь 2011 года. В общем, инструкторы остались довольны хорошим откликом и участием бенефициаров.

С помощью этих курсов участники улучшили свои стратегические и практические навыки в следующих областях:

- Стратегии Управления институциональной организации
- Развитие Автономных организаций гражданской авиации
- Системы управления безопасностью полетов (SMS)
- Управление качеством в области гражданской авиации
- Принципы регулирования безопасности полетов в Европейском Союзе
- Транспортная политика Европейского Союза в области воздушного транспорта
- Управление обучением и оценка потребностей в обучении
- Техники обучения и разработка обучения

Эти курсы оказались весьма необходимыми и полезными. Это помогло руководителям в сфере авиации из разных стран планировать, координировать и внедрять соответствующие системы управления в своих авиационных организациях и предприятий. Все бенефициары дали положительные отзывы о программе, заявив, что эту практику следует продолжать и развивать, чтобы обеспечить наилучший уровень авиационной безопасности и безопасности полетов в международной гражданской авиации.

5.1.3.2 Программа конкретной экспертной помощи (Техническая помощь)

5.1.3.2.1 Программа и график

Как следствие обучения на этапе WP2, ожидалось, что практическое применение обучения приведет к видимым изменениям у бенефициаров. Особенно это было желательно с точки зрения изменений в нормативно-правовой базе или в ее реализации. Для таких изменений обучение было необходимой предпосылкой, но необходима была дальнейшая поддержка с точки зрения конкретных знаний или технической помощи (ТП).

С учетом потребностей, выявленных в ходе визитов на этапе WP1 и / или выраженных бенефициарами, в октябре 2010 года были подготовлены план и график ТП, и они были изложены в соответствующем отчете о ходе проекта, с представлением потребностей по странам и по техническим сферам (безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды). В этом плане предлагаемые меры явились результатом первоначального предложенного списка стандартных вариантов, адаптированных затем к потребностям бенефициара путем обсуждения с каждым бенефициаром. После подготовки первоначального варианта, в плане ТА делались изменения, чтобы адаптировать его в процессе проведения ТП, в соответствии с потребностями бенефициаров и обратной связью, полученной от них.

В области безопасности полетов и авиационной безопасности ТП адаптировалась с учетом потребностей каждой страны и предоставлялась в формате конкретных миссий эксперта, как правило, в каждой из заинтересованных стран. В области охраны окружающей среды ТП предоставлялась в формате региональных семинаров из-за ограниченного числа потенциальных участников от каждого бенефициара.

Деятельность по ТП проводилась в период с декабря 2009 года по декабрь 2011 года по следующему графику:



	Europe		Caucasus			Central Asia			
	Moldova	Ukraine	Armenia	Georgia	Azerbaijan	Kazakhstan	Kyrgyzstan	Tajikistan	
.Dec 09							TA to CAA 30/11-4/12 [Bishkek]		.Dec 09
.May 10	TA in Security 11-14/05, Moldova		TA in Security 28/5 to 4/6, Armenia						.May 10
.Jul 10	TA on ETS 29-30, Kiev		TA on ETS 26-27, Tbilisi						.Jul 10
.Nov 10		TA in SEC to Ukraine for Euro2012 15-18/11,		TA Institutional to GEORGIA 15-19 NOV					.Nov 10
.Jan 11		TA FCL1 to Ukraine 24/1 - 3/2 [Kiev]					TA to Kyrgyzstan (JAN 17-28)		.Jan 11
.Feb 11	TA to Moldova Feb 28 - March 4							TA to Tajikistan FEB 1 - 4	.Feb 11
.Mar 11		TA FCL2 15-18 [Kiev] TA FCL3 21/3 - 1/4 [Kiev]							.Mar 11
.Apr 11	TA to Moldova 18-22 [Chisinau]					High Level Meeting Kazakhstan 25-26 [Astana]			.Apr 11
.May 11			TA SSP Armenia 28/4 - 6/5 [Yerevan]				TA-SEC delivery to the Kyrgyz Republic 10-14 [Bishkek]	TA to Tajikistan, 16-19 [Dushanbe]	.May 11
.Jun 11	TA Part 66 lic. conversion 6-10 [Chisinau]			TA in Security to Georgia 6-10 [Tbilisi]	TA on ETS, 14-15 [Baku]				.Jun 11
.Jul 11			TA to Armenia & Kyrgyzstan FM 56 EASA Part 66 B1&B2 14/6 - 28/7		TA to Azerbaijan	TA to Kazakhstan 27/6 - 8/7 [Astana]	SSP & OJT to Kyrgyzstan	TA to Armenia & Kyrgyzstan FM 56 EASA Part 66 B1&B2 14/6 - 28/7	.Jul 11
.Aug 11						TA to Kazakh CAC 15-17 [Astana]		TA to Tajik CAA 18-21 [Dushanbe]	.Aug 11
Sept 11		SSP Course 13-15 [Kiev]		TA SSP 26-30 [Tbilisi] TA FCL3 26/9- 7/10 [Tbilisi]					.Sept 11
.Oct 11	TA Legal 18 [Chisinau] TA Instit 19-20		TA SSP to Armenia Ctd 3-7 [Yerevan]			TA to Kazakh CAC Reg. diag. 3-7 [Astana]	TA on General Aviation Operations 17-28		.Oct 11
.Nov 11	TA FCL3 31/10-11/11			TA-SEC 2 6-12 [Tbilisi]	TA (2) 24-25 [Baku]	TA to CAC (2) 22-23 [Astana]			.Nov 11
	Workshop on ICAO APER 17 [Kiev]								
.Dec 11					TA FCL3 to Azerbaijan 28/11 - 08/12 [Baku]	Diagnostic OJT Kazakh, 28/11 - 2/12 [Astana]			.Dec 11
.Jan 12									.Jan 12
.Feb 12	***** Project end = February 2nd *****								

5.1.3.2.2 Обзорное описание

Ниже приводится краткое описание мероприятий по ТП, проведенных у бенефициаров и на региональном уровне.

- **Техническая помощь Армении**

Следующие миссии ТП, специальные курсы и обучение по месту работы были предоставлены в Армении:

- *Теоретический курс по ГПБП*

Целью курса являлась подготовка участников к дальнейшей помощи ведомству гражданской авиации для разработки Государственной программы безопасности полетов.

С этой целью проект содействовал приезду армянских представителей на сессию по ГПБП (Государственная Программа безопасности полетов) в Киеве, организованную офисом ИКАО EUR / NAT. 2 армянских делегатов присутствовали на этой сессии, что позволило провести в Армении дальнейшие миссии по эффективности анализа GAP и дорожной карты по реализации.

- *Gap Анализ и дорожная карта ГПБП*

Цель миссии заключалась в оказании помощи ведомству гражданской авиации для выполнения анализа GAP и плана реализации, ведущих к разработке Государственной Программы безопасности полетов.

В результате миссии персонал ВГА приобрел достаточные знания и понимание концепции, цели и методики, которые передаются экспертами ТП для проведения детального анализа GAP и разработки предварительной дорожной карты, ведущей к реализации ГПБП. Следует отметить, что реализация Программы безопасности полетов занимает от 2 до 6 лет в зависимости от масштабов государства и сложности авиационной деятельности.

- *Теоретический курс B737-300/400/500 (CFM56) EASA Part-66 B1 & B2*

После того, как бенефициар выразил свои потребности, было принято решение предложить армянским участникам 6-недельный курс по обслуживанию B737, организованный Lufthansa Technics во Франкфурте. Цель заключалась в обеспечении знаниями, необходимыми для выполнения и сертификации технического обслуживания, разрешенных для сотрудников категории B1 и B2. Курс предоставил подробное описание, эксплуатацию, местоположение компонентов, их снятие / установку, процедуры устранения неисправностей до уровня руководства по техническому обслуживанию.

В результате участники получили знания, необходимые для выполнения и сертификации задач по техническому обслуживанию, которые могут выполняться сотрудниками категории B1 и B2.

- *Предварительный аудит и заказанная программа обучения в области авиационной безопасности*

По просьбе директора ВГА была разработана программа обучения с учетом точных потребностей ВГА Армении; были проведены 6 сессий обучения: их провел краткосрочный эксперт. В общей сложности 36 менеджеров и руководителей прошли обучение и получили сертификацию.

Ереванский международный аэропорт приближается к конечному этапу многомиллионного расширения, и эксперт, участвовавший в этом, помог с внедрением новых систем сканирования и введением автоматизированной проверки багажа, которой пока еще нет в аэропорту.

Также был проведен предварительный аудит в области программы контроля авиационной безопасности, работы и в чрезвычайных ситуациях и планирования операций.

- **Техническая помощь Азербайджану**

Следующие миссии ТП были предоставлены в Азербайджане:

- *Поддержка Азербайджану в анализе деятельности ведомства (2 миссии)*

Целью миссии было встретиться с представителями ведомства на самом высоком уровне руководства для составления рекомендаций по улучшению институциональной структуры. Эта институциональная поддержка была разбита на две миссии: одна для анализа и одна для представления и обсуждения итогов и рекомендаций экспертов.

Во время первой миссии группа приступила к рассмотрению существующей организации. Это было сделано в ходе интервью с руководителем администрации и с помощью анализа собранных документов. Вторая миссия была проведена после составления проекта отчета о ТП; ее целью было представление и комментарии по результатам перед выпуском окончательного отчета с рекомендациями.

В результате визита команды, собранная информация была изучена для написания первой части отчета о миссии, который дает анализ деятельности организации и ее методов работы. Все это было тщательно представлено и обсуждалось с авиационным ведомством бенефициара. Соответствующие комментарии были добавлены при завершении подготовки рекомендаций для администрации.

- *ТП Азербайджану по FCL3*

Организованная по просьбе ведомства Азербайджана, эта миссия была проведена в форме обучения по месту работы. Его целью было внедрение JAR-FCL 3, создать эффективного отдела лицензирования (AMS) в рамках ведомства гражданской авиации, передовые практики JAR-FCL, процессы сертификации, медицинские центры и сертификация процессов медицинских экзаменаторов, подготовка и проведение аудита медицинских центров и медицинских экспертов на основе требований JAR-FCL 3.

Представление слушателям концепции JAR-FCL 3 и передового опыта было проведено успешно. Были рассмотрены процессы внутри медицинского отдела, и были объяснены и продемонстрированы участникам процедуры JAR-FCL 3.

- **Техническая помощь Грузии**

Следующие миссии технической помощи и специализированные курсы были проведены в Грузии:

○ *Поддержка Грузии по анализу деятельности ведомства*

На месте были проведены предварительные контакты и миссии, чтобы дать заключение о необходимости выполнения реформы организационной структуры гражданской авиации для устойчивого развития. Миссия также была нацелена на проектирование ведомства, способного выполнять необходимые задачи регулирования с соответствующей финансовой независимостью и стабильностью.

После визита эксперта, ведомство гражданской авиации бенефициара завершило реформу организационной структуры гражданской авиации с созданием автономного ВГА. В процессе реформы бенефициар подтвердил, что он использовал результаты отчета миссии по реструктуризации ведомства гражданской авиации и Единого транспортного ведомства. В частности, очень полезными оказались структура и финансовые механизмы, рассматриваемые в отчете.

○ *Последующие действия по ICAO USOAP CAP*

Цель заключалась в оказании поддержки авиационному ведомству в разработке приемлемого плана корректирующих действий после миссии EASA по стандартизации, которая была проведена у бенефициара, и в определении всех вопросов, по которым план действий ICAO USOAP нуждался в совершенствовании и расширении.

В конце миссии САА был в руках план действий и эффективной, работоспособной и полезной УППКБП ИКАО САР дорожную карту с рекомендациями экспертов для реализации.

○ *Теоретический курс по ГПБП*

В качестве необходимого условия для дальнейшего технического содействия по ГПБП, в Киеве был организован индивидуальный теоретический курс для участников из Грузии и Молдавии.

Это дало возможность провести дальнейшие миссии в Грузии для выполнения анализа GAP и дорожной карты по внедрению.

○ *Анализ Gap по ГПБП и дорожная карта*

После вышеупомянутого теоретического курса была проведена миссия в Грузии для оказания помощи ведомству гражданской авиации по выполнению анализа GAP и плана реализации, ведущих к разработке Государственной Программы безопасности полетов.

В результате миссия персонал ведомства гражданской авиации получил достаточные знания для того, чтобы завершить анализ GAP и разработать план реализации ГПБП.

○ *Поддержка ВГА Грузии по обучению по месту работы в FCL 3*

Эта миссия была организована по просьбе грузинского ВГА в форме обучения по месту работы. Его целью было внедрение JAR-FCL 3, создать эффективного отдела

лицензирования (AMS) в рамках ведомства гражданской авиации, передовые практики JAR-FCL, процессы сертификации, медицинские центры и сертификация процессов медицинских экзаменаторов, подготовка и проведение аудита медицинских центров и медицинских экспертов на основе требований JAR-FCL 3.

Представление слушателям концепции JAR-FCL 3 и передового опыта было проведено успешно. Были рассмотрены процессы внутри медицинского отдела, и были объяснены и продемонстрированы участникам процедуры JAR-FCL 3.

○ *ТП в области авиационной безопасности (2 миссии)*

Этот аспект был разделен на две миссии: первая миссия - анализ проблем и составление рекомендаций. Вторая миссия - через 5 месяцев для рассмотрения действий, предпринятых бенефициаром и помощь в случае возникновения затруднений.

Первая миссия была организована вскоре после того, как ведомство гражданской авиации Грузии прошло тематический аудит ЕКГА по авиационной безопасности. Это вызвало необходимость в составлении плана корректирующих действий, которые должны были производиться в приемлемом формате и в необходимые сроки. Все аспекты были систематически рассмотрены, и были распределены соответствующие корректирующие действия по эксплуатантам ВС и операторам аэропортов.

По окончании плана корректирующих действий, ведомство гражданской авиации Грузии будет полностью соответствовать стандартам ЕС в области авиационной безопасности.

● **Техническая помощь Казахстану**

Следующие миссии ТП и конкретная поддержка были предоставлены Казахстану:

○ *Поддержка Казахстану по анализу деятельности ведомства (4 миссии)*

Целью миссий было встретиться с представителями ведомства на самом высоком уровне руководства для составления рекомендаций по улучшению институциональной структуры. Это институциональная поддержка была разделена на 4 миссии: одна - инициирование миссий на правительственном уровне, одна - анализа и рекомендации с точки зрения ИКАО⁹, 2 - анализ и возобновление рекомендованных реформ с точки зрения нормативных актов ЕС.

В результате визитов экспертов были определены дальнейшие потребности в области регулирования, обучения по месту работы и процедур инспектора. Они были охвачены дополнительными миссиями, которые описаны ниже.

Что касается потребности в институциональных изменениях, то бенефициар получил полный комплект рекомендаций по многолетнему плану реформ, который может быть запущен в 2012 году. Для реализации этого плана бенефициар рассчитывал на помощь со стороны внешних консалтинговых фирм.

○ *ТП для КГА Казахстана по регуляторной диагностике*

⁹ Необходимо для создания плана корректирующих действий, обязательного для снятия запрета и ограничений на операции в ЕС.

Цель этой технической помощи состояла в содействии авиационному ведомству в оценке регулирования и его содержания. Охватывались операции, лицензирование по летной годности и авиация общего назначения.

После визита экспертов было предложено расширить действие миссии, подготовив для бенефициара набор процедур инспектора, который будет предоставлен на английском языке по окончании проекта.

○ *Обучение по месту работы по диагностике*

Вышеупомянутые миссии позволили обнаружить потребность в проведении Программы обучения по месту работы для реализации Плана Корректирующих действий ICAO USOAP. Миссия по обучению диагностике была инициирована с тем, чтобы помочь бенефициару в подготовке этой программы, с перечислением, определением и планированием всех необходимых действий.

● **Техническая помощь Кыргызстану**

Следующие миссии ТП, специальные курсы и обучение по месту работы были предоставлены в Кыргызстане:

○ *ТП высокого уровня по Плану корректирующих действий ICAO USOAP (2 миссии)*

Во время первого визита в Киргизскую Республику на этапе WP1, оказалось, что серьезная проблема для страны состоит в том, что все киргизский эксплуатанты подпали под запрет на проведение операций в ЕС вследствие неблагоприятного аудита ICAO USOAP. Большая работа уже была проделана ведомством Кыргызстана по созданию и осуществлению плана корректирующих действий. Дальнейшая техническая помощь была необходима, чтобы помочь реализовать этот план.

Для этого были проведены две миссии: первая миссия - на ранней стадии проекта, по глобальному анализу; вторая миссия - в конце этапа технического обучения, по систематическому обзору замечаний ИКАО и помощи или рекомендациям для решения замечаний.

После второй миссии ведомству Кыргызстана удалось значительно продвинуться по техническим замечаниям. Оставались только такие вопросы: а) принятие закона об авиации, б) организация обучения по месту работы, в) информирование о результатах ИКАО EUR / NAT офиса по обновлению Непрерывного мониторинга (СМА).

○ *Государственная программа безопасности полетов и обучение по месту работы*

После вышеупомянутых миссий, было организовано обучение по месту работы. Параллельно с обучением была начата деятельность по оказанию помощи в ГПБП.

После этой миссии в плане корректирующих действий не осталось ни одного технического вопроса. Единственное, что осталось – юридические вопросы, по которым парламент еще должен принять предлагаемый закон по авиации.

○ *ТП по операциям общей авиации*

Миссия предоставила обучение по месту работы для специалистов ВГА по вопросам сертификации и надзора за операторами гражданской авиации, с общим анализом всего процесса сертификации, в том числе, среди прочего, утверждение учебных программ и минимальных списков оборудования.

В результате, обучение по месту работы дало инспекторам информацию, достаточную для обновления их процедур.

○ *Теоретический курс B737-300/400/500 (CFM56) EASA Part-66 B1 & B2*

Совместно со своими армянскими коллегами, киргизское ВГА выразило желание принять участие в 6-недельном курсе по обслуживанию B737, организованном Lufthansa Technics во Франкфурте. Цель заключалась в обеспечении знаниями, необходимыми для выполнения и сертификации технического обслуживания, разрешенных для сотрудников категории B1 и B2. Курс предоставил подробное описание, эксплуатацию, местоположение компонентов, их снятие / установку, процедуры устранения неисправностей до уровня руководства по техническому обслуживанию.

В результате участники получили знания, необходимые для выполнения и сертификации задач по техническому обслуживанию, которые могут выполняться сотрудниками категории B1 и B2.

○ *ТП по авиационной безопасности*

Миссия проходила в Бишкеке по проведению обучения без отрыва работы по сканированию, авиационной безопасности экипажей самолетов и вертолетов, а также для инспекторов по опасным грузам.

Во время этой миссии Национальная Программа авиационной безопасности была пересмотрена, и был дан ряд рекомендаций, которые необходимо было реализовать к предстоящей проверке ИКАО. Проверки на перроне проводились совместно в рамках плана по профессиональной подготовке с участием пассажирских и грузовых ВС (один пассажирский самолет, один грузовой самолет и один вертолет), и полученные в результате рекомендации были переданы администрации в отчет о ходе миссии ТП.

● **Техническая помощь Молдове**

Следующие миссии ТП и обучения по месту работы были проведены в Молдове:

○ *Написание CAP на основе миссии EASA по стандартизации (2 миссии)*

Этот аспект был разделен на 2 миссии ТП: Первая миссия по подготовке миссии EASA по стандартизации, запланированной для бенефициара; вторая миссия по оказанию поддержки авиационному ведомству в разработке приемлемого плана корректирующих действий после миссии EASA по стандартизации. Эти две миссии позволили пересмотреть нынешний план ИКАО по корректирующим мерам и действиям, принимаемые для полного сближения с EASA.

В конце миссии было отмечено, что количество замечаний значительно уменьшилось. Что касается остальных вопросов, то ВГА получило план действий и эффективную, работоспособную и простую в обращении дорожную карту реализации CAP с рекомендациями.

○ *Процедуры плана конвертации лицензий по Part 66*

По просьбе бенефициара миссия была организована в формате обучения по месту работы для оказания помощи авиационному ведомству при преобразовании национальных лицензий AML в лицензии технического обслуживания воздушных судов JAR-66 (Part-66).

В результате визита эксперта, участники провели GAP анализ и разработали проект отчета по преобразованию с презентацией экзаменационных баллов и схемы преобразования.

○ *ТП по совершенствованию правового поля*

Цель этой миссии технической помощи заключалась в определении правовых оснований или правового механизма ведомства гражданской авиации для подготовки проектов нормативно-правовых актов, направленных на предоставление правил JAA и EASA полной юридической силы в национальном законодательстве.

Юридическая помощь была оказана с целью решения юридического вопроса о Воздушном кодексе, который уже готов, но пока еще не одобрен на правительственном уровне. Так как основной проблемой оказалось отсутствие внедрения правил EASA в подзаконных актах авиации, эксперт предложил встречу между ВГА и Министерством транспорта. Эта встреча дала возможность информировать министра о конкретных задачах ВГА. Обучение по месту работы дало инспекторам необходимую информацию по обновлению их нормативных требований.

○ *ТП Молдове по институциональным вопросам*

В соответствии с вышеуказанной правовой миссией в Молдове, в ходе институциональной миссии был проведен анализ потенциальных организационных проблем, с учетом дальнейшего сближения с нормами ЕС (в перспективе ECAA) на более широком уровне.

В конце визита эксперта был составлен отчет о GAP анализе и рекомендациях по организации ведомства гражданской авиации а также о мерах, которые должны быть приняты, пока правовая ситуация не будет доведена до завершения

○ *Поддержка ВГА Молдовы по обучению по месту работы в FCL 3*

Эта миссия была проведена по просьбе ВГА Молдовы в форме обучения по месту работы. Его целью было внедрение JAR-FCL 3, создать эффективного отдела лицензирования (AMS) в рамках ведомства гражданской авиации, передовые практики JAR-FCL, процессы сертификации, медицинские центры и сертификация процессов медицинских экзаменаторов, подготовка и проведение аудита медицинских центров и медицинских экспертов на основе требований JAR-FCL 3.

Представление слушателям концепции JAR-FCL 3 и передового опыта было проведено успешно. Были рассмотрены процессы внутри медицинского отдела, и были объяснены и продемонстрированы участникам процедуры JAR-FCL 3.

○ *Техническая помощь в области авиационной безопасности*

По просьбе бенефициара была проведена миссия в области авиационной безопасности по проведению предварительной оценки ВГА перед аудитом ИКАО. В объем миссии также

входили аспекты внедрения сканеров пассажиров и развитие планирования в области авиационной безопасности.

В рамках этой программы было определено несколько аспектов правового статуса NASP, которые были сообщены Министру транспорта. Были также сформулированы рекомендации в отношении системы сканирования, а также регулирование и надзор за выполнением процедур.

Внедрение сканеров пассажиров в аэропорту создало несколько проблем, и эксперт оказал помощь в разработке операционных протоколов, совместимых с международными стандартами, с акцентом на конфиденциальности, соблюдении прав человека и охране здоровья и безопасности.

- **Техническая помощь Таджикистану**

Следующие миссии ТП были проведены в Таджикистане:

- *Поддержка таджикскому ведомству по анализу деятельности (2 миссии)*

Целью миссии было встретиться с представителями ведомства на самом высоком уровне управления в целях составления рекомендаций по улучшению институциональной структуры. Эта институциональная поддержка была разделена на 2 миссии: одна - для анализа и одна - для представления результатов и обсуждения итогов и рекомендаций экспертов.

Во время 1-й миссии группа приступила к рассмотрению существующей организации. Это было сделано в ходе интервью с руководителем администрации и с помощью анализа полученных документов. 2-я миссия была осуществлена после подготовки проекта отчета о ТП, для того, чтобы представить и прокомментировать результаты перед завершением работы над отчетом с рекомендациями.

В результате визита группы, собранная информация была изучена для написания первой части доклада по миссии, в которой дается анализ организации ведомства и его методов работы. Они были подробно представлены и обсуждались с авиационным ведомством бенефициара. Были добавлены комментарии по завершению подготовки рекомендаций для авиационного ведомства.

- *Поддержка Таджикистану в области авиационной безопасности в аэропорту Душанбе*

Международный аэропорт Душанбе имел проект строительства нового пассажирского терминала, в котором должны были использоваться системы безопасности, с которыми нынешний персонал не знаком, и эксперт по вопросам авиационной безопасности оказал им в этом свою помощь.

Новое здание должно было частично финансироваться французским правительством, так как Франция имеет свои военные объекты в аэропорту, и группа проекта поддерживала контакт со всеми заинтересованными сторонами для обеспечения соответствия требованиям ИКАО по внедрению систем авиационной безопасности в новом здании аэропорта.

- **Техническая помощь Украине**

Следующие миссии по ТП, специальные курсы и обучение по месту работы были предоставлены Украине:

○ *Поддержка украинской АГА по FCL 1,2 & 3*

Эта техническая помощь была организована в формате трех сессий обучения по месту работы. Она была направлена на внедрение JAR-FCL 1, 2, 3, создание эффективного отдела лицензирования в администрации гражданской авиации, передовые практики JAR-FCL, процессы лицензирования, процессы сертификации обучающих организаций, подготовку и проведение аудита организаций по летной подготовке и AMS на основе требований JAR-FCL. Цель состояла в том, чтобы оказывать поддержку и помощь ведомству гражданской авиации в его усилиях по улучшению компетенции инспекторов для выполнения их полномочий в соответствии с требованиями JAR-FCL.

Представление концепции JAR-FCL и передового опыта прошло успешно. С участниками были рассмотрены процессы в отделе лицензирования, и объяснены и продемонстрированы процедуры JAR-FCL. Обучение аудиту FTO и AMC был проведен успешно. Это обучение было очень хорошо воспринято и оценено. Предстоящие PART-FCL и связанные с ними вопросы оставались открытыми для возможных следующих сессий обучения по месту работы, после вступления в силу соответствующих правил.

○ *ТП по авиационной безопасности для подготовки Чемпионата Европы по футболу 2012 г.*

В 2012 году Украина будет принимающей стороной Чемпионата Европы по футболу UEFA, и это событие, вероятно, привлечет внимание мировых средств массовой информации и приток около 100 тыс. посетителей в короткий промежуток времени. Вполне вероятно, что эти посетители прибудут в Украину воздушным транспортом на 2 - 3 дня, и это может привести к значительным проблемам безопасности в логистике у операторов аэропорта.

Для того чтобы решить этот вопрос, с 15 по 19 ноября 2010 года был проведен визит в аэропорт Манчестера, куда отправилась делегация из 5 украинских должностных лиц в сфере авиационной безопасности. Этот аэропорт был выбран потому, что он имеет значительный опыт работы с большим количеством футбольных болельщиков, и также в нем используются новые и недавно утвержденной системы безопасности.

Новые системы, используемые в Манчестере, вызвали большой интерес со стороны делегатов, которые смогли своими глазами увидеть, как быстро можно обрабатывать поток пассажиров с использованием автоматизированных систем. Они также увидели, как сканеры пассажиров были введены в отсек авиационной безопасности. Затем последовала презентация управления полиции Манчестер по аспектам планирования, необходимого для больших футбольных событий. Делегаты затем осмотрели зал контроля инцидентов, который используется в аэропорту во время крупных спортивных событий. Были затронуты такие темы как координация между ведомствами, планы прибытия и отправления для каждой группы сторонников, наземный транспорт и необходимость подготовки к посетителям VIP и посетителям правительственного уровня. От управления полиции также была получена и другая информация.



Украинская делегация в Манчестере

В заключение тура делегаты смогли извлечь уроки из увиденного в аэропорту Манчестера, с точки зрения организации, а также с точки зрения обновленного оборудования.

• **Техническая помощь в области охраны окружающей среды – региональный уровень**

Техническая помощь в области охраны окружающей среды была предоставлена по вопросам ETS (Схема торговли выбросами) и APER ИКАО (План действий по сокращению выбросов). Она была организован в формате региональных семинаров:

- 3 семинара по ETS, соответственно, в Киеве для Украины и Молдовы, в Тбилиси для Грузии и Армении, в Баку для Азербайджана, Казахстана, Таджикистана и Киргизской Республики;
- 1 семинар по APER в Киеве для всех бенефициаров.

Цель состояла в том, чтобы предоставить всем участникам полную обновленную информацию и инструктивный материал, необходимый, чтобы справляться с международными обязательствами, касающимися ETS и APER.

Все бенефициары были представлены на семинарах и, как следствие, они теперь имеют в своем распоряжении все форматы и инструкции для своевременной подачи заявок на права по выбросам и для создания своих APER в соответствии с правилами ИКАО.

5.1.3.2.3 Отзывы от бенефициаров

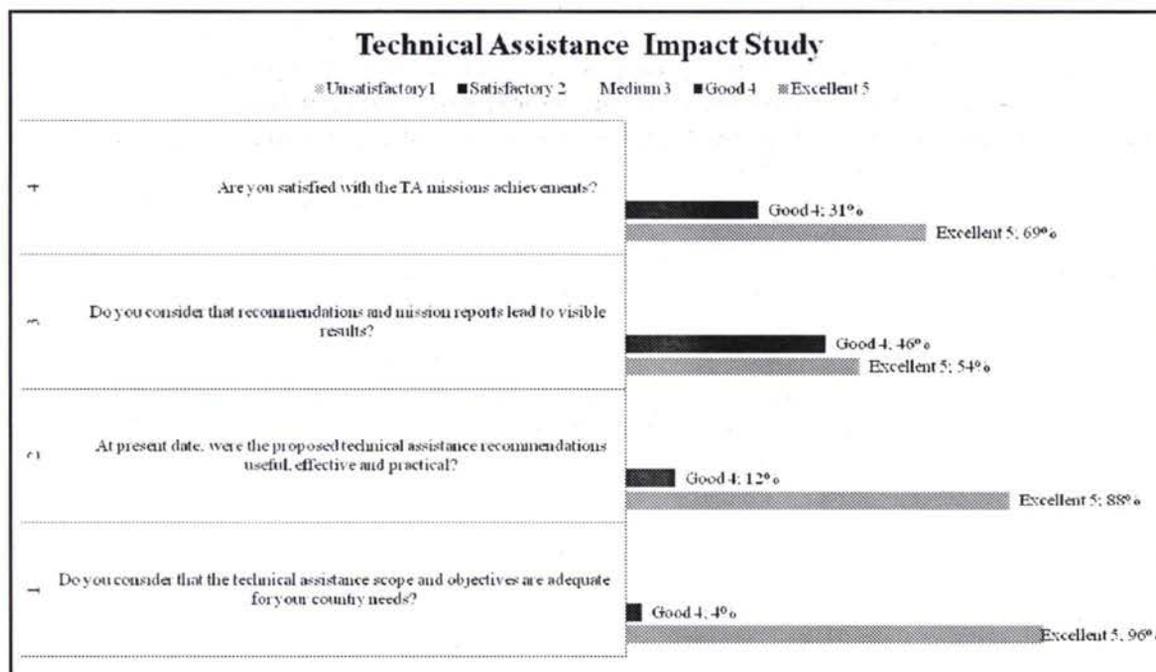
В заключение этапа технической помощи, всех бенефициаров попросили предоставить отзывы об эффективности и целесообразности реализованной деятельности. Их просили предоставить отзывы, дав ответы в следующей небольшой анкете:

- 1 Считаете ли вы, что объем технической помощи и ее задачи были адекватными для потребностей вашей страны?
- 2 В настоящее время, были ли предложенные технические рекомендации ТП полезными, эффективными и практичными?
- 3 Считаете ли вы, что рекомендации и отчеты о миссиях привели к видимым результатам?

4 Довольны ли вы результатами миссий ТП?

Результаты подтвердили, что бенефициары были удовлетворены оказанной помощью. Цифры, полученные с помощью анкеты, подтвердили общую удовлетворенность, причем они оценили деятельность как «хорошую» и «отличную», как показано ниже:

		Отлично	Хорошо	Средне	Удовлетворитель- но	Неудовлетворитель- но
1	Считаете ли вы, что объем технической помощи и ее задачи были адекватными для потребностей вашей страны?	96%	4%			
2	В настоящее время, были ли предложенные технические рекомендации ТП полезными, эффективными и практичными?	88%	12%			
3	Считаете ли вы, что рекомендации и отчеты о миссиях привели к видимым результатам?	54%	46%			
4	Довольны ли вы результатами миссий ТП?	69%	31%			



5.1.3.3 Организация ознакомительных поездок с посещением соответствующих организаций в ЕС

В рамках проекта были организованы и проведены 2 ознакомительные поездки для руководящего состава ВГА. Эти поездки были направлены на посещение учреждений ЕС,

которые могли продемонстрировать процедуры и процессы передового опыта в области авиационной безопасности, безопасности полетов и охраны окружающей среды. Ожидалось, что ознакомительные поездки будут способствовать развитию управленческого и технического потенциала целевых групп для выполнения требований международных конвенций, резолюций, рекомендаций и стандартов ЕС / EASA (Европейского агентства авиационной безопасности) и ИКАО (Международной организации гражданской авиации). Ознакомительные поездки были предназначены для руководителей высшего стратегического звена, представлявших ведомства гражданской авиации в каждой из стран-бенефициаров. Ознакомительные поездки состоялись после завершения программы технического обучения. Они осуществлялись на этапе технической помощи, на котором бенефициары, как правило, приступили к практическому использованию знаний и информации, полученных во время этапа обучения. Встреча с коллегами из эквивалентных организаций ЕС стала поводом для обсуждения практических вопросов.

В отчетах о ходе проекта было изложено обоснование по использованию 2 направлений для ознакомительных поездок:

- Одна из стран в западной части ЕС для посещения ряда европейских институтов, таких как EASA, ВГА, организации по обучению, а также организации проектирования и строительства. Для этой ознакомительной поездки были отобраны Кельн, Париж и Тулуза, учитывая присутствие ИКАО и ЕКГА в Париже;
- Одна страна в восточной части ЕС, чтобы делегаты могли изучить нормативно-правовую базу с переходом от системы, ориентированной на СНГ, к системе Евросоюза. Для этой поездки была выбрана Польша.

5.1.3.3.1 Ознакомительная поездка в Польшу

Первая ознакомительная поездка проходила в Польше, с 11 по 15 апреля. В ней приняли участие 8 участников из 7 бенефициаров TRACECA: Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова и Украина. Участников сопровождал г-н Питер Купер, ключевой эксперт по авиационной безопасности, и г-н Мариан Буйновский, краткосрочный эксперт.

Открытие конференции было проведено в отеле Яна III Собеского в Варшаве, 11 апреля 2011 года. Затем четыре дня продолжались встречи, организованные в Организации по летной подготовке, организациях по поддержанию летной годности, международных и местных аэропортах в Варшаве и Жешуве, в Польской государственной Службе безопасности авиации и у представителей авиационной промышленности в Варшаве (Европейская компания по аэрокосмической обороне - EADS).

К этой ознакомительной поездке были подготовлены конкретные учебные материалы. Учебные материалы были подготовлены в качестве отправной точки с целью представления основных вопросов и управления дискуссиям по основной теме - обмен мнениями о переходном периоде между бывшей моделью и нынешней европейской законодательной базой. Каждый участник получил как бумажные и электронные копии презентаций и дополнительные информационные материалы по вышеуказанным темам.

По результатам участники выразили удовлетворение в связи с ознакомительной поездкой в Польшу. Слушатели получили новые знания, необходимые в их работе и обменялись опытом с польскими коллегами. Эксперты, приглашенные из различных авиационных организаций для проведения заседаний в рамках ознакомительной поездки, были открыты для того, чтобы поделиться своим мнением и опытом в процессе трансформации.

5.1.3.3.2 Ознакомительная поездка в Кельн, Париж и Тулузу

Вторая поездка проводилась в Германии и Франции (Кельн, Париж и Тулуза) с 4 по 10 июля. В ней приняли участие 7 участников из 7 стран бенефициаров TRACECA: Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан и Украина. Участников сопровождал г-н Питер Купер, ключевой эксперт по авиационной безопасности, и г-н Андрей Андрусак, переводчик.

В повестку дня были включены встречи в EASA, во французском авиационном ведомстве DGAC, французском Бюро по расследованию инцидентов BEA, Европейских офисах ИКАО и ЕКГА, встречи с руководителями Egis Avia, встречи во французской Национальной школе гражданской авиации, а также посещение производственной линии Airbus Industries в Тулузе, в соответствии со следующим маршрутом:

- Воскресенье, 3 июля: все участники прибыли в Кельн.
- Понедельник, 4 июля: поездка из Кельна в Париж.
- Четверг, 7 июля: поездка из Парижа в Тулузу.
- 8 - 9 июля: все участники вернулись на родину.

Участники остались довольны выбором и содержанием встреч. В частности, визит в офис ИКАО / NAT включал в себя презентацию плана перехода ИКАО от USOAP (аудиты) к СМА (непрерывный мониторинг).

5.1.3.4 Участие в связанных международных мероприятиях

В рамках WP3 деятельность по организации семинаров была включена в аспект наращивания потенциала в соответствующих областях проекта. Цель таких семинаров заключалась в предоставлении информации, а также в создании возможностей для региональных встреч представителей бенефициаров.

Проект также стал хорошим стратегическим центром для получения информации о различных семинарах, организованных агентством гражданской авиации ЕС и организациями EASA, ЕКГА. Когда поступала информация о соответствующих мероприятиях, проект передавал эту информацию и приглашал заинтересованные стороны всех бенефициаров к участию, обеспечивая финансирование проезда.

С начала реализации проекта, были организованы и таким образом проведены следующие мероприятия:

- **Семинар по открытию проекта в Киеве, 27 - 28 октября 2009 г.**

Двухдневный семинар был проведен в гостинице «Русь» в Киеве; на него были приглашены представители министерств транспорта и ведомств гражданской авиации каждого из бенефициаров. Также были приглашены представители делегации ЕС в Украине и координаторы TRACECA.

Стратегические цели семинара были определены на этапе оценки проекта, когда стало ясно, что поддержка этой группы будет иметь важное значение в обеспечении успеха программы обучения и создания потенциала. В ходе семинара были определены контактные лица и члены Координационного комитета от каждого бенефициара, что позволило значительно повысить

эффективность последующих этапов проекта. Это также содействовало распространению информации о группе проекта и дало делегатам возможность взаимодействовать напрямую с экспертами основной группы, обсуждать конкретные потребности каждого бенефициара в области безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды.

По каждому из этих аспектов (безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды) было выделено по полдня, в течение которого были представлены обновления в каждой из этих областей вместе с предложениями для следующих этапов проекта. Также прозвучали выступления внешних докладчиков в актуальных областях, в частности, о новых процедурах сканирования грузов и о введении электронных паспортов и машиносчитываемых проездных документов.

Одной из стратегических задач проекта TRACECA является поощрение диалога и сотрудничества на региональном уровне между бенефициарами, и некоторый прогресс в этом отношении был достигнут уже в ходе семинара. Этот семинар рассматривался как трамплин для достижения успеха на следующих этапах проекта, и отклики о семинаре показали, что такая цель была достигнута.

- **Семинар по ETS в Стамбуле, Турция, 14 - 15 декабря 2009 г.**

Проект TRACECA по гражданской авиации организовал семинар на тему ETS, который состоялся в Стамбуле с 14 по 15 декабря 2009 года в рамках рабочего пакета WP3. Семинар посетили участники от бенефициаров и эксперты высокого уровня из числа официальных лиц ЕС, представители двух основных государств по ETS-отчетности, на уровне министерств (Великобритания и Германия), представители промышленности (NATS, Евроконтроль), представители организаций авиакомпаний (IATA, TAROM), эксперты из различных организаций и эксперты-консультанты (SABRE, SITA, DLR, Lufthansa Consulting).

Во время этапа оценки в WP1 по охране окружающей среды, одним из основных вопросов оказалось отсутствие информации о включении авиации в европейскую схему ETS. С учетом наступления срока внедрения ETS для третьих стран, это вопрос требовал решения. Поэтому в Стамбуле был организован семинар для бенефициаров TRACECA, касающийся вопросов, связанных с «Охраной окружающей среды в авиации и ETS» с обсуждением включения авиации в систему торговли выбросами и европейскую политику по изменениям климата. В целевую группу вошли ведомства гражданской авиации региона TRACECA, авиакомпании и другие заинтересованные стороны в регионе. Выступающие были отобраны из числа официальных лиц ЕС, международных и европейских экспертов. Участие как представителей бенефициаров, так и экспертов, дало уникальную возможность встретиться с важными официальными лицами в целевых организациях, чтобы понять вопросы ETS и политики по изменению климата. Более 50 человек приняли участие в семинаре. За исключением Узбекистана, все бенефициары TRACECA направили своих представителей на семинар (как руководящего уровня, так и технического уровня)

Семинар был воспринят участниками и докладчиками как очень успешный. Он предоставил важную информацию о необходимом процессе внедрения, и о том, как государства-члены решают вопросы отчетности. Двухдневный семинар обеспечил бенефициарам информацию для руководства (в день 1) и для технического персонала (в день 2). Презентации были ключевым инструментом для понимания и информирования об ETS. Специальные страницы на сайте TRACECA дают соответствующие знания, включая презентации за два дня. Кроме того, было подготовлено и распространено среди участников семинара техническое руководство по ETS. В результате семинара ожидалось, что все участники от бенефициаров TRACECA будут распространять и передавать знания в соответствующие организации и соответствующим

специалистам, связанным с включением авиации в ETS. Кроме того, рекомендовалось организовать мероприятия или семинары по странам, с приглашением представителей всех национальных авиакомпаний, чтобы информировать их. Это можно было сделать в сотрудничестве с делегациями ЕС в каждой из стран.

- **Международный семинар по законодательству EASA ICF в Брюсселе, 12-14 октября (мероприятие EASA)**

В октябре 2008 года EASA собрала представителей ведомств гражданской авиации и региональных организаций, использующих европейские правила, на "Международный Форум EASA по сотрудничеству". В результате этого форума был реализован ряд технических мероприятий и событий, и было решено объединить усилия и предоставить помощь всем ВГА и организациям, которые принимали участие в работе этого форума. Одним из ключевых событий была организация специального семинара по правовым аспектам принятия или адаптации европейских правил, будь то в рамках национальной или региональной системы. Этот семинар был проведен в Брюсселе, 12-14 октября 2009 года.

Для того чтобы обеспечить участие бенефициаров нашего проекта, заинтересованные лица от всех бенефициаров были приглашены Проектом к участию в этом мероприятии.

Количество приехавших делегатов было значительно: приняли участие 62 человека, которые представляли ведомства национальной авиации Африки, Америки, Азии и Европы. От проекта TRACECA по гражданской авиации приняли участие 7 человек, которые представляли 6 бенефициаров (Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Украина, Таджикистан и Турция).

Цели семинара были следующими:

- Представить правовую систему ЕС и EASA в целях развития понимания структуры правил EASA.
- Представить основные элементы для принятия или адаптации правил EASA в различных правовых условиях для (1) стран, которые подписали соглашение с ЕС о присоединении к системе EASA, (2) стран, готовы принять / адаптировать правила EASA в своем национальном законодательстве и (3) региональных организаций;
- Обеспечить форум для обмена мнениями представителей разных стран / организаций, внедривших правила ЕС в своей системе.

Основные выводы семинара, связанные со "странами, которые подписали соглашения с ЕС о присоединении к системе EASA", были:

- Просить EASA представить обновленную информацию о контрольных списках (ИКАО Приложение 8, часть Приложения 1 и Приложение 6), чтобы позволить обмениваться информацией по вопросам соблюдения правил ИКАО, по просьбе многих участников.
- Предложить EASA загрузить на веб-ресурс SINAPSE окончательные рекомендации, полученные от ЕС государствами-членами по поводу государственных писем ИКАО.

В рамках ЕСАА:

- Укрепить сотрудничество между органами ЕСАА по директивам ЕС и новым правилам ЕС при поддержке со стороны EASA
- Запросить разъяснение, каким образом и когда будет выполнена «передача компетенции EASA»
- На встрече было достигнуто соглашение о том, что нет необходимости принятия «мягкого законодательства», и тем более нет необходимости в его переводе.

Основные выводы семинара, посвященного «странам, готовым адаптировать / принять правила ЕС по безопасности полетов в своих национальных системах и региональных организациях»:

- Адаптация / принятие четко требует более глубокого понимания и информирования. Было решено, что такого рода мероприятия будут проводиться и в дальнейшем.
- Региональные организации должны определить уровень интеграции, которого они хотят достичь, на основе чего затем можно будет определить конкретные потребности. Эти требования не всегда одинаковы для всех.
- Существует необходимость в проведении последующего семинара по правовым аспектам: «методы» юридического внедрения.
- Необходимость правового обеспечения для региональных организаций, которые стремятся укрепить свою интеграцию. Процесс перехода от JAA к EASA может служить в качестве хорошего примера, но этот вопрос следует изучить в каждом отдельном случае, в зависимости от задействованной региональной организации.
- Участники семинара поддержали предложение о подготовке брошюры, чтобы помочь государствам / организациям в принятии правил ЕС. Первоначальное предложение по основному содержанию, выдвинутое представителями EASA, было одобрено.

• **Форум EASA по международному сотрудничеству в Дубай (ОАЭ), 27 - 29 апреля 2010 г.**

С 27 по 29 апреля 2010 года Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) был проведен Форум по международному сотрудничеству в Дубай (ОАЭ). В нем приняло участие более 100 делегатов из 50 стран и ведомств гражданской авиации, которые применяют стандарты EASA.

Целью форума являлся обмен опытом и знаниями между государствами и ведомствами, принявшими стандарты EASA, и ознакомление участников с последними событиями в европейском законодательстве по безопасности полетов.

5 участникам, представляющим 4 бенефициара проекта, было предложено участие в мероприятии за счет проекта.

• **Конференция ЕКГА по подготовке кадров, Стамбул, 24-25 июня 2010 года**

24-25 июня 2010 года Генеральная дирекция гражданской авиации Турции стала местом проведения авиационной конференции ЕКГА в Стамбуле. Она охватывала ряд вопросов, связанных с обучением, а именно:

- Роль обучения в обеспечении стандартов безопасности полетов, авиационной безопасности и экологических стандартов
- Наилучшие методы измерения качества и эффективности обучения
- Понимание политики и практики обучения за пределами Европы
- Будущие проблемы в области подготовки кадров в Европе.

Конференция была организована для заинтересованных сторон государств-членов ЕКГА, ответственных за политику по подготовке кадров. Делегаты TRACECA из Украины, Грузии, Молдовы, Азербайджана и Армении приняли участие в конференции. Конференция была высоко оценена участниками, а представитель Украины на конференции выступил с докладом. В презентации была отмечена необходимость эффективной координации между текущими и планируемыми проектами ЕС; необходимость избегания дублирования деятельности; координация программ подготовки и принятие результатов предыдущего проекта в качестве входных данных для нового.

Присутствие на мероприятии позволило участникам TRACECA обсудить вопросы подготовки кадров, связанные с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и охраной окружающей среды с представителями разных стран мира.

- **Общеввропейский семинар партнеров EASA в Кельне, 29-30 июня 2010 года**

Это мероприятие было организовано EASA; оно касалось всех стран, которые имеют рабочие соглашения с EASA (как правило, бывшие государства JAA). Государствам предлагалось поделиться своим опытом функционирования после того, как JAA прекратила свое существование, а также обсудить пути укрепления сотрудничества между ними, EASA и другими европейскими институтами. Это событие представляло немалый интерес для 5 из наших бенефициаров. Для обеспечения участия бенефициаров, проект пригласил по одному представителю от каждого из них.

Среди приглашенных стран были Украина, Молдова, Армения, Грузия и Азербайджан. Все эти 5 стран участвовали в данном мероприятии. Мероприятие дало им возможности взаимных обменов информацией, а также обменов информацией с Западнобалканскими странами, которые также участвуют в процессе конвергенции правил с ЕС. Участники согласились с необходимостью проведения подобных семинаров PANEP на ежегодной основе. Среди приглашенных стран были 5 бенефициаров проекта, имеющих рабочие соглашения с EASA: Украина, Молдова, Армения, Грузия и Азербайджан. Все 5 участвовали в мероприятии, что предоставило им возможности взаимного обмена мнениями, а также обмена мнениями с представителями Западнобалканских стран, которые также участвуют в процессе конвергенции правил с ЕС¹⁰.

- **Курс ИКО по ГПБП в Киеве, 5 - 7 апреля 2011 года**

Для оказания помощи государствам Восточной Европы в их усилиях по управлению безопасностью полетов, офис ICAO EUR/NAT провел курс по ГПБП (Государственная программа безопасности полетов) на русском языке для представителей государств, которые будут внедрять ГПБП в своих организациях. Это было мероприятие ИКАО, направленное, главным образом, для украинской аудитории. Учитывая интерес такого обучения и для бенефициаров проекта, проект предложил финансировать участие остальных бенефициаров, участвующих в разработке и осуществлении своих программ безопасности полетов.

Курс проходил в Киеве (Украина) с 5 по 7 апреля 2011 года и был проведен на русском языке г-жей Лейлой Сулеймановой из Управления ИКАО в Париже.

От имени бенефициаров, 3 киргизских и 2 армянских делегата приняли участие в курсе.

- **Второй семинар EASA PANEP в Тбилиси, 17 - 18 мая 2011 года**

Второй семинар EASA PANEP проходил в Тбилиси с 17 по 18 мая 2011 года. Это было событие EASA, организованное и проведенное грузинским ведомством гражданской авиации. Мероприятие было предназначено для всех стран, имеющих рабочие соглашения с EASA, т.е. в целом, для бывших государств JAA.

¹⁰ Западные балканские страны находятся в процессе реализации соглашения ЕСАА – Общего европейского авиационного пространства.

Этот семинар был сосредоточен на процессах реализации рабочих соглашений, на новых разработках, а также на обмене мнениями по укреплению сотрудничества. Данный семинар явился продолжением первого семинара EASA для общеевропейских партнеров, который состоялся в Кельне в июне 2010 года. В этом мероприятии государствам предлагалось поделиться своим опытом после того, как JAA прекратила свое существование, а также обсудить пути укрепления сотрудничества между государствами, EASA и другими европейскими институтами. Мероприятие представляло явный интерес для пяти бенефициаров проекта, имеющих рабочие соглашения с EASA. Для посещения семинара Проект пригласил по одному представителю от каждого бенефициара.

Среди приглашенных стран были Украина, Молдова, Армения, Грузия и Азербайджан. Все эти 5 стран участвовали в данном мероприятии. Мероприятие дало им возможности взаимных обменов информацией, а также обменов информацией с Западнобалканскими странами, которые также участвуют в процессе конвергенции правил с ЕС. Участники согласились с необходимостью проведения подобных семинаров PANEP на ежегодной основе.

• **Помощь украинской АГА в участии в совещаниях**

Украинская АГА выразила в нескольких случаях особый интерес по поводу региональных мероприятий и встреч. В ответ на эту заинтересованность, Проект решил оказать финансовую поддержку, покрывающую затраты на транспорт и проживание для украинской АГА по двум соответствующим встречам:

- Встреча в EASA в Кельне 13 сентября 2011 года, где были организованы консультации с EASA для обсуждения процедуры реализации двусторонних рабочих договоренностей.
- Посещение ГДГА на семинар в Турции, состоявшийся в Стамбуле с 17 по 18 ноября 2011 года. Семинар был предназначен для не входящих в ЕС государств, имеющих отношения или рабочие соглашения с EASA. Он предоставил участникам возможность провести обмен мнениями по ключевым темам и проблемам с заинтересованными сторонами, в частности, с Европейской комиссией и с EASA, и был направлен на содействие лучшему пониманию соответствующих практических, технических и правовых механизмов. Семинар обеспечил хорошую возможность для обмена мнениями по проверкам EASA по стандартизации и для обсуждения соглашения по общему авиационному пространству (соглашение ЕСАА).

5.1.4 WP4 - Программа повышения осведомленности и коммуникации по проекту безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды

Как определено в Техническом задании, для надлежащего распространения информации о проекте был разработан Коммуникационный план. План был подготовлен на основе "Руководства ЕС по коммуникации внешних мероприятий" (июль 2009). План был завершен в феврале 2010 года и был представлен в Отчете о ходе проекта №2 за март 2010 года (см. Приложение 9.11).

Во исполнение этого плана было решено сосредоточиться на блоках информации, которые будут доступны для всех бенефициаров, а именно:



- Вебсайт с описанием целей проекта, его организации и описанием всей предстоящей деятельности, проделанной работы и публикаций. Сайт действует с декабря 2009 года по URL <http://www.tracecacivilaviation.org>. Он постоянно обновлялся после каждого проведенного вида деятельности, при этом создавались взаимные ссылки на общий сайт ТРАСЕКА.
- Рассылка "Информационный бюллетень ТРАСЕКА по гражданской авиации", который выпускался каждые 6 месяцев, начиная с апреля 2010 года. Бюллетени содержат сообщения и значительную информацию о жизни проекта. Их можно загрузить с вебсайта, и они также отправлялись в печатной версии в делегации ЕС, к национальным секретарям ТРАСЕКА и в авиационные ведомства каждого бенефициара.

Все вебстраницы и бюллетени готовились в 2 вариантах: 1 на английском и 1 на русском языке. С начала проекта были выпущены 4 бюллетеня и 5-й находится в стадии подготовки; он будет выпущен в конце периода проекта.

5.1.5 WP0: Руководство и координация

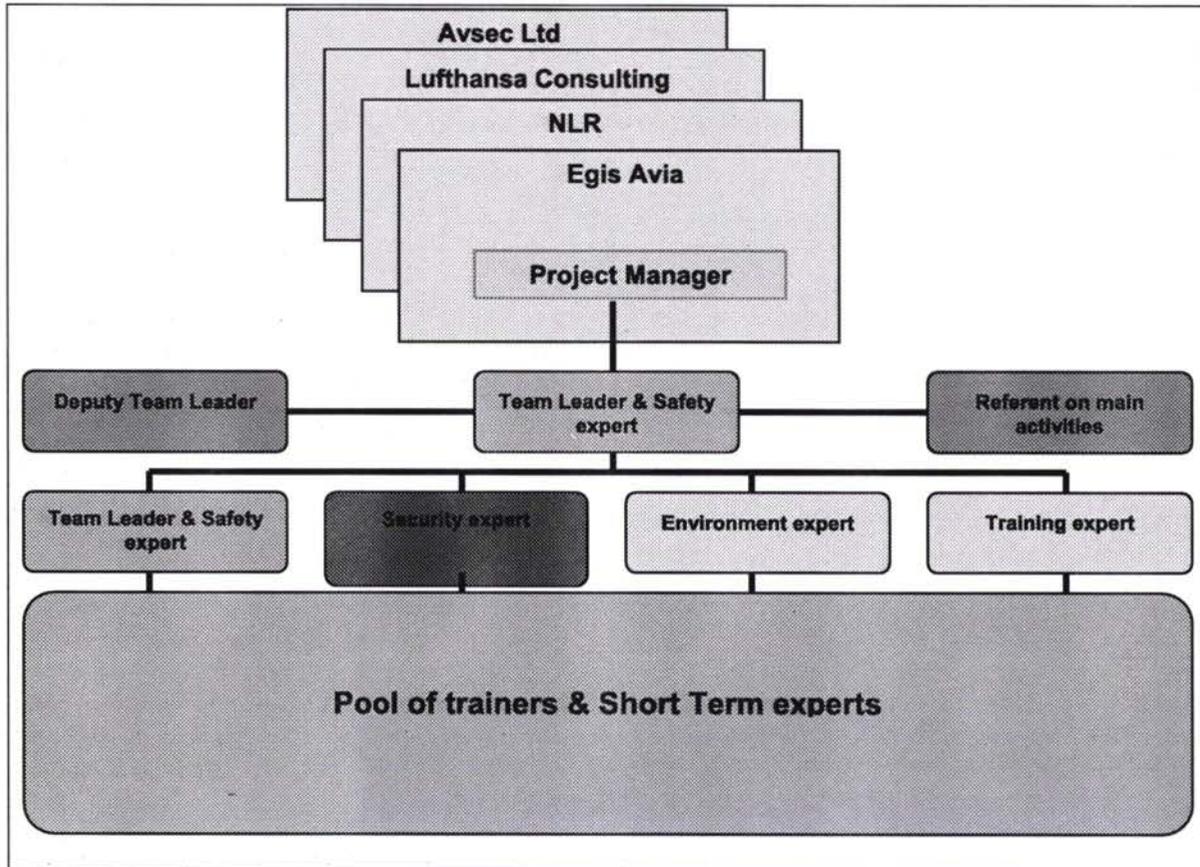
• Организация проекта

Для организации и проведения всех мероприятий по проекту, в начале проекта была организована группа экспертов, имевших следующие компетенции:

- 3 ключевых эксперта, соответственно, по безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды
- 1 ключевой эксперт по организации учебной деятельности

Эксперт по безопасности полетов выступал в качестве руководителя группы по координации деятельности группы. Ему помогали в его обязанностях:

- Заместитель руководителя проекта, обладающий знаниями о регионе, в задачи которого входило содействие и поддержка контактов с Бенефициарами
- Ответственный секретарь по управлению офисом и логистикой проекта (Референт по основной деятельности)



Структура организации проекта

Так называемая "основная команда" отвечала за организацию и ведение всех мероприятий проекта. С этой целью команда опиралась на пул инструкторов и краткосрочных экспертов, которые осуществляли мероприятия по проекту по просьбе и под руководством соответствующих ключевых экспертов.

Руководитель группы подчинялся Руководителю проекта, назначенному консорциумом Исполнителя. Руководитель проекта возглавлял консорциум и поддерживал связи с членами консорциума, а также решал вопросы реализации договора и финансовые вопросы с Европейской комиссией.

Учитывая, что мероприятия по подготовке кадров, в основном, были сосредоточены в первой половине периода выполнения проекта, обязанности эксперта по подготовке были ограничены этим периодом. Основная группа была сокращена до 4 экспертов, начиная с 22 июня 2010 года, после чего в группу входили только Руководитель группы / эксперт по безопасности полетов, заместитель руководителя, эксперт по вопросам авиационной безопасности и эксперт по охране окружающей среды.

- **Офис проекта**

В качестве базы функционирования должен был быть организован региональный офис проекта в одной из стран TRACECA. Для облегчения связи и переездов в / из всех бенефициаров,

Европейской комиссии, EASA и главного офиса Подрядчика, для организации офиса этого проекта было решено выбрать Киев.

Основная группа начала процесс посещения и выбора офисов в аренду в Киеве после 4-х первых месяцев реализации проекта, когда проводились визиты бенефициаров на этапе (WP1 - Оценка авиационного сектора в странах-бенефициарах). Офис был выбран и оборудован в июне 2009 года (компьютеры, телефон, интернет ...) и с тех пор начал работу.

В офисе базировались Руководитель группы и секретарь. Ведущие специалисты имели свои возможности для работы в офисе и продолжали поездки по региону в соответствии с потребностями.

• **Руководство программы**

Общее и повседневное управление проектом осуществлялось Менеджер программы ЕС на базе Представительства Европейского Союза в Украине, в Киеве.

С февраля 2010 года был организован Координационный комитет, в который вошли все участники проекта для получения откликов и стратегических вариантов. С февраля 2010 года Координационный комитет проводил заседания каждые 6 месяцев, в которых приняли участие:

- Менеджер программы ЕС, а также представители EC DG-MOVE
- Представители бенефициаров
- Представители Генерального секретариата TRACECA и Национального секретариата принимающего бенефициара
- 1 представитель EASA
- Основная группа проекта

Роль Координационного комитета состояла в осуществлении контроля за ходом проекта и предоставлении руководящих указаний относительно основных направлений. Это позволило проанализировать прошлые и предстоящие мероприятия в рамках проекта и предоставлять консультативные услуги и материалы в случае необходимости. Заседания носили гибкий характер, чтобы правильно реагировать на конкретные ситуации или запросы бенефициаров, и все такие заседания Координационного комитета были построены по установленному образцу, когда руководитель группы представлял:

- Мероприятия, проводимые в течение последнего отчетного периода (прошедшие 6 месяцев)
- Мероприятия, запланированные на следующий отчетный период (следующие 6 месяцев)
- На последнем совещании Координационного комитета, планирование на следующий отчетный период было заменено общим докладом по ходу проекта (Закрытие Проекта)

Выслушав доклады руководителя группы, Координационный комитет просили предоставить комментарии и утвердить мероприятия, запланированные на следующий период и одобрить последний отчет о ходе работы.

За время действия проекта, были проведены 4 заседания Координационного комитета и одно заседание по Закрытию Проекта, на которых присутствовали вышеупомянутые заинтересованные сторонами проекта.

• **Отчетность**

Отчеты, выпущенные для Руководства программой ЕС включали:

- Начальный отчет, опубликованный после этапа оценки, в котором подробно описывался план работы по проекту и оценка текущей ситуации в бенефициарах
- Отчеты о ходе проекта, выпускаемые каждые 6 месяцев, с подробной информацией о ходе работы в течение последних 6 месяцев и планируемых мероприятиях на ближайшие 6 месяцев
- Заключительный отчет, выпущенный в конце последних 6 месяцев отчетного периода

Все доклады были опубликованы в 2 вариантах, на английском и русском языках. После утверждения Руководителем программы ЕС, отчеты рассылались следующим лицам:

- Руководителю Программы ЕС
- Генеральному секретарю TRACECA
- Делегации ЕС в каждой из стран-бенефициаров
- Национальным секретарям TRACECA, в каждой из стран-бенефициаров

За время действия проекта, Начальный отчет, отчеты о ходе проекта № 1, 2, 3, 4 и 5 были завершены и изданы. Заключительный отчет представляется в его нынешнем проекте.

• **Совещания по координации или информированию**

В дополнение к вышеупомянутым официальным отчетам и совещаниям, регулярно проводились координационные или информационные встречи:

- с Делегацией ЕС (Киев), DG-MOVE (Брюссель), DEVCO (Брюссель), EASA (Кельн), ЕКГА и ИКАО (Париж)
- с другими смежными проектами в регионе, а именно «Южное кольцо» (9 стран TRACECA), Проект твиннинга 2008-2009 (Украина), TEN-T проект (Украина), проект твиннинга (Армения), проект твиннинга (Грузия) и проект твиннинга 2012-2013 (Украина)
- с организациями бенефициаров при необходимости (например, с украинской администрацией гражданской авиации, в отношении украинской инициативы о создании Региональной организации безопасности полетов RSOO)

Цель и результаты этих встреч были подробно изложены в соответствующих отчетах о ходе проекта и в отдельных протоколах встреч, которые были доведены до сведения участников и Руководителя программы ЕС.

5.2 Отклонения от запланированной деятельности

• **Содержание и график деятельности**

В содержании и графике мероприятий никаких отклонений не было.

Все договорные обязательства были выполнены в соответствии с Техническим заданием и Планом работы, подробно описанными в Начальном отчете.

• **Бенефициары**

С начала проекта, оказалось, что Узбекистан не желает принимать участие в проектной деятельности, хотя он был указан в качестве бенефициара. Видимо, это было связано с отказом поддержки проекта со стороны Кабинета министра транспорта.

Проектная группа была проинформирована о ситуации во время посещения, проведенного в мае 2009 года в Ташкенте в рамках WP 1. Руководитель группы сообщил о позиции Узбекистана Руководителю программы в ЕС, «Europa House» в Узбекистане и организации TRACECA. Некоторые действия были предприняты «Europa House», чтобы помочь в продвижении проекта, в том числе перевод на русский язык Технического задания. Тем не менее, никакого практического результата достигнуто не было. Проектная деятельность и мероприятия пришлось проводить без участия Узбекистана.

5.3 Деятельность, которую осталось реализовать до конца проекта

Как указывалось в Разделе 4.3, оставшаяся деятельность на конец периода включала в себя:

WP3 - Нарращивание потенциала руководства и экспертная поддержка

- Предоставление Казахстану последнего комплекса процедур для инспекторов, подготовленного в поддержку казахского КГА

WP4 – Безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды – программа повышения осведомленности и коммуникации

- Завершение и / или передача веб-сайта проекта с окончательным обновлением информации
- Выпуск информационного бюллетеня № 5 (русская и английская версии)

Управление и координация

- Завершение Заключительного отчета на основе данного проекта
- Завершение логистических проблем: передача офиса Проекта

5.4 Видимые результаты и изменения достигнутые в ходе реализации проекта

- **Контрактные обязательства**

Все результаты, которых необходимо было достичь согласно Техническому заданию, были получены, а именно:

1. Дополнительная оценка и обновленный анализ ситуации в каждом из бенефициаров - предоставлено См. Раздел 5.1.1
2. Была осуществлена Программа курсов с целью укрепления технических навыков и знания английского языка в странах-бенефициарах См. Раздел 5.1.2
3. Программа создания потенциала был представлена – с целью того, чтобы разработать необходимую нормативно-правовую базу, технические и организационные условия, системы регионального управления и мониторинга См. Раздел 5.1.3

Были организованы региональные и международные ознакомительные поездки

В Польшу и в Кельн-Париж-Тулузу – См. Раздел 5.1.3.3

4. Разработана и реализована программа повышения осведомленности и коммуникации о Проекте

Вебсайт и Информационный бюллетень – См. Раздел 5.1.4

• **Дальнейшие показатели результатов**

Помимо вышеупомянутых достижений по договору было признано, что проект прямо или косвенно способствовал нескольким видимым фактам улучшений и изменений, достигнутых у бенефициаров. Этот вклад может быть в виде рекомендаций технических ассистентов, которые повлияли на принятие решений, или в форме обучения, что позволило реализовать соответствующие улучшения или изменения.

Вот наиболее заметные события, отмеченные в течение последних 3 лет, в которые проект внес свой значительный вклад.

TRACECA Civil Aviation Project	
State of play:	
Georgia	<ul style="list-style-type: none"> • Institutional reform undertaken • CAA organisation in progress • EU twinning started
Armenia	<ul style="list-style-type: none"> • SSP in process of implementation • EU twinning started
Azerbaijan	<ul style="list-style-type: none"> • High level TA conducted in June 2011
Moldova	<ul style="list-style-type: none"> • Had standardisation visit in March. • Preparing Corrective Action Plan
Ukraine	<ul style="list-style-type: none"> • Existing design & construction industry • Existing academic training structures

PANEP Current agreements		
	WA	ECAA
Armenia	signed	
Azerbaijan	signed	
Georgia	signed	signed
Moldova	signed	signed
Ukraine	signed	under discussion

WA: Collection and exchange of information + insertion of the JAA
ECAA: European Common Aviation Area

○ **Соглашения ЕСАА**

Во время всего периода выполнения проекта 3 бенефициара обязались вступить в Европейское общее авиационное пространство (ЕСАА). Это соглашение было уже подписано с Грузией и Молдовой, и находится в стадии обсуждения с Украиной.

○ **Институциональные реформы**

За время реализации проекта процесс институциональных реформ был инициирован в 3 бенефициарах. В Грузии реформы привели к преобразованию авиационного управления в составе Единого транспортного ведомства в автономную АГА¹¹, финансово независимую и устойчивую. Процесс преобразований был начат в августе 2010 года и завершен в апреле 2011 года.

○ **Правовые реформы**

В Украине новый Воздушный кодекс был принят в мае 2011 года, чем были заложены правовые основы для общей деятельности в области гражданской авиации. Пересмотренные Воздушные кодексы также находятся в процессе принятия на

¹¹ Грузия подтвердила, что они использовали отчет группы миссии технической помощи Проекта с целью реструктуризации АГА/ Ведомства. Структура и финансовые условия, указанные в этом отчете оказались очень полезными.

правительственном уровне в ряде стран-бенефициаров, таких как Молдова и Кыргызстан.

○ ***Государственная программа безопасности полетов - ГПБП***

Некоторые бенефициары приступили к осуществлению своих Государственных программ безопасности полетов после обучения, проведенного на эту тему и касающегося технической помощи (например, Армения, Грузия, Кыргызстан). Следует отметить, что разработка ГПБП обычно занимает от 2 до 6 лет в зависимости от размеров государства и сложности авиационной деятельности. Это означает, что работа, начатая в рамках Проекта, будет продолжена по окончании Проекта и, скорее всего, потребует дальнейшего наблюдения.

○ ***Дорожные карты безопасности и Планы корректирующих действий***

В соответствующих случаях были сформированы Планы корректирующих действий по результатам предыдущих проверок ИКАО. В Киргизской Республике, реализация Плана корректирующих действий достаточно продвинулась по всем техническим замечаниям; и остаются вопросы, связанные с вышеупомянутой правовой реформой, за которую должен проголосовать парламент.

Дорожные карты по визитам EASA по стандартизации также были введены в действие в Грузии и Молдове, и находятся в процессе реализации.

○ ***Меры повышения авиационной безопасности***

В области авиационной безопасности некоторые бенефициары отметили, что они использовали обучение по NASP (Национальный план по авиационной безопасности), предоставленный Проектом в качестве шаблона для создания своих собственных планов (например, Таджикистан).

Другие видимые мероприятия были осуществлены в Украине и Молдове, где в аэропортах Борисполя и Кишинева были установлены сканеры пассажиров¹².

○ ***Меры в области охраны окружающей среды***

В области охраны окружающей среды, признанный уровень информированности был достигнут благодаря учебным курсам и семинарам, проведенным в течение всего периода выполнения проекта. Специальные семинары также позволили достичь необходимого уровня подготовки по Схеме торговли выбросами ЕС (ETS) и ИКАО APER (План действий по сокращению выбросов).

¹² Техническая помощь была оказана в проведении необходимых исследований по безопасности полетов, в установке (например, расположение мониторов) и в начале эксплуатации

6. ПОЛУЧЕННЫЕ УРОКИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Ниже описаны уроки, полученные в ходе реализации проекта, и результаты в отношении будущих подобных проектов или последующих мер. Они описаны не только исходя из видения управления проектами, но также и исходя из отзывов, полученных от бенефициаров. В частности, на эту тему был организован круглый стол в ходе мероприятия по закрытию проекта, где каждый бенефициар выразил свои взгляды на опыт, накопленный в течение последних трех лет, и свои надежды на будущее.

6.1 Полученные уроки

- **Управление проектом**

Учитывая, что проект TRACECA был рассчитан на нескольких бенефициаров, то было ясно, что для эффективной коммуникации и диалога необходима была сеть назначенных «координаторов» в каждой из стран-бенефициаров. Эти координаторы были в курсе всех событий и мероприятий проекта, высказывали свое мнение о реализованных мероприятиях, давали, при необходимости, комментарии бенефициаров или высказывали их дальнейшие пожелания, и играли решающую роль в процессе отбора, в своих странах, участников для каждого учебного проекта или мероприятия.

Кроме того, что координаторам были даны такие полномочия, был создан Координационный комитет с участием представителей каждой из заинтересованных сторон, что оказалась ценным средством общения, за счет проведения регулярных заседаний два раза в год. Деятельность Координационного комитета была направлена на обеспечение обратной связи и утверждение стратегических вариантов деятельности в рамках проекта; также, Координационный комитет проводил заседания, чтобы контролировать ход проекта и обеспечивать ценные указания в случае необходимости, рассматривая, в то же время, каждые полгода, прошедшие и предстоящие мероприятия в рамках проекта.

- **Организация Проекта**

Важной особенностью организации Проекта было принятие решение о создании офиса Проекта в регионе. Преимуществом этого было:

- Обеспечение постоянного базового пункта и условий работы с персоналом, который на полной занятости занимается реализацией проекта
- Значительное облегчение общения с бенефициарами, которые достойно оценили легкий доступ и / или телефонный контакт с русскоговорящим компетентным секретарем.

- **Замечания об обучении**

Это общее замечание о многих подобных проектах, что особое внимание должно быть уделено созданию программы обучения. Курсы должны быть нацелены на четко определенную посещаемость, и должны быть ориентированы на достижение практических результатов. Техническая помощь и визиты на места были направлены на укрепление преимуществ курсов, что позволило на деле осуществить полученные практические результаты.

На Проекте особое внимание было уделено тщательному отбору кандидатов для каждого учебного курса. В рамках проекта было определено, каковы были целевые критерии и требования участия. Списки кандидатов составлялись координаторами для окончательного принятия Проектом, с учетом совместимости с количеством имеющихся мест и значимости критериев. Таким образом, выяснилось, что, благодаря хорошему диалогу с координаторами, неуместности и чрезмерной текучести квалифицированных кадров¹³ удалось избежать.

• Планирование деятельности по Проекту

Планирование проекта осуществлялось на двух уровнях:

- Общее планирование, используемое для определения временных рамок по каждому глобальному направлению деятельности, как было указано в Начальном отчете и в настоящем отчете в Разделе 8.1 .
- Подробные графики по каждому глобальному направлению деятельности (обучение, техническая помощь, и т.д.), представленному в формате, как указано в Разделах 5.1.2.1.1, 5.1.2.2.1, 5.1.3.1.1, 5.1.3.2 настоящего отчета.

Общее планирование было соблюдено без изменений, в соответствии с логической последовательностью по рабочим пакетам.

Подробное расписание было определено в начале каждого соответствующего этапа и добавлялось к соответствующим отчетам о ходе проекта. Выполнение расписания контролировалось с учетом корректировок или изменений сроков и содержания в случае необходимости, исходя из доступности участвующих организаций (учебных заведений, целевых групп...) и различных практических вопросов логистики. Это приводило к вариациям от месяца к месяцу, но в общей сложности никаких отклонений не было.

• Вопросы логистики

Учитывая то, что проект был рассчитан на 8 бенефициаров, и в нем принимали участие эксперты или лекторы из различных стран ЕС, логистика всегда представляла собой значительную часть работы при организации каждого из мероприятий Проекта. Для того чтобы избежать визовых проблем со стороны бенефициаров, большинство мероприятий и учебных курсов были организованы в регионе (в основном, Киеве, Тбилиси и Алматы).

По всем мероприятиям Проект брал на себя приобретение авиабилетов и покрывал расходы на проживание для участников, представляющих бенефициаров. Из опыта организации более 50 подобных мероприятий, можно извлечь следующие уроки:

- При выборе гостиниц, где происходили события и размещались участники, предпочтение всегда отдавалось отелям, которые принимают платежи международным банковским переводом. Это ограничивало выбор, но давало преимущества прозрачного управления

¹³ Оборот квалифицированного персонала может быть приемлемым, если он состоит в продвижении по службе, связанным с полученной подготовкой. Мы пытались ограничить неразумные потери квалифицированного персонала.

случайные расходы. Кроме того, он избегал путешествовать с большим количеством денежных средств, которые были бы неудобны и часто подвергаются правовые ограничения.

- При выборе авиакомпании маршрутизации для каждого получателя, предпочтение всегда отдавалось использовать одного перевозчика от отправления до пункта назначения (Аэрофлот, Air Baltic, Турецкие авиалинии ...), а также избегать стыковочных рейсов, которые включают 2 или более различных компаний. В случае задержки на один сегмент, это, чтобы избежать получателя застряли в аэропорту после пропуска следующего сегмента. Этот случай может произойти, к сожалению, в зимнее время с людьми застряли в Екатеринбурге или в Москве в связи с неблагоприятными погодными условиями на предыдущем сегменте полета.

• Устойчивость

На этапе Технического задания, было отмечено, что длительный эффект этого проекта будет зависеть от следующих предварительных условий:

- Правительства-партнеры продолжают свою политическую приверженность региональному сотрудничеству
- Владение предметом усиливается после предыдущих проектов ТРАСЕКА в данной области
- Правительства-партнеры продолжают усиливать политику по реформированию своего транспортного сектора

В ходе проекта никаких особых препятствий в отношении этих предположений выявлено не было¹⁴. В будущем ожидается, что перспективные результаты, достигнутые в некоторых странах, будет распространяться, что будет побуждать правительства к продолжению усилий. Кроме того, поддержка со стороны делегации ЕС оказалась довольно мощным средством для консолидации рекомендаций экспертов в случае необходимости. В отношении владения предметом, такой же эффект ожидается на уровне руководителей органов. Повышение уровня такого владения предметом входило в функции технических экспертов.

Устойчивость предпринятых действий также будет зависеть от возможностей, предоставленных бенефициарам при повторном проведении курсов за счет собственных ресурсов и разработке их собственных учебных программ. Некоторые страны имеют превосходные условия обучения. Это использовалось на Проекте в Украине с вовлечением института ИКАО при Национальном авиационном университете, но в большинстве других стран также есть необходимые учреждения (например, Национальная Академия Авиации Республики Азербайджан...).

6.2 Результаты и рекомендации

В дополнение к продолжению этих мероприятий и опыта, описанного выше, следующие предложения были отмечены бенефициарами в ходе круглого стола, организованного на заседании по Закрытию проекта.

• График (расписание) деятельности

¹⁴ За исключением Узбекистана, как указано в разделе 5.2 выше.

Важно, чтобы график (расписание) деятельности передавался бенефициарам, как только он будет готов: это облегчит планирование ресурсов со стороны бенефициара. Передача этой информации должна осуществляться через национальных координаторов и на сайте проекта, если это возможно. Понятно, что такие графики или расписание могут меняться в отношении даты проведения, что определяется обстоятельствами. Но даже если в них будут вноситься корректировки, такие графики и расписание дают более широкую картину, которая позволяет предусмотреть предстоящие учебные курсы и другие мероприятия.

- **Подробное содержание деятельности**

В течение 3 лет Проекта потребности разных стран могут меняться, и такие изменения по сравнению с первоначальной ситуацией происходят всегда. Это особенно касается технической помощи, а также мероприятий или международных совещаний, которые намечены на период ближе к концу проекта. Адаптация к потребностям и изменениям в потребностях в текущей ситуации в определенной степени требует гибкости со стороны руководителей Проекта. Бенефициары выразили желание сохранить такой же уровень гибкости в будущих проектах.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проект находится на окончательном этапе: он заканчивается 2 февраля 2012 года. Проект выполнил все договорные обязательства. В начале Проекта с целью оценки были осуществлены визиты ко всем бенефициарам; была разработана полная программа обучения, в рамках которой было проведено курсы английского языка и технические курсы для всех бенефициаров; в рамках последующей программы по наращиванию потенциала были проведены курсы для руководящего состава, техническая помощь, ознакомительные поездки и региональные мероприятия; программа распространения информации и коммуникации проводилась на протяжении всего периода проекта.

Помимо результатов, ожидаемых от реализации контракта, также группой бенефициаров были определены осязаемые эффекты Проекта. Прогресс был достигнут по соглашениям о воздушном транспорте, по международным отношениям; были проведены институциональные реформы; были инициированы Государственные Программы безопасности полетов там, где были введены в действие дорожные карты безопасности и планы корректирующих действий; были внедрены Национальные планы авиационной безопасности; и была предоставлена информация в области охраны окружающей среды.

Некоторые из этих действий выходят за пределы заключительного периода Проекта, так как они требуют дальнейшего надзора за осуществлением (ГПП, Планы корректирующих действий, правовые реформы...). С этой целью Европейская комиссия инициировала 2 последующих проекта: один проект под руководством EASA - в области безопасности, и один проект под руководством ЕК в области авиационной безопасности, доступа к рынку, УВД и охраны окружающей среды. Среди прочего, одна из серьезных задач для бенефициаров из Средней Азии — это продолжение внедрения планов корректирующих действий для ИКАО, и последующие процедуры по снятию эксплуатационных запретов, которые влияют на их функционирование в рамках ЕС. Большинство пунктов Планов корректирующих действий касаются безопасности полетов, то есть попадают в рамки проекта под руководством EASA. Тем не менее, были заявлены вопросы авиационной безопасности, которые попадают в рамки проекта под руководством ЕК. Планируются совещания между настоящей и будущей группой по реализации Проекта с целью беспрепятственной передачи дел от одного проекта к другому.

По состоянию на заключительный этап проекта бенефициарами определенно приблизились к международным и европейским стандартам, по сравнению с их положением в начале Проекта. Есть видимые показатели, которые подтверждают этот прогресс. Тем не менее, некоторая деятельность, предпринятая в течение всего периода выполнения проекта, будет продолжаться и после окончания проекта, что, вероятно, потребует дальнейшего контроля со стороны предстоящих проектов под руководством ЕС и EASA. Бенефициары и заинтересованные стороны проекта выразили удовлетворение по поводу реализованной деятельности и эффективного диалога, установившегося между руководством Проекта и бенефициарами. Они также выразили интерес к последующим проектам, что позволит продолжить и завершить текущую деятельность, начатую в рамках настоящего Проекта.



8. ТАБЛИЦЫ

8.1 График

Таблица 1: Деятельность во время отчетного периода

No	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ПЕРИОД											
		2011 / 2012 (месяцы)											
		Август		Сентябрь		Октябрь		Ноябрь		Декабрь		Январь 2012	
	WP3 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь Обучение руководства Конкретная экспертная помощь	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xx xxxxx	xxxxx			
	WP4 - - Программа коммуникации и повышения осведомленности о безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды План коммуникации: вебсайт План коммуникации: Информационный бюллетень	xxxxx xx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx	xxxxx
	WP0 – Руководство проектом Мероприятие по закрытию Заключительный отчет							xxxxx	xxxxx xxxxx	xxxxx	xx xxxxx	xxxxx	xxxxx

Таблица 2: Деятельность от начала Проекта

No	Деятельность	Период							
		Год 1		Год 2		Год 3			
		Feb.2009 to Jul. 2009	Aug. 2009 to Jan. 2010	Feb. 2010 to Jul. 2010	Aug. 2010 to Jan. 2011	Feb. 2011 to Jul. 2011	Aug. 2011 to Jan. 2012		
	WP1 – Оценка сектора авиации в бенефициарах Визиты по оценке в страны - бенефициары Отчеты о проведении оценки	xxxxx	xx xxxxx						
	WP2 – Обучение и укрепление потенциала Обучение по английскому языку Техническое обучение			xxxxx x	xx xxxxx	xxxxx	xxxxx	xx	
	WP3 – Укрепление потенциала руководства и экспертная поддержка Обучение руководящего состава Действия по экспертной поддержке Ознакомит. поездки Региональные и международные мероприятия						x xxxxx	xxxxx xxxxx xx xx	x xxxxx xxxxx

<p>WP4 - Программа коммуникации и повышения осведомленности о безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды</p> <p>План коммуникации: вебсайт План коммуникации: Информационный бюллетень</p>													

8.2 Использование ресурсов

Таблица 2: Использование ресурсов¹⁵

РЕСУРСЫ	ВСЕГО ЗАПЛАНИРОВАНО	ПЕРИОД ПЛАНИРОВАНИЯ	ПЕРИОД ВЫПОЛНЕНИЯ	ВСЕГО ЗА ПРЕДЫДУЩИЕ ПЕРИОДЫ	ВСЕГО ВЫПОЛНЕНО	ОСТАЛОСЬ ВЫПОЛНИТЬ
ПЕРСОНАЛ	Дни	Дни	Дни	Дни	Дни	Дни
Долгосроч. эксперты	1639	95	109	1530	1639	0
Краткоср. эксперты	1483	379	341	1142	1483	0
НЕПРЕДВИДЕННЫЕ РАСХОДЫ	к€ 1 068,8	к€ 64	к€ 108,8	к€ 960	к€ 1 068,8	к€ 0

¹⁵ Приблизительные показатели, подлежащие уточнению в отдельном финансовом отчете.

8.3 Результаты

Таблица 3: Результаты работы проекта

Результирующий документ	Срок подачи	Фактическая дата	Завершенность
Руководство и отчетность			
Первоначальный отчет	T0+6	04/09/2009	Выпущен – английская + русская версии
Промежуточный отчет №1	T0+6	03/09/2009	Выпущен – английская + русская версии
Промежуточный отчет №2	T0+12	18/03/2010	Выпущен – английская + русская версии
Промежуточный отчет №3	T0+18	01/09/2010	Выпущен – английская + русская версии
Промежуточный отчет № 4	T0+24	10/03/2011	Выпущен – английская + русская версии
Промежуточный отчет № 5	T0+30	07/09/2011	Выпущен – английская + русская версии
Заключительный отчет	T0+36		Подан – английская версия
WP1 - Оценка гражданской авиации бенефициаров			
Отчеты по визитам по оценке текущей ситуации (1 на страну)	T0+8	17/7 (англ.) 7/9 (рус.)	Английская версия: передана 17/07/2009 Русская версия: передана 07/09/2009
WP2 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь			
План проведения обучения	T0+8	03/09/2009	План обучения выпущен
Отчет по проведению курса английского языка – Общий английский	T0+9	03/09/2009	Отчет выпущен
Отчет о техническом обучении	T0+18	10/01/2012	Отчет выпущен
WP3 - Создание потенциала руководства и экспертная помощь			
Программа подготовки руководства	T0+7	09/04/2010	План обучения выпущен
Программа ознакомительных поездок	T0+34	10/01/2012	Отчет выпущен
Программа ознакомительных поездок	T0+11	04/11/2010	Программа поездок выпущена
Отчет ознакомительных поездок	T0+34	12/05 & 07/09/2011	Отчет о поездках выпущен
WP4 - Программа коммуникации и повышения осведомленности о безопасности полетов, авиационной безопасности и охране окружающей среды			
Вебсайт	T0+8	02/12/09	Вебсайт функционирует
Информационный бюллетень № 1	T0+12	29/04/2010	Выпущен
Информационный бюллетень № 2	T0+18	12/11/2010	Выпущен
Информационный бюллетень № 3	T0+24	24/03/2011	Выпущен
Информационный бюллетень № 4	T0+30	28/10/2011	Выпущен
Информационный бюллетень № 4	T0+36		Подан в английской версии

9. ПРИЛОЖЕНИЯ

- 9.1 Протокол 3-го заседания Координационного комитета**
- 9.2 Протокол заседания по Закрытию проекта**
- 9.3 Информационный бюллетень №4**
- 9.4 Опросник по руководящим принципам для WP1**
- 9.5 Программа обучения по авиационному английскому**
- 9.6 Программа технического обучения**
- 9.7 Программа курсов для руководства**
- 9.8 Отчет о курсах английского языка**
- 9.9 Отчет о техническом обучении**
- 9.10 Отчет о курсах для руководства**
- 9.11 План распространения информации и коммуникации**