Программа Европейского Союза для стран Восточного ЕИСП и Средней Азии – ТРАСЕКА

EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI

ЕС ТРАСЕКА ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ II

Ref. Contract ENPI 2011/279-740

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ОТЧЕТ N°1

Август 2012 г.

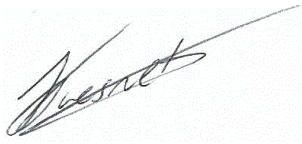
Этот проект финансируется Европейским союзом

Проект реализовывается «Эжис Авиа» в консорциуме с AVSEC/AMEC/DGAC/ECORYS/ENAC/UCA

КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Статус
v1	11/07/2012	Проект 1
V2	17/07/2012	Проект 2
V3	30/07/2012	Проект 3
V4	02/08/2012	Окончательная версия 4

ВИЗЫ

Автор:	**Дата:**	**Визы:**
Кахи Кваташидзе kakhi.kvatashidze@gmail.com	02/08/2012	
Йорг Гэнэ jguesnet@yahoo.fr	02/08/2012	
Питер Купер cooper105@btinternet.com	02/08/2012	

Утверждено:	**Дата:**	**Визы:**
Тибо Рессон thibault.raisson@egis.fr	03/08/2012	

РЕЗЮМЕ

СПИСОК РАССЫЛКИ

СОКРАЩЕНИЯ

1 ВВЕДЕНИЕ 5

2 ИЗМЕНЕНИЯ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ, ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ СФЕРАХ 6

3 ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ И ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ 8

3.1 ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ (WP1) 8

3.2 ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (WP2) 10

3.3 ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ УВД (WP2bis) 12

3.4 ПОМОЩЬ, СВЯЗАННАЯ С ECAA (WP3) 14

3.5 ПРОГРАММА ПОВЫШЕНИЯ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ, ИНФОРМИРОВАНИЯ И КОММУНИКАЦИИ (WP4) 16

4 ОТКЛОНЕНИЯ И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ РИСКИ 18

4.1 ОТКЛОНЕНИЯ В ЭТАПАХ И РЕЗУЛЬТАТАХ 18

4.2 СОБЛЮДЕНИЕ СОДЕРЖАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ 18

4.3 ОТКЛОНЕНИЯ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ 19

4.4 СМЕЩЕНИЕ ЦЕЛЕЙ И ПРИОРИТЕТОВ 20

4.5 НЕПРЕДВИДЕННЫЕ ТРУДНОСТИ 20

5 ФИНАНСОВЫЙ РАЗДЕЛ 21

5.1 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ 21

5.2 НЕПРЕДВИДЕННЫЕ РАСХОДЫ 22

6 ПРИЛОЖЕНИЯ 24

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ EASA .....

РАБОЧИЙ ПЛАН ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ WP2 .....

АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ ПО ЕИСП WP3 .....

ПЛАН ОБУЧЕНИЯ ДЛЯ ЕИСП WP3 .....

ДОРОЖНАЯ КАРТА ДЛЯ ГРУЗИИ WP3 .....

СПИСОК РАССЫЛКИ

Организация	Контактное лицо	Сшитая бумажная копия		Электронная копия
		Англ.	Рус.	Англ. и Рус.
Руководитель Программы ЕК, Киев	Светлана Дидькивська	2		1
Генеральный Секретариат ТРАСЕКА в Баку	Эдуард Бирюков	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Армения	Гагик Белгарян	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Азербайджан	Акиф Мустафаев	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Грузия	Гиорги Карбелашвили	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Казахстан	Марат Садуов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Кыргызстан	Адыльбек Акматов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Молдова	Андрей Кукулеску	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Таджикистан	Солих Муминов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Турция	Барыш Тозар			1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Украина	Алексей Баранов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА – Узбекистан	Олимжон Буранов	1	1	1
Делегация ЕС - Армения	Жан- Кристоф Гейран	1	1	1
Делегация ЕС - Азербайджан	Федерико Берна	1	1	1
Делегация ЕС - Грузия	Мишель Жамбу, Камилла Аберг	1	1	1
Делегация ЕС - Казахстан	Рене Малли	1	1	1
Делегация ЕС - Кыргызстна	Том Масси	1	1	1
Делегация ЕС - Молдова	Каидо Сирель, Дагмар Каларикова	1	1	1
Делегация ЕС - Таджикистан	Овидиу Мик	1	1	1
Делегация ЕС - Узбекистан	Ондрий Симек	1	1	1

СОКРАЩЕНИЯ

AC	Academinc course (Учебный курс)
ANS	Air Navigation Services (служба аэронавигации)
ANSP	Air Navigation Services Provider (оператор службы аэронавигации)
AOC	Air Operator Certificate (сертификат эксплуатанта)
ATC	Air Traffic Control (Контроль воздушного движения)
ATCO	Air Traffic Controller (Диспетчер воздушного движения)
ATM	Air Transport Management (Организация воздушного движения)
CA	Central Asia (Центральная Азия)
CAA	Civil Aviation Authority (ведомство гражданской авиации)
C3A	Common Aviation Area Agreement (Соглашение об общем авиационном пространстве)
CNS	Communication Navigation Surveillance (Надзор за коммуникационной навигацией)
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport (Генеральный директорат по транспорту)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по авиационной безопасности)
EC	European Commission (Европейская комиссия)
ECAA	European Common Aviation Area (Общеевропейское авиационное пространство)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Европейская конференция по гражданской авиации - ЕКГА)
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument (Евпроейский инструмент соседства и партнерства – ЕИСП)
ENV	Environment (охрана окружающей среды)
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirements
EU	European Union (Европейский союз)
FAB	Functional Airspace Block (функциональный блок воздушного пространства)
FUA	Flexible Use of Airspace (гибкое использование воздушного пространства)
IATA	International Air Transport Association (Международная ассоциация воздушного транспорта)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Международная организация гражданской авиации – ИКАО)
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Rules
KE	Key Expert (Long Term) (Ключевой эксперт – долгосрочный)
KOM	Kick Off Meeting (совещание по запуску проекта)
MAR	Market Access (доступ к рынку)
MoT	Ministry of Transport (министерство транспорта)
NS	National Secretariat (Национальный секретариат)
OJT	On the Job Training (обучение без отрыва от работы)
PM	Project Manager (руководитель проекта)
PMD	Progress Monitoring Document (Документ по мониторингу хода реализации)
RVSM	Romania (Румыния)
SAF	Safety (безопасность полетов)
SARPs	Standards And Recommended Procedures (Стандарты и рекомендованные процедуры)
SEC	Security (авиационная безопасность)
SES	Single European Sky (Единое европейское небо)
SESAR	Single European Sky ATM Research
SMS	Safety Management System (Система управления безопасностью полетов)
SOC	Social – Consumer Protection (Социальная защита и защита прав потребителей)

ST	Study Tour (ознакомительная поездка)
STE	Short Term Experts (краткосрочные эксперты)
TA	Technical Assistance (техническая помощь – ТП)
TC	Training Course (учебный курс)
ToR	Terms of Reference (техническое задание – ТЗ)
TR	Training (обучение)
ТРАСЕКА	Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азия — ТРАСЕКА)
T_0	Start date of the Project (3 February 2012) (Дата запуска проекта – 3 февраля 2012 года)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme
WP	Work Package (Комплекс работ)
WS	Workshop (Семинар)

1 ВВЕДЕНИЕ

Этот документ является первым Промежуточным отчетом, составленным по деятельности, реализованной в соответствии с Техническим заданием (глава 7.1) и Общими условиями контракта (ст.26).

Отчет выпускается спустя шесть месяцев после запуска проекта, который был осуществлен 3 февраля 2012 года, и через четыре месяца после выпуска предварительного отчета, который был представлен и утвержден в апреле 2012 года.

Он охватывает период от 3 февраля 2012 г. (T0) по 2 августа 2012 г. (T0 +6).

Документ включает в себя:

- **Описательную часть** (глава 2 и 3 и 4), которая описывает: последние соответствующие изменения в бенефициарах, которые имеют значение для Проекта, деятельность, осуществленная по комплексам работ в течение охватываемого периода и та деятельность, которая запланирована в следующем 6-месячный период, а также результаты с точки зрения отклонений и потенциальных рисков.

- **Финансовую часть** (глава 5), которая дает информацию о использованных человеческих ресурсах (основной группы и краткосрочных экспертов) и о потраченных непредвиденных расходах (авиабилеты, суточные и другие расходы) в течение охватываемого периода и с самого начала проекта.

- Глава 6 представляет собой набор **приложений** со всеми важными документами и результаты, полученные основной группой проекта в течение охватываемого периода.

2 ИЗМЕНЕНИЯ В ПОЛИТИЧЕСКОЙ, ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ СФЕРАХ

Молдова

В рамках Совета по сотрудничеству ЕС-Молдова совета, Республика Молдова и Европейский Союз подписали всеобъемлющее соглашение о общеевропейском воздушном пространстве 26-го июня 2012 года, которое сделает Молдову полноправным партнером ЕС в области авиации за счет постепенной интеграции страны в общеевропейский авиационный рынок.

Республика Молдова и ЕС разработают проект "общего авиационного пространства" на основе общих правил в таких важных областях, как авиационная безопасность и безопасность полетов. Республика Молдова гармонизирует свое законодательство с европейскими стандартами и внедрит правила авиации ЕС в таких областях, как охрана окружающей среды, защита прав потребителей, управление воздушным движением, экономическое регулирование, вопросы конкуренции и социальные аспекты.

Европейская комиссия получила мандат на ведение переговоров по соглашению об "общем авиационном пространстве" с Республикой Молдова в июне 2011 года. После двух раундов переговоров, соглашение было инициировано в октябре 2011 года. Молдова и ЕС договорились, что Соглашение будет временно применяться, начиная с даты его подписания. Соглашение еще должно быть ратифицировано, прежде чем оно официально вступит в силу.

Государственной администрации гражданской авиации Молдовы (ГАГА) больше не существует. Учреждение было ликвидировано, и его функции были переданы в новый орган – Бюро гражданской авиации в подчинении Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры. До недавнего времени ГАГА находилась в ведении правительства. Его сотрудники будут продолжать работать в новом учреждении.

Реорганизация Государственной администрации гражданской авиации была начата еще в 2008 году, и создание нового органа было заключительным этапом институциональной реформы в гражданской авиации Молдовы. Реформа была предусмотрена в Дорожной карте правительства по вопросам европейской интеграции, свободы, демократии и благополучия на 2011-2014 годы, а также приверженностью Молдовы в рамках соглашения о присоединении Республики Молдова к Общеевропейскому авиационному пространству.

По нашей методологии, дорожная карта для всех стран ЕИСП (WP 3.3) должна быть готова к T0 +18 мес., чтобы после этого можно было начать мероприятия по технической помощи (WP 3.4) может начаться тогда. Тем не менее, благодаря общению с представителями ЕК становится понятно, что соглашение ECAA, подписанное Молдовой 26 июня 2012 года, уже действует, независимо от процесса ратификации. Поэтому, Проект внесет свой вклад в этот процесс, осуществляя миссии технической поддержки Молдове, чтобы страна была готова к внедрению законодательства ЕС. По

этой причине предлагается передвинуть запуск Дорожной карты для Молдовы на период T0 +12 мес., чтобы тогда можно было начать техническую помощь. Планирование Дорожной карты для других стран остается неизменным, и при этом будет учтен опыт, извлеченный из предыдущей деятельности в Грузии.

Узбекистан

Два представителя из Узбекистана были приглашены и присутствовали на мероприятии по Открытию проекта ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II 14-16 февраля 2012 года. Команда проекта выражает свою признательность делегации ЕС в Узбекистане за поддержку проекта ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II. Официального подтверждения из Узбекистана о присоединении к проекту пока не получено.

Тем не менее, мы ожидаем, что вскоре ведомство гражданской авиации Узбекистана получит выгоды от повышения осведомленности, обучения и технической помощи в области ОрВД и авиационной безопасности; проект всегда открыт для участников из Узбекистана.

3 ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ И ЗАПЛАНИРОВАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

3.1 ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ (WP1)

Эта глава описывает значимые мероприятия, проводимые Основной группой проекта на начальном этапе (03 февраля – 03 апреля 2012 года). Они рассортированы в соответствии с темами, относящемся к комплексу работ по методологии. Обратите внимание, что когда этот комплекс работ WP1 буде завершен, там больше не будет запланированной деятельности; вместо этого будут достигнутые результаты, / реализованные мероприятия.

Анализ достижений проекта ТРАСЕКА I / и оставшихся потребностей (комплекс WP1.1)

В самом начале проекта, Основная группа рассмотрела доклады, опубликованные в рамках предыдущего проекта ТРАСЕКА I, чтобы понять, что было достигнуто, и таким способом получить общую картину ситуации в странах-бенефициарах и их оставшиеся потребности. Меморандум (результат D.1.1), который был выпущен в период T0 +1 месяц, отражает видимые результаты и изменения, достигнутые в ходе проекта ТРАСЕКА I, а также полученный опыт и рекомендации, которые будут должным образом учтены при развертывании текущего проекта.

Тем не менее, поскольку объем проекта ТРАСЕКА 2 намного шире, чем в ТРАСЕКА 1, это позволило получить опыт только по результатам в технической области авиационной безопасности и охраны окружающей среды (безопасностью полетов теперь занимается проект ТРАСЕКА/EASA). Доступ к рынку, УВД и социальная защита / защита прав потребителей, таким образом, являются "новыми" областями, которые необходимо оценить с помощью вопросников и интервью, проведенных в ходе Регионального мероприятия, посвященного Открытию проекта.

Другой способ оценки потребностей в конкретных странах — полагаться на текущие проекты твиннинга, объем которых сталкивается с объемом проекта, т.е., например, твиннинг с Украиной и с Грузией (твиннинг с Арменией, как оказывается, полностью посвящен безопасностью полетов, и, следовательно, не входит в объем проекта). Велась электронная переписка, и проводились встречи с советником по твиннингу в Украине и Грузии, что дало возможность понять деятельность друг друга и скоординировать ее. Этот обмен мнениями также был плодотворным для выявления потребностей в этих двух странах.

Подготовка вопросников (подкомплекс WP1.2)

Вопросники были разработаны и распространены по сети ТРАСЕКА 3-го февраля. Эта работа была выполнена в самые первые дни проекта, с тем, что представители стран-бенефициаров имели вопросники перед проведением собеседования и, таким образом, были к нему подготовлены. Эти анкеты охватывают технические области из законодательство ЕС, которые разделены на 5 частей: экономическое регулирование и

доступ к рынкам, УВД, авиационная безопасность, охрана окружающей среды и другие нормативные акты (защита потребителей / социальная защита). Законодательство ЕС в этой связи имеет в основе регулирующие нормы ЕС и директивы, приведенные в приложениях к СЗА.

Вопросники необходимо было повторно направить соответствующим бенефициарам через Национального секретаря ТРАСЕКА Азербайджана, Украины и Молдовы в отношении "Прочих" директив и постановлений, взятых из Законодательства ЕС, по которым соответствующие бенефициары не предоставили Проекту ответную информацию по авиационным и неавиационным темам. Эта техническая сфера представляет определенные трудности, так как предполагает участие не только ВГА, но других ведомств, таких как ведомства или министерства труда, туризма, и т.д. Этот вопрос о получении ответов от соответствующих органов пока еще окончательно не решен, и некоторая ответная информация все еще ожидается.

Они были выпущены (Результат D.1.2) в качестве приложения к Первоначальному докладу.

Открытие Проекта (подкомплекс WP1.3)

Мероприятие по Открытию проекта проходило с 14 по 16 февраля в Киеве, Украина. Протокол встреч был выпущен и распространен 22 февраля. На этом событии присутствовали представители всех бенефициаров; они встречались с краткосрочными экспертами в ходе проведения «круглых столов». Для каждой из стран ЕИСП было по пять сессий, по одной в каждой технической области, и по две сессии для государств Средней Азии (в отношении авиационной безопасности и УВД).

Задача краткосрочных экспертов было выяснение ситуации и потребностей в технических областях и в странах при помощи вопросника. Результаты этих сессий были, затем использованы экспертами для формирования экспертных мнений, которые далее вошли в их отчеты (по одному в технической области).

Первоначальный отчет / Проект Плана действий (подкомплекс WP1.4)

Первоначальный отчет (Результат D.1.3) был издан в период T0 +2 месяца. В нем был представлен анализ текущей ситуации, исходя из результатов предыдущих подкомплексов работ WP, таких как отчеты ТРАСЕКА 1, собеседования и заполненные бенефициарами вопросники, а также отчеты краткосрочных экспертов.

В двухступенчатом анализе были сперва подчеркнуты первоначальные выводы в технических областях, в том числе ход внедрения законодательства ЕС в странах ЕИСП, где очевидно, что у них всех (но в меньшей степени в Украине) разрыв с законодательством ЕС является довольно значительным. На втором этапе анализа усилия были сосредоточены выявлении потребностей каждого из бенефициаров, с различным подходом к странам ЕИСП – направленным на преодоление разрыва с законодательством ЕС, и к странам Средней Азии, целью которого было приведение их сфер авиационной безопасности и УВД в соответствие с нормативно-правовой базой и навыками SARPS ИКАО.

Первоначальный отчет содержит также проект Плана действий, в котором учтены потребности, определенные в анализе. В нем указывается принятая стратегия, содержание, т.е. действия, которые будут проводиться по каждому WP, и предварительные временные рамки. Все мероприятия, запланированные и реализованные, в данном промежуточном докладе соответствуют компонентам данного проекта Плана действий.

3.2 ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (WP2)

В данной главе обобщен список завершенных и оставшихся мероприятий в области авиационной безопасности с акцентом на тех мероприятиях, которые были проведены в отчетном периоде или запланированы на следующий отчетный период:

Выполненные мероприятия

Миссия технической помощи по авиационной безопасности была проведена в Азербайджане с 8 по 11 марта 2012 года.

Цель состояла в том, чтобы помочь ведомству гражданской авиации в области планирования авиационной безопасности и чрезвычайных обстоятельств в ходе принятия гостей на конкурс «Евровидение». Большое количество пассажиров, прибывающих в короткие сроки, представило ряд материально-технических проблем и вопросов безопасности, и соответствующая помощь была оказана исходя из опыта экспертов при организации таких мероприятий.

Миссия технической помощи в рамках комплекса работ по авиационной безопасности была проведена в Грузии с 21 мая по 25 мая 2012 года.

Цель миссии заключалась в оказании помощи грузинскому ВГА в текущем процессе реструктуризации. Среди областей, охваченных миссией, была разработка плана корректирующих действий после тематического аудита авиационной безопасности ЕКГА, требования решения ЕС 5862/2011 о процедурах безопасности воздушных грузоперевозок, протоколы безопасности, касающиеся национальной программы авиационной безопасности, обучение по лицензированию аэропортов и предложения по развитию персонала, касающиеся вновь назначенных руководителей в отделе ВГА по авиационной безопасности.

План работы в авиационной безопасности, который представляет собой Результат D.2.1, был разработан и передан на утверждение Руководителю Проекта ЕС 4-го июня. WP2, план работы по компоненту авиационной безопасности в рамках ТРАСЕКА II, разделен между странами ЕИСП и странами Средней Азии для того, чтобы были направлены верные усилия по обеспечению соблюдения правил ЕС или требований ИКАО Приложение 17.

В этой области будут некоторые дублирующиеся действия, потому что бывают случаи, когда среднеазиатские операторы выполняют полеты по направлениям в ЕС, и в этом случае они обязаны соблюдать более строгие процедуры, установленные нормативно-правовыми актами ЕС.

Страны ЕИСП используют ЕКГА Doc 30 (который является нормативным актом (ЕК) 300/2008) в качестве справочного руководства для разработки и осуществления мер авиационной безопасности, в то время как страны Средней Азии придерживаются требованиям Приложение 17 ИКАО.

В результате такого различного подхода для каждой группы, были осуществлены контакты с ИКАО и ЕКГА с целью согласовать мероприятия в рамках проекта ТРАСЕКА и убедиться в том, чтобы не было дублирования деятельности между сторонами, что позволило бы получить максимальную отдачу и обеспечить финансовую эффективность.

Для определения потребностей бенефициаров в этой области были использованы два источника информации; первый источник — работа, связанная с авиационной безопасностью, проделанная в первом проекте ТРАСЕКА, а второй источник — трехдневный семинар, проведенный во время Открытия Проекта в Киеве, в ходе которого ключевой эксперт по безопасности и два краткосрочных эксперта встретились с представителями всех бенефициаров.

Это позволило получить глубокое понимание правовых и оперативных рамок в отношении авиационной безопасности.

Планируемые мероприятия

Следующие три учебных мероприятия уже запланированы на период с августа 2012 по февраль 2013 года:

КУРС	ДАТА
Руководство обучением и оценка потребностей в обучении	ОКТЯБРЬ 2012
Руководство мероприятиями по кибер-угрозам в авиационной безопасности	НОЯБРЬ 2012
Программа контроля качества в авиационной безопасности	ФЕВРАЛЬ 2013

Существует широкий спектр областей, в которых требуется техническая помощь, и обычно такая помощь может предоставляться только на индивидуальной основе конкретным бенефициарам.

Следующие мероприятия по технической помощи запланированы на отчетный период с августа 2012 г. по февраль 2013 года:

ОПИСАНИЕ	ДАТА
Семинар по оборудованию в области авиационной безопасноси	СЕНТЯБРЬ 2012

3.3 ПОМОЩЬ В ОБЛАСТИ УВД (WP2bis)

Следует заметить, что этот комплекс работ WP2bis включает пока только анализ, так как осуществление деятельности / результаты подлежат утверждению EASA.

Распределение задач с проектом ТРАСЕКА под руководством EASA в отношении УВД.
В рамках тесного сотрудничества, которое необходимо развивать между EASA и ТРАСЕКА II в целях обеспечения полного охвата и согласованности действий в отношении бенефициаров, необходимо определить, кто и что осуществляет по темам ОрВД.

Проект изначально разработал и предложил возможное распределение работы между EASA и проекта ЕК по деятельности в области ОрВД деятельности для стран ЕИСП так, как показано ниже

Регулирование	**Внедряющий орган**
549/2004 – Регулирование законодательных рамок	**EASA или Проект ЕС ТРАСЕКА**
550/2004 – Регулирование обеспечения обслуживания	**EASA или Проект ЕС ТРАСЕКА**
1034/2011 – Надзор за безопасностью полетов	**EASA**
1035/2011 – Общие требования	**EASA**
805/2011 – Регулирование деятельности авиадиспетчеров	**EASA**
551/2004 – Регулирование воздушного пространства и соответствующие полеты по приборам	**Проект ЕС ТРАСЕКА**
552/2004 – Регулирование совместимости и полеты по приборам	**Проект ЕС ТРАСЕКА**
1070/2009 – SES II – Регулирование выполнения	**Проект ЕС ТРАСЕКА**

С другой стороны, группа по ТРАСЕКА II предложила охватить деятельностью по ОрВД все страны Центральной Азии.
В этой области, проект принесет следующие преимущества:

- Знание процедуры и культуры этих стран бывшего СССР
- Наличие русскоговорящих специалистов для этих стран, где на английском языке говорят редко
- Регулирование, основанное на МАК и ICAO

Такой уровень координации возникает в первый раз. Поэтому с EASA необходимо было сначала обсудить, на каких принципах будет основываться ее работа в области ОрВД еще до уточнения выяснения распределения задач между EASA и ТРАСЕКА II. Тем не менее, было решено, что пока ТРАСЕКА II будет осуществлять оценку потребностей (WP1), включая ОрВД, а дальнейшие этапы будут скорректированы в соответствии с уточненным объемом данной сферы, который возьмет на себя EASA.

4-го июня в Кельне прошло координационное заседание, целью которого было прояснить и решить, каким образом различные задачи будут распределяться между EASA и подрядчиками по ОрВД в отношении деятельности, осуществляемой в рамках проектов, финансируемых ЕС (например, MASC, EUROMED и ТРАСЕКА II).

Участники совещания согласились, что необходима дальнейшая координация и обмен информацией между всеми проектами ЕС для бенефициаров, в том числе проектами твиннинга и технической помощи, касающихся авиации и авиационной безопасности. DG MOVE будет помогать EASA в данной функции. Протокол заседания прилагается к настоящему докладу (см. приложение).

Был принят следующий подход:

- Не существует никаких сомнений, что безопасность полетов представляет собой горизонтальную проблему, и ее нельзя рассматривать отдельно как часть одних правил или других, как это было первоначально предложено Проектом.
- Кроме того, с точки зрения оценки безопасности полетов, существует необходимость выявления пробелов в системы надзора бенефициаров, чтобы можно было рекомендовать улучшения.

25 июля в Киеве группа EASA по безопасности полетов в Проекте ТРАСЕКА по гражданской авиации провела второй тур координационного совещания с группой Ежис Авиа Проекта ТРАСЕКА II по гражданской авиации. На совещании присутствовал руководитель от ЕК.

Руководитель проекта ТРАСЕКА по безопасности полетов в гражданской авиации от EASA подчеркнул важность разработки общего шаблона оценки в ОрВД, который применяется как к бенефициарам в группе ЕИСП, так и в группе СА. Это новый подход, предложенный EASA, который влияет на наши прежние представления о распределении деятельности по ОрВД между проектом ТРАСЕКА под руководством EASA и проектом ЕС ТРАСЕКА II на 2 разные группы бенефициаров (см. раздел 3.2.3 Первоначального доклада).

В качестве первого шага будет разработан общий шаблон, в котором будет отработана четкая картина и будет устранено дублирование работы между проектами. Существует необходимость в разработке дорожной карты, содержащей этапы для каждой страны. Проект под руководством EASA будет осуществлять мониторинг и консультирование по вопросам этапов и плана работы.

3.4 ПОМОЩЬ, СВЯЗАННАЯ С ECAA (WP3)

Завершенные задачи

Анализ пробелов представляет собой отчет D.3.1, который входит в рабочий пакет WP3. Цель этого отчета заключается в освещении результатов, связанных с текущей ситуацией в странах ЕИСП по сравнению со сводом правил и директив ЕС, которые должны быть внедрены в рамках Соглашения об общем авиационном пространстве (С3А).

Эти выводы вытекают из различных источников: а) вопросников, заполненных бенефициарами, б) интервью, проведенные краткосрочными экспертами во время семинара по открытию проекта, который состоялся в Киеве 14-16 февраля 2012 года, в) докладов, представленных проектами твиннинга в Украине и Грузии, г) сбора данных во время миссии в Тбилиси в мае 2012 года для подготовки дорожной карты Грузии.

Несмотря на эти различные источники, следует отметить, что мы не смогли до сих пор получить полную картину. Некоторые бенефициары или не заполнили вопросники, или сделали это лишь частично. Кроме того, вопросы по ОрВД не включены в первую версию документа, поскольку метод по оценке текущего состояния в странах ЕИСП необходимо сначала уточнить с EASA.

Поэтому технические области, проанализированные на настоящий момент, таковы:

- Доступ к рынку
- Защита окружающей среды
- Другие нормы – Социальная защита и защита потребителей.

Безопасность полетов и авиационная безопасность не будут входить в объем проекта; первая из этих областей попадает в сферу деятельности EASA, а вторая отрабатывается отдельно в специальном комплексе работ (WP2).

Охватываемые области с их конкретными темами и правилами анализируются по каждой стране. Общий вид, который отображает общее положение также предоставляется в виде таблицы. В связи с этим, используются разные цвета для классификации статуса нормативного внедрения рассматриваемой темы.

Этот документ является живым инструментом, который будет дополняться по ходу проекта и будет отражать прогресс, достигнутый в плане нормативной реализации по отношению к правовой базе ЕС. Будут подготовлены дальнейшие версии, и предполагается, что они будут включать пока отсутствующие области ОрВД и темы, по которым ожидается ответная информация от нескольких бенефициаров.

Первая версия предоставляется в период Т0 +6 мес., как планировалось в соответствии с методологией.

План обучения для ЕИСП представляет собой отчет D.3.2, который входит в рабочий пакет WP3. Он основан на результатах начального периода и на анализе пробелов в ЕИСП (результат D.3.1), который пока что охватывает следующие технические

области: доступ к рынкам, защита окружающей среды, другие нормативные акты – социальная защита / защита прав потребителей. Он выпускается через шесть месяцев после запуска проекта, происшедшего 3 февраля 2012 г. (T0 +6).

После утверждения делегацией ЕС, учебный план будет применяться к большей части оставшегося срока проекта, более или менее до конца 2014 года (T0 +34). Тем не менее, он должен быть пересмотрен: необходимо в него включить пока не охваченную область ОрВД / диспетчерской службы, как только этот вопрос будет выяснен с EASA. Этот документ также может обновляться, если возникнут дополнительные потребности в подготовке кадров для стран ЕИСП по мере реализации проекта. Если возникнет такая необходимость, то будут выпущены дополнительные версии этого документа, с учетом таких изменений.

Дорожные карты (по одной на каждую страну ЕИСП) представляют собой результат D.3.3, который входит в рабочий пакет WP3. Подготовка дорожных карт связана с результатами анализа пробелов стран ЕИСП, поскольку она нацелена на частичной или полной устранении пробелов. Определяются мероприятия технической помощи, которые необходимо выполнить, чтобы достичь запланированных целей также определенных и согласованных с бенефициаром. Эти цели и вытекающие действия охватывают технические области WP3, но сюда не входят темы связанные с безопасностью полетов, которые находятся в ведении EASA.

Хотя изначально планировалось создание дорожных карт в период T0 +18 мес., было решено, что в Грузии, эта деятельность начнется раньше, в период T0 +6 мес., согласно ранее принятому решению (см. главу 4.4).

В связи с этим был проведен визит в Тбилиси (21-25 мая), с целью встречи с представителями грузинского ВГА и совместного определения действий в рамках Дорожной карты.

Запланированные мероприятия

Компоненты, определенные в данном **учебном плане**, т.е. курсы, семинары и ознакомительные поездки, доступны для всех стран ЕИСП в равной мере. Тем не менее, часть этих мероприятий может также отражаться в дорожной карте, которая составляется специально для каждой страны ЕИСП. Таким образом, различные дорожные карты, кроме своих специфических мероприятий технической помощи, также будут полагаться на этот учебный план в части разработки Общеевропейского авиационного пространства.

Запланированы следующие учебные курсы на предстоящие 6 месяцев.

DATES		TD	TRAINING COMPONENT	FORMAT	DURATION	PLACE
OCT	.23-25	SOC	Denied boarding, cancellation or long delay	WS	3 Days	Kiev
NOV	.06-08	SOC	Rights of disabled/reduced mobility persons	WS	3 Days	Tbilisi
DEC	.03-07	MAR	Licensing & Insurance requirements	WS	5 Days	Tbilisi
JAN	.16-18	SOC	Air carrier liability in the event of accidents	WS	3 Days	Tbilisi

Последующие действия по Дорожной карте в Грузии заключаются в следующем:

Who?	What?	When?	Status
Traceca II	Completition of the Road Map with detailed action in MS Project format	Jul.2012	OK
Traceca II	Sending of the Road Map to GCAA Focal points & Director	Jul.2012	OK, sent 01Aug2012
GCAA	Review & approval of the Road Map	Aug.2012	In progress
EU Deleg.	Review & approval of the Road Map	Sep.2012	
GCAA - Traceca II	Start of the implementation of the Road Map	Oct.2012	

После рассмотрения и утверждения, Дорожная карта для Грузии станет первым результатом среди планируемых результатов D.3.3.

Планируемые технические мероприятия на предстоящие 6 месяцев в Грузии таковы.

Month	Week	Day	TD	TA Activities	Dates	Place
OCT	40	.01-05				
	41	.08-12				
	42	.15-19				
	43	.22-26				
	44	.29-02	ENV	Dir.93/2006 - Operation of aeroplanes-Chapter3 - GE	.30-01	Tbilisi
NOV	45	.05-09				
	46	.12-16				
	47	.19-23				
	48	.26-30				
DEC	49	.03-07				
	50	.10-14	SOC	Reg.261/2004 - Denied boarding, cancellation or long delay of flights - GE	.11-13	Tbilisi
	51	.17-21				
	52	.24-28				
JAN	1	.31-04				
	2	.07-11				
	3	.14-18				
	4	.21-25	SOC	Reg.1107/2006 - Rights of disabled/reduced mobility persons - GE	.21-23	Tbilisi
	5	.28-01	MAR	Reg.1008/2008-Op.air services + Reg.785/2004-Ins. Req.for air carriers - GE	.28-01	Tbilisi

3.5 ПРОГРАММА ПОВЫШЕНИЯ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ, ИНФОРМИРОВАНИЯ И КОММУНИКАЦИИ (WP4)

- **Коммуникация – Информационный бюллетень**

Бюллетень № 1 был подготовлен в черновом варианте; в нем дается текущая информации о деятельности данного периода. Он будет завершен после проведения заседания Руководящего комитета, а затем будет выпущен на английском и русском языках и распространен в октябре-месяце.

Мы планируем разместить интервью с представителем Европейской комиссии в первом выпуске бюллетеня; интервью будет проведено в ходе совещания руководящего комитета в сентябре 2012 года. В связи с этим, мы подготовили ряд вопросов, которые необходимо рассмотреть. Мы любезно обратились с этими вопросами к г-ну Клаус

Винклеру, сотруднику по вопросам политики, международного транспорта в DG MOVE, Европейская Комиссия, который уже знаком с Проектом ЕС по гражданской авиации ТРАСЕКА II.

- **Коммуникация – Пресс-релиз**

Пресс-релиз с пригласительным письмом на посещение Первого заседания Руководящего Комитета, а также с предварительной повесткой дня, было направлено для публикации на веб-портал Информационного центра Восток-ЕИСП: www.enpi-info.eu.

- ***Вебсайт***

Первоначально планируемое использование веб-портала ТРАСЕКА http://www.traceca-org-.org для публикации регулярных докладов о ходе проектной деятельности не было одобрено Руководителем проекта от ЕС. Дизайн сайта все еще ожидается, но оно будет реализовано благодаря вебсайту проекта TRACECA IDEA, начиная со следующего отчетного периода в августе 2012 - феврале 2013 года.

Опыт показал, что сайт является очень полезным инструментом для коммуникации и распространения информации о деятельности проекта ТРАСЕКА гражданской авиации; он определенно способствовал успеху проекта ТРАСЕКА 1.

- **Повышение осведомленности**

Руководитель группы приняли участие в заседании 3-й Комиссии по Восточному партнерству в области транспорта 9 июля 2012 года в Брюсселе, и выступил там с докладом о проекте ЕС по гражданской авиации ТРАСЕКА II.

Были объяснены основные особенности проекта, в том числе цели и масштабы проекта, услуги, которые будут предоставляться, координация с EASA.

Эта встреча была отличной возможностью пообщаться о проекте и встретиться с должностными лицами некоторых стран, с которыми пока еще не было установлено четкого контакта.

4 ОТКЛОНЕНИЯ И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ РИСКИ

4.1 ОТКЛОНЕНИЯ В ЭТАПАХ И РЕЗУЛЬТАТАХ

Таблица ниже показывает отклонения в этапах и результатах:

#	**Результат /Этап**	**Запланированная дата**	**Фактическая дата**
1	Результат 1.2 Вопросник для региональных мероприятий	T0+1	03/04/2012
2	Результат 3.3 Дорожная карта для ECAA (Грузия)	T0+18	03/08/2012
3	Результат 4.1 Вебсайт	Постоянно обновляется	Работа пока не начата
4	Результат 4.2 Информационный бюллетень	Раз в три месяца	Раз в шесть месяцев

4.2 СОБЛЮДЕНИЕ СОДЕРЖАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ

ОрВД четко не упоминается в ТЗ как один из отдельных видов деятельности, но обсуждения на начальном этапе с участием различных заинтересованных сторон доказали, что такая деятельность может стать частью проекта, что является предметом соглашения с проектом под руководством EASA. Поэтому эта деятельность была учтена в первоначальном докладе, который был одобрен Руководителем проекта от ЕС. ОрВД для стран Центральной Азии, таким образом, рассматривается как компонент или комплекс работ "2-бис" (WP2bis), так что нумерация исходных компонентов, указанных в ТЗ, остается неизменной.

С другой стороны, ОрВД для стран ЕИСП остается очень чувствительным вопросом. Кроме того, хотя фактическое содержание по безопасности полетов меняется в пределах Правил в области ОрВД, безопасность полетов всегда остается одной из ключевых задач. Было первоначально предложено разбить задачи по правилам безопасности полетов и по всему остальному, но оказалось, что это неприменимо на практике.

В проекте ТРАСЕКА 1 не было ОрВД. Существует лишь краткий список вопросов ОрВД, вытекающих из первоначального рабочего совещания со всеми странами-бенефициарами. В качестве первого шага необходимо разработать шаблон оценки в сотрудничестве с EASA, чтобы было четкое понимание, и чтобы избежать дублирования в работе между проектами под руководством EGIS и EASA. Это может задержать разработку анализа пробелов и дорожной карты для ECAA в области ОрВД для Грузии.

По этой причине становится понятно, что все те виды деятельности, как в странах ЕИСП, так и в странах Центральной Азии, с которыми имеет дело проект по гражданской авиации ТРАСЕКА II, теперь будут реализовываться в рамках комплекса работ WP2bis. Это означает, что WP3 теперь имеет дело исключительно с доступом к

рынку, с защитой окружающей среды и социальной защитой потребителей в странах ЕИСП.

4.3 ОТКЛОНЕНИЯ В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

В соответствии с ТЗ и, как описано в предлагаемой методологии, три ключевых эксперта, составляющих основную команду, имеют вместе 1350 человеко-дней (KE1: 550 / KE2: 400 / KE3: 400), в то время как в краткосрочные эксперты (КСЭ) выбираются среди экспертов консорциума, или же берутся на работу субподрядчиком, до 500 человеко-дней. Таким образом, всего в проекте 1850 человеко-дней.

Распределение ключевых экспертов, краткосрочных экспертов и KE1 остается пока без изменений. Добавление комплекса WP2bis подразумевает выделение человеко-дней из других комплексов работ таким образом, чтобы общая сумма оставалась равной.

Общими усилиями составленная таблица распределения времени показывает текущие показатели, выраженные в человеко-днях.

Комплексы работ	KE1	KE2	KE3	STEs	Всего
WP 0: Управление Проектом	200	40	40	0	280
WP 1: Оценка / анализ потребностей	40	40	40	60	180
WP 2: Помощь по авиационной безопасности	50	300	0	100	450
WP 2bis: Помощь по ОрВД, диспетчерской службе в ЦА	120	0	0	80	200
WP 3: Помощь по ECAA в странах ЕИСП	80	0	300	260	640
WP 4: Повышение осведомленности, коммуникация	60	20	20	0	100
ИТОГО	**550**	**400**	**400**	**500**	**1850**

По рассматриваемому 6-месячнму периоду (с 3 февраля по 3 августа 2012 г.), нет необходимости сообщать о каких-либо отклонениях в осуществлении необходимой деятельности.
Любые дальнейшие предложения по такому распределению ресурсов в будущем, которые будут зависеть от оценки воздействия на рабочую нагрузку, будут представлены Нанимающему органу.

4.4 СМЕЩЕНИЕ ЦЕЛЕЙ И ПРИОРИТЕТОВ

Дорожная карта Грузии

По нашей методологии, дорожная карта для всех стран ЕИСП (WP 3.3) должна быть подготовлена к периоду T0 +18 мес., чтобы затем можно было начать проводить мероприятия по технической помощи (WP 3.4). Тем не менее, исходя из информации, полученной от ЕС, следует понимать, что соглашение ECAA, подписанное Грузией в декабре 2010 г., уже реализуется, независимо от процесса ратификации. Таким образом, Проект внесет свой вклад в этот процесс путем оказания технической помощи Грузии, чтобы подготовиться к внедрению законодательства ЕС. По этой причине было предложено и принято решение передвинуть начало работы с Дорожной картой для Грузии примерно на период T0 +6 мес., чтобы после этого можно было начать процесс предоставления технической помощи. Пока что планирование по другим странам остается неизменным, и поэтому будут учтен опыт, полученный в ходе предыдущей работы в Грузии. Тем не менее, возможно, нужно будет пересмотреть планирование Дорожной карты для Молдовы, начав данную деятельность ранее запланированного срока, так как эта страна также подписала соглашение ECAA (см. главу 2).

Разделение задач с EASA по деятельности в ОрВД

См. Раздел 3.3.

4.5 НЕПРЕДВИДЕННЫЕ ТРУДНОСТИ

Вебсайт

Первоначально планировалось использовать веб-портал ТРАСЕКА http://www.traceca-org-.org для публикации регулярных отчетов о ходе работ по проекту, но такой план не был одобрен Руководителем Проекта от ЕС. Вебсайт находится в стадии разработки, но он будет доступен через вебсайт проекта ТРАСЕКА IDEA, начиная со следующего отчетного периода (август 2012 - февраль 2013 года).

Получение информации по вопросникам

Вопросник о "Прочих" директивах и постановлениях законодательства ЕС, на который некоторые бенефициары так и не предоставили Проекту обратную информацию, как по авиационным, так и по неавиационным вопросам, был снова направлен по соответствующим бенефициарам через Национальных секретарей ТРАСЕКА.

Несмотря на эти усилия, группа проекта не смогла собрать недостающие данные о правилах в «неавиационных областях» правил и определить ведомства, ответственные за внедрение/реализацию указанных норм. Несколько стран ЕИСП продемонстрировали очень низкий интерес к неавиационным аспектам.

5 ФИНАНСОВЫЙ РАЗДЕЛ

5.1 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ

Руководство проектом осуществляет основная группа, состоящая из 3 ключевых экспертов (KE):

- Руководитель группы KE1 - Кахи Кваташидзе - в общей сложности 550 рабочих дней, т.е. полная занятость в течение 3-х лет реализации проекта.
- Эксперт по авиационной безопасности в гражданской авиации KE2 – Питер Купер - в общей сложности 400 рабочих дней в течение 3-х лет реализации проекта.
- Эксперт по правовым вопросам в гражданской авиации KE3 - Йорг Гене - в общей сложности 400 рабочих дней в течение 3-х лет реализации проекта.

Деятельность по проекту осуществляется краткосрочными экспертами (STE). Количество рабочих дней, в течение которых они будут работать на проекте, составляет 500.

Рабочие дни (working days - WD) ключевых экспертов и Основной группы в течение охватываемого периода (с 3 февраля 2012 г. по 2 августа 2012 г.) распределяются в соответствии с нижеследующими таблицами.

РАБОЧИЕ ДНИ	**WD* Февраль 2012**	**WD* Март 2012**	**WD* Апрель 2012**	**WD* Май 2012**	**WD* Июнь 2012**	**WD* Июль 2012**
KE 1	18	20	19	19	17	20
KE 2	14	14	12	8	9	15
KE 3	13	17	0	8	0	16
Всего по KE	31	37	19	27	26	51
Всего по STE	62	0	0	0	0	0

***WD** (рабочие дни) считаются от 3-го указанного месяца до 2-го числа следующего месяца*

РАБОЧИЕ ДНИ	Всего WD (февраль – июль 2012)	Всего WD (с февраля 2012)	Запланировано WD (февраль 2012-январь 2015)	Остаток на текущий момент
KE 1	113	113	550	437
KE 2	72	72	400	328
KE 3	54	54	400	346
Всего по KE	239	239	1,350	1,111
Всего по STE	62	62	500	438

Соответствующие месячные ведомости рабочего времени, утвержденные и подписанные Руководителем группы, были проверены аудиторской компанией " Fiduciaire de la Tour ".

5.2 НЕПРЕДВИДЕННЫЕ РАСХОДЫ

Непредвиденные расходы — это все расходы, понесенные в ходе реализации проекта, помимо гонорара, выплачиваемого человеческим ресурсам.

В эти расходы входят:

- 1. **Миссии**: расходы на переезды и суточные
- 2. **Заседания и мероприятия**: с заинтересованными сторонами и / или бенефициарами
- 3. **Обучение**: семинары, практикумы, обучение без отрыва от работы, ознакомительные поездки
- 4. **Коммуникация**: переводы, публикация, распространение информации, вебсайт
- 5. **Аренда** офиса в Киеве
- 6. **Текущие расходы** офиса в Киеве

Обеспечение непредвиденных расходов составляет **700 000 EUR** на 3 года реализации проекта.

В следующей таблице указаны суммы непредвиденных расходов (IEX), потраченных проектом в течение охватываемого периода (3 февраля 2012 г. - 2 августа 2012 г.), по которым запрашивается возмещение расходов.

НЕПРЕДВИД. РАСХОДЫ	IEX* Февраль 2012	IEX* Март 2012	IEX* Апрель 2012	IEX* Май 2012	IEX* Июнь 2012	IEX* Июль 2012
1. Миссии	0	9323	2221	1704	939	1316
2. Заседания	2205	38675	0	0	3143	0
3. Обучение	0	0	0	0	0	0
4. Коммуникация	0	1084	0	0	1237	0
5. Аренда	1200	1200	1200	1200	1200	1200
6. Текущие расходы	0	0	0	109	0	6323
ВСЕГО	**3405**	**50282**	**3421**	**3013**	**6519**	**8839**

****IEX** считаются от 3-го указанного месяца до 2-го числа следующего месяца*

НЕПРЕДВИД. РАСХОДЫ	Всего IEX (февраль – август 2012)	Всего IEX (с февраля 2012)	Запланировано IEX (февраль 2012– февраль 2015)	Остаток на текущий момент
ВСЕГО	75 479	75 479	700’000	624 521

Все вышеперечисленные расходы, подробно описываются помесячно в ежемесячных ведомостях непредвиденных расходов, которые также были проверены аудиторской компанией "Fiduciaire de la Tour". Все подтверждающие доказательства были представлены.

6 ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ EASA

РАБОЧИЙ ПЛАН ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ WP2

АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ ПО ЕИСП WP3

ПЛАН ОБУЧЕНИЯ ДЛЯ ЕИСП WP3

ДОРОЖНАЯ КАРТА ДЛЯ ГРУЗИИ WP3

ПРОТОКОЛ ЗАСЕДАНИЯ EASA

European Aviation Safety Agency

MINUTES OF MEETING

Subject Workshare in ATM on EU funded projects
Date 04/06/12
Location EASA

Organised by **EASA International Cooperation**

List of Participants

Attendees	S. LAGNEL (SLA, Head of Cabinet, EASA) C. GANDOLFI (CGA, Policy Officer, EASA) E. FERRANDEZ (EFE, International Technical Cooperation Section Manager, EASA) D. GAUPMANN (DGA, International Cooperation Officer, EASA) J. MORALES (JMO, International Cooperation Officer, EASA) D. WALLER (DWA, International Cooperation Officer, EASA) K. WINKLER (Policy Officer, EC DG MOVE) A. BONNAUD (ATM Expert, EGIS AVIA) K. KVATASHIDZE (ATM Expert, EGIS AVIA) T. RAISSON (Project Manager, EGIS AVIA) A. SCHAEFFER (Project Manager, BUREAU VERITAS)
Apologies	-

MoM prepared by	J. MORALES	**Date**	**6 June 2012**
MoM reviewed by	E.FERRANDEZ	**Date**	**8 June 2012**

Purpose of the meeting

The meeting was convened to clarify and decide how different tasks are going to be allocated between EASA and Contractors for ATM related activities conducted as part of EU funded projects (such as MASC, EUROMED and TRACECA II)

Introductory presentation

EASA covers EU aviation safety regulations across all domains, encompassing a total system approach. It provides technical assistance for third countries, either by:

- Implementing its own projects (e.g. the SOFIA tool, the International Cooperation Forum (ICF))
- Implementing Commission funded projects by itself (e.g. MASC, TRACECA, IPA)
- Supporting Commission funded projects implemented by a third party consultant (e.g. EU-China by Bureau Veritas)

In order to support the Commission's objectives, a certain amount of coordination is needed between the projects managed by EASA and the projects implemented by consultants.

Furthermore, although the actual content on safety varies within regulations in the field of ATM, safety remains a key objective throughout. This means that a basic division of tasks by safety / non-safety regulation cannot be applied.

EASA, within the limit of its resources, therefore needs to ensure a certain amount of oversight or quality control on ATM activities conducted by the consultants.

Projects affected

The discussion during the meeting was focused on two projects where EASA is involved and has to share certain responsibilities in ATM related tasks for the beneficiary countries:

- MASC/EUROMED
- TRACECA II

However the same concerns remain applicable for other projects implemented by the EU, such as by the EU delegations.

Working Philosophy

For EASA there is no doubt that safety is an horizontal issue and cannot be addressed separately as being part of one regulation or the other.

Furthermore, in terms of safety assessment, there is a need to identify the gaps in beneficiaries regulatory oversight systems, recommend improvements and start to work with the existing information available.

The meeting agreed that a roadmap should be established for each country to avoid successive visits/audits. The best use of information should be made from the different sources available: EU projects, EASA Standardisation, Eurocontrol, USOAP, etc. Assessments conducted under technical assistance projects are different in objective and methodology from standardisation audits.

These roadmaps will form a sequence of different actions to implement and will be tailored to

each country.

MASC/EUROMED projects

EASA manages the MASC project, which covers safety, and is made up of a subset of EUROMED countries. These countries are harmonising themselves towards EU regulations.

The EUROMED II project covers additional countries and only covers safety components for those countries not covered by MASC. It started at the same time and is managed by BUREAU VERITAS. It also contains an ATM component.

The principles set forward by the meeting, namely to have an initial assessment, coordination between the projects and EASA oversight of the (ATM) safety tasks are already being applied. Coordination is enhanced as the same focal points apply at the Commission for each.

TRACECA II Project

For a clear approach to TRACECA II projects it is important to differentiate between those countries that are part of it:

	Former JAA	Twinning project	Eurocontrol member	Common Aviation Agreement
Georgia	✓	✓		signed
Ukraine	✓	✓	✓	pending
Moldova	✓		✓	Initialled
Azerbaijan	✓			
Armenia	✓	✓		
Central Asian Countries				

The former JAA countries are aiming at EU standards. The Central Asian countries are aiming at ICAO standards but where appropriate EU standards should be applied.

For the time being no assessment has been made on ATM. The TRACECA I project did not include ATM. There is only a brief list on ATM issues resulting from the initial workshop with all beneficiary countries. An assessment template could be developed to elaborate a clear picture and avoid duplication of work between projects.

There is a need to develop a roadmap containing milestones for each country. EASA should monitor and advise on the milestones and plan.

Coordination with EU Projects

The meeting agreed there should be further coordination and information sharing between all EU projects for beneficiaries, including twinning and EU delegations projects, for aviation and aviation safety. DG MOVE will support EASA's enhanced role in this area.

List of actions:				
Item	**Action**	**Person Responsible**	**Deadline**	**Status**
1	**Develop an appropriate template to recap the status of ATM for each country** - EASA International Cooperation Department to coordinate next meeting - EASA ATM Standardisation to be requested to nominate an expert - EGIS AVIA to nominate an expert - BUREAU VERITAS to nominate an expert	 Juan Morales S. Lagnel T. Raisson A. Schaeffer	 22/06/12 15/06/12 15/06/12 15/06/12	Open
2	**Develop the roadmaps on ATM and continuous monitoring** - Set-up of formal coordination group that will gather information all projects from TRACECA region - Write a note explaining the objectives for the meeting - Support EASA as the focal point for coordinating EU funded projects in aviation - Inform all EU funded projects in the region - EASA to organise the coordination meetings	 D. Gaupmann K. Winkler K. Winkler D. Gaupmann	 10/07/12 10/07/12 10/07/12 Will be set later	Open

Программа Европейского Союза для стран Восточного ЕИСП и Средней Азии – ТРАСЕКА

EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI

ЕС ТРАСЕКА ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ II

Ref. Contract ENPI 2011/279-740

РАБОЧИЙ ПЛАН ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Июнь 2012 г.

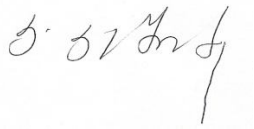
This project is funded by
The European Union

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

КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Статус
v0	28/05/2012	Начальный проект
V1	04/06/2012	Окончательная версия

ВИЗЫ

Автор:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Peter Cooper cooper105@btinternet.com	02/06/2012	
Сверено:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Kakhi Kvatashidze kakhi.kvatashidze@gmail.com	03/06/2012	

Утверждено:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Thibault Raisson thibault.raisson@egis.fr	04/06/2012	

РЕЗЮМЕ

СПИСОК РАССЫЛКИ

СОКРАЩЕНИЯ

1 ОБЗОР 7

2. ОБУЧЕНИЕ 8

2.1 УТВЕРДЖЕННОЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПААСНОСТИ 8

2.2 УПРАВЛЕНИЕ ОБУЧЕНИЕМ И ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ В ОБУЧЕНИИ 8

2.3 ОБУЧЕНИЕ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ 8

2.4 КАТАЛОГ ПРЕДЛАГАЕМЫХ КУРСОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 9

3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ 10

3.1 ПРИМЕР МИССИЙ УЗКОНАПРАВЛЕННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ 10

3.2 ПЛАНИРОВАНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ 10

3.3 ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА 11

3.4 СЕМИНАРЫ 11

4. РЕАЛИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ WP2 ПО СТРАНАМ 12

5. ГРАФИК ПРОВЕДЕНИЯ ОБУЧЕНИЯ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ 16

5.1 ОБУЧЕНИЕ 16

5.2 ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ 17

6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕМИНАР 18

7. ПОРЯДОК ОТБОРА И ГИБКОСТЬ ПРОЕКТА 18

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ 18

СПИСОК РАССЫЛКИ

Организация	Контактное лицо	Электронная копия Англ и рус.
Руководитель Программы ЕК, Киев	Светлана Дидькивська	1
Генеральный Секретариат ТРАСЕКА в Баку	Эдуард Бирюков	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Армения	Гагик Белгарян	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Азербайджан	Акиф Мустафаев	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Грузия	Гиорги Карбелашвили	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Казахстан	Марат Садуов	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Кыргызстан	Адыльбек Акматов	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Молдова	Андрей Кукулеску	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Таджикистан	Солих Муминов	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Украина	Константин Савченко	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА – Узбекистан	Олимжон Буранов	1
Делегация ЕС - Армения	Жан- Кристоф Гейран	1
Делегация ЕС - Азербайджан	Федерико Берна	1
Делегация ЕС - Грузия	Стивен Сторк, Камилла Аберг	1
Делегация ЕС - Казахстан	Рене Малли	1
Делегация ЕС - Кыргызстна	Том Масси	1
Делегация ЕС - Молдова	Каидо Сирель, Дагмар Калярикова	1
Делегация ЕС - Таджикистан	Овидиу Мик	1
Делегация ЕС - Узбекистан	Ондрей Симек	1

Страна	Организация	Должность	Имя, фамиия	Номер телефона	E-mail	Адрес
Армения	Department of Civil Aviation at the Government	Director General of Civil Aviation	Mr. Artiom MOVSESYAN	+37410282066	artiom.movsesyan@aviation.am	"Zvartnots" Airport, Yerevan, 375042, Armenia
Армения	Department of Civil Aviation at the Government	Director of Airworthiness Department	Mr. Serob KARAPETYAN	+37410593005	serob.karapetyan@aviation.am	"Zvartnots" Airport, Yerevan, 375042, Armenia
Азербайджан	State Civil Aviation Administration	Director General	Mr. Arif MAMMADOV	+994503114046	hq@caa.gov.az	Azadlig 11, Baku, Azerbaijan
Азербайджан	State Civil Aviation Administration	Head of External Relations Department	Mr. Eldar BAGHIRZADA	+994503114046	ebaghirzada@caa.gov.az	Azadlig 11, Baku, Azerbaijan
Грузия	Civil Aviation Agency	Director	Mr. Irakli DAVITADZE	+995322948003	i.davitadze@gcaa.ge	Airport, 0158 Tbilisi, Georgia
Грузия	Civil Aviation Agency	Head of Department	Mr. Shalva KIKNADZE	+995322948009	s.kiknadze@gcaa.ge	Airport, 0158 Tbilisi, Georgia
Казахстан	Ministry of Transport and Communications, Civil Aviation Committee	Chairman	Mr. Beken SEIDAKHMETOV	+77172242137	seidakhmetov@mtc.gov.kz	Kabanbay Batyr ave. 32/1, 010000, Astana, Kazakhstan
Казахстан	Ministry of Transport and Communications, Civil Aviation Committee	Expert of International Standards Implementation Department	Mr. Zhanat ABDUGALIMOV	+77172240556	abdugalimov_zh@mtc.gov.kz	Kabanbay Batyr ave. 32/1, 010000, Astana, Kazakhstan
Кыргызстан	Civil Aviation Agency	Director General	Mr. Akylbek ZHUMABAEV	+996312542135	dga@infotel.kg	184, Akhunbaeva St., Bishkek, Kyrgyzstan
Кыргызстан	Civil Aviation Agency	Head of Aviation Security Sector	Mr. Shuhkat RUSTAMOV	+996312251618	rustamov_avia@mail.ru	184 Akhunbaeva St., Bishkek, Kyrgyzstan

Молдова	Civil Aviation Administration	Director General	Mr. Vladimir CEBOTARI	+37322525044	cebotari@caa.md	Aeroport Chisinau, MD2026, Moldova
Молдова	Civil Aviation Administration	Head of International Relations department	Ms. Silvia RAILEAN	+37322529177	railean@caa.md	Aeroport Chisinau, MD2026, Moldova
Таджикистан	Ministry of Transport, General Authority of Civil Aviation	Head	Firuz ISHANKULOV	+992372510278	f.ishankulov@mail.ru	14 Ayni Street, Dushanbe, 734042
Таджикистан	Ministry of Transport, General Authority of Civil Aviation	Deputy Head	Mr. Djamshed NIYAZOV	+992372231131	guga_airport@mail.ru	14 Ayni Street, Dushanbe, 734042
Украина	State Civil Aviation Administration	Chairman	Ma. Anatoliy KOLESNIK	+380444615401	smituhova@avia.gov.ua	Prospekt Peremohy,14, Kyiv, Ukraine, 01135
Украина	State Civil Aviation Administration	Director of Air Navigation & External Relations Department	Mr. Dmytro BABEICHUK	+380444615044	babeichuk@avia.gov.ua	Prospekt Peremohy,14, Kyiv, Ukraine, 01135
Узбекистан	State Inspection of the Republic of Uzbekistan for Flight Safety and oversight (Gosavianadzor)	Director General	Mr. Tolib ULJAEV	+998711200057	caa@uzcaa.uz	73-B, Nukus str., Tashkent, Republic of Uzbekistan, 100015

СОКРАЩЕНИЯ

ACI	Airports Council International (Международный совет аэропортов)
AGM	Advisory Group Meeting (Совещание консультативной группы)
ANS	Air Navigation Services (служба аэронавигации)
ANSP	Air Navigation Services Provider (оператор службы аэронавигации)
AOC	Air Operator Certificate (сертификат эксплуатанта)
ATC	Air Traffic Control (Контроль воздушного движения)
ATCO	Air Traffic Controller (Диспетчер воздушного движения)
ATM	Air Transport Management (Организация воздушного движения)
BOT	Built Operate Transfer
CA	Central Asia (Центральная Азия)
CAA	Civil Aviation Authority (ведомство гражданской авиации)
CNS	Communication Navigation Surveillance (Надзор за коммуникационной навигацией)
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport (Генеральный директорат по транспорту)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по авиационной безопасности)
EASTI	European Aviation Security Training Institute
EC	European Commission (Европейская комиссия)
ECAA	European Common Aviation Area (Общеевропейское авиационное пространство)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Европейская конференция по гражданской авиации - ЕКГА)
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument (Евпроейский инструмент соседства и партнерства – ЕИСП)
ENV	Environment (охрана окружающей среды)
ESARR	Eurocontrol Safety Regulatory Requirements
EU	European Union (Европейский союз)
FAB	Functional Airspace Block (функциональный блок воздушного пространства)
FUA	Flexible Use of Airspace (гибкое использование воздушного пространства)
IATA	International Air Transport Association (Международная ассоциация воздушного транспорта)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Международная организация гражданской авиации – ИКАО)
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Rules
KE	Key Expert (Long Term) (Ключевой эксперт – долгосрочный)
KOM	Kick Off Meeting (совещание по запуску проекта)
MAR	Market Access (доступ к рынку)
MoT	Ministry of Transport (министерство транспорта)
NS	National Secretariat (Национальный секретариат)
OHS	Occupational Health and Safety (здоровье и безопасность на рабочем месте)
OJT	On the Job Training (обучение без отрыва от работы)
PM	Project Manager (руководитель проекта)

PMD	Progress Monitoring Document (Документ по мониторингу хода реализации)
RVSM	Reduced Vertical Separation Minimum
QA	Quality Assurance (обеспечение качества)
SAF	Safety (безопасность полетов)
SAR	Search And Rescue (поисковые и спасательные работы)
SARPs	Standards And Recommended Procedures (Стандарты и рекомендованные процедуры)
SEC	Security (авиационная безопасность)
SES	Single European Sky (Единое европейское небо)
SESAR	Single European Sky ATM Research
SMS	Safety Management System (Система управления безопасностью полетов)
STE	Short Term Experts (краткосрочные эксперты)
TA	Technical Assistance (техническая помощь – ТП)
TC	Training Course (учебный курс)
ToR	Terms of Reference (техническое задание – ТЗ)
TPACEKA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азия — TPACEKA)
T_0	Start date of the Project (3 February 2012) (Дата запуска проекта – 3 февраля 2012 года)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme
WP	Work Package (Комплекс работ)
WS	Workshop (Семинар)

1 ОБЗОР

В рамках WP2, план работы по направлению авиационной безопасности в проекте ТРАСЕКА 2, будет разделен между странами ЕИСП и странами Центральной Азии, чтобы сделать правильный акцент делается на соблюдении требований или же правил ЕС, или же Приложение 17 ИКАО.

В этой области будет некоторое дублирование деятельности, потому что бывают случаи, когда центрально-азиатские операторы работают в направлениях ЕС, и в этом случае они обязаны соблюдать более строгие процедуры, установленные нормативно-правовыми актами ЕС.

Страны ЕИСП используют документ ЕКГА Doc 30 (который является частью директивы ЕС 300/2008) в качестве справочного руководства для разработки и осуществления мер безопасности, в то время как страны Центральной Азии связаны требованиями Приложения 17 ИКАО.

В результате этого для каждой из групп используется различный подход, и был осуществлен контакт с ИКАО и ЕКГА, чтобы согласовать мероприятия в рамках проекта ТРАСЕКА и убедиться, что нет дублирования деятельности между сторонами — чтобы получить максимальную отдачу и обеспечить финансовую эффективность.

Два источника информации были использованы для определения потребностей бенефициаров в отношении этой области. Первой была работа, связанная с авиационной безопасностью, проделанная первоначального проектом ТРАСЕКА, а вторым был трех-дневный семинар по открытию проекта в Киеве, в ходе которого ключевой эксперт по авиационной безопасности и два краткосрочных эксперта по авиационной безопасности встретились с представителями всех бенефициаров.

Это дало возможность глубокому пониманию правовых и оперативных рамок в отношении авиационной безопасности.

Мероприятия, которые будут осуществляться в рамках WP2, будут разделены на следующие категории:

2. ОБУЧЕНИЕ

2.1 УТВЕРДЖЕННОЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПААСНОСТИ

Все сотрудники, участвующие в работе по авиационной безопасности, должны пройти первоначальную подготовку, перед получением должности, и должны проходить курсы повышение квалификации на регулярной основе.

Эти курсы могут быть предоставлены только утвержденными учебными заведениями с использованием регулируемой учебной программы, и они включают в себя такие темы, как:

- Сертификация персонала рентгеновского оборудования
- Курс для руководящего состава по Авиационной безопасности
- Обучение об осведомленности по авиационной безопасности для персонала, не обеспечивающего безопасность в аэропортах
- Курса для операторов зала досмотра
- Оценка угрозы взрыва
- Процедуры по досмотру в авиационной безопасности

2.2 УПРАВЛЕНИЕ ОБУЧЕНИЕМ И ОЦЕНКА ПОТРЕБНОСТЕЙ В ОБУЧЕНИИ

Эти курсы позволяют бенефициарам создать и развивать свои собственные группы по подготовке, тем самым устраняя необходимость того, чтобы посылать персонал по авиационной безопасности на обучение в утвержденные учебные заведения в других странах.

Это позволяет экономить средства, что имеет первостепенное значение в некоторых странах, и это также означает, что потребности в обучении могут решаться своевременно, в отличие от ситуации, при которой персонал, назначенный на должности вынужден ждать несколько месяцев, чтобы пройти курс обучения.

В курсах идет речь не только о технических аспектах, но также и о том, как разработать и провести тренинг и учебные методы, как мотивировать слушателей, как использовать учебные пособия и как управлять финансовой стороной обучения.

2.3 ОБУЧЕНИЕ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

Этот вид обучения дает максимальную пользу, когда он используется в сочетании с утвержденным обязательным обучением, при котором недавно утвержденной менеджер по авиационной безопасности сможет воспользоваться любым опытом работы и будет развиваться быстрее и эффективно на своей новой должности, после

того, в течение короткого периода после квалификации его будет помогать опытный инструктор.

2.4 КАТАЛОГ ПРЕДЛАГАЕМЫХ КУРСОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Курс	Предназначение	Содержание	Кол-во дней
Управление обучением и оценка потребностей в обучении	Для Руководящего состава авиационных учебных центров и персонала ВГА, которые утверждают учебный курс		5
Управление кибер-угроз в области авиационной безопасности	Для Руководящего состава авиационной безопасности в аэропортах и персонала ВГА, которые утверждают учебный курс	Конфиденциально	4
Программа контроля качества в авиационной безопасности	Для Руководящего состава ВГА, ответственные за Национальную Программу авиационной безопасности	Разработка показатели качества. Тестирование, соответствие требованиям ЕКГА / ICAO.	4
Сертификация для национальных аудиторов / инспекторов по авиационной безопасности	Инспекторы по авиационной безопасности ВГА	Аудит. Создание справочников для аудиторов. Правоприменение	7
Программа сертификации национальных операторов досмотра	Для Руководящего состава авиационной безопасности в аэропортах и персонала ВГА, которые, выдают сертификаты	Утверждение. Тестирование распознавания изображений. Проекция изображения опасного предмета. Испытания оборудования.	5
Национальная программа управления кризисными ситуациями в авиации (в т.ч. оценка рисков и угроз)	Для Руководящего состава ВГА, ответственные за планирование при чрезвычайных ситуациях	Создание и обновлении Национальных планов действий при чрезвычайных ситуациях в авиации. Обязательное тестирование и упражнения.	7

		Интеграция с другими учреждениями в области кризисного регулирования	
Важные составляющие национальной инфраструктуры в авиации для стран ЕИСП	Для Руководящего состава ВГА на стратегическом уровне	Требования ЕС. Определение ключевых пунктов, которые будут введены в NASP. Как определить ключевые пункты.	10
ОрВД и Ключевые пункты	Для Руководящего состава авиационной безопасности в аэропортах и управляющие ВГА, отвечающие за НПАБ	Определение ключевых пунктов, разработка процедур авиационной безопасности для реализации в НБАП	

3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ

Существует широкий спектр областей, в которых требуется техническая помощь, и такая помощь обычно может предоставляться индивидуально по каждому бенефициару.

3.1 ПРИМЕР МИССИЙ УЗКОНАПРАВЛЕННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ

Примеры того, где такая деятельность необходима:

- разработка плана корректирующих действий после тематического аудита ИКАО и ЕКГА по авиационной безопасности.
- внедрение систем досмотра, которые не известны бенефициару; например, введение сканеров пассажиров, при котором будет необходимость внесения изменений в Национальную программу авиационной безопасности, а также разработка утвержденных оперативных протоколов
- введение новых регуляторных процессов, таких как досмотр грузов и системы «известного поставщика».
- введение RASCO (случайный отбор проб воздуха с помощью собачьего обоняния) в систему безопасности грузов.

3.2 ПЛАНИРОВАНИЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ

Это та область, где проявляется заметная разница между странами ЕИСП и странами Центральной Азии, поскольку страны Центральной Азии в прошлом пользовались

услугами специалистов централизованной системы из Москвы, услуги которых теперь уже не так легко получить.

Это планирование является обязательным в соответствии с требованиями ИКАО и ЕКГА и часто является предметом замечаний в ходе аудитов по авиационной безопасности, и в данной области приходится делать много работы, чтобы привести бенефициаров в соответствие с международными стандартами.

Проект уже получил запросы о помощи в этой области и в связи с деликатным характером работы и тем фактом, что эта работа специфична для каждой страны, такая деятельность будет проводиться через проекты технической помощи.

3.3 ОЗНАКОМИТЕЛЬНАЯ ПОЕЗДКА

Ознакомительная поездка будет организована в 2013 году, как это указано в первоначальном отчете.

Аэропорт ЕС будет тщательно отобран, но на данном этапе было бы неуместно пытаться определить аэропорт, потому что ход развития бенефициаров будет влиять на данное решение, которые уже будет принято ближе к времени осуществления поездки.

3.4 СЕМИНАРЫ

В некоторых случаях семинар является наиболее эффективным способом предоставления помощи, и такие семинары будут организованы в соответствии с потребностями бенефициаров и с любыми нормативными изменениями, которые вносятся в течение хода реализации проекта.

Первый семинар будет проведен по последним технологиям в области авиационной безопасности, и в него войдут несколько общепризнанных производителей и поставщиков, потому что почти все из бенефициаров в настоящее время расширяют или восстановливают свои аэропорты и нуждаются в этих современных знаниях, так как связаны требованием соответствии с Приложением 17 ИКАО по вводу на стадии любого проектирования реконструкции аэропорта.

4. РЕАЛИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ WP2 ПО СТРАНАМ

Все предложенные мероприятия касаются одной из перечисленных ниже стран:

- Азербайджан (AZ)
- Армения (AM)
- Грузия (GE)
- Молдова (MD)
- Казахстан (KZ)
- Кыргызстан (KY)
- Таджикистан (TJ)
- Украина (UK)
- Узбекистан (UZ)

Техническая область: Авиационная безопасность										
Деятельность	Тема	Целевые страны								
		AZ	AM	GE	MD	KZ	KY	TJ	UK	UZ
Обучение	Управление кибер-угрозой в авиационной безопасности					KZ	KY	TJ	UK	UZ
	Программа обеспечения качества по авиационной безопасности	AZ	AM	GE	MD	KZ	KY	TJ	UK	UZ
	Сертификация национальных аудиторов и инспекторов	AZ				KZ	KY	TJ		UZ
	Программа сертификации национальных операторов досмотра	AZ	AM			KZ	KY	TJ		UZ
	ОрВД и ключевые пункты					KZ	KY	TJ	UK	UZ

	Управление обучением и оценка потребностей в обучении		AM	GE		KZ	KY	TJ		UZ
	Важные составляющие инфраструктуры в авиации	Только страны ЕИСП								
Семинар	Процедуры безопасности грузов и предлагаемые изменения в правилах, вступающие в силу в 2014 году, которые должны соблюдаться всеми операторами ЕС Введение и утверждение процедур известного поставщика, которые не используются ни в одной стране бенефициаров Альтернативные утвержденные методы досмотра – кинологическая служба	Предоставляется отдельно странам ЕИСП и Центральной Азии								
	Представление современных тенденций в оборудовании по авиационной безопасности, в том числе от утвержденных поставщиков Последствия использования	AZ	AM			KZ	KY	TJ		UZ

	новой технологии для норм и правил, для обучения и работы									
	Разработка программы решения кризисных ситуаций в национальной авиации				MD	KZ	KY	TJ		UZ
	Оценка угроз и рисков, и ее включение в Национальную программу авиационной безопасности	AZ			MD	KZ	KY	TJ		UZ
Техническая помощь	Создание конкретного компонента программы решения кризисных ситуаций				MD					
	Национальная программа обучения в области авиационной безопасности и введение компьютерного обучения с сертификацией операторов досмотра в новом авиационном учебном заведении		AM							
	Создание плана корректирующих действий в области авиационной безопасности		AM							
	Процедуры физического контроля аэропортов, в том					KZ	KY	TJ		UZ

	числе требования к освещению и ограждениям. Проводится на месте с оценкой участников									
	Подготовительный процесс и предваряющие аудит процедуры по тематическому плану ICAO и разработка последующего плана корректирующих действий		AM			KZ	KY	TJ		UZ
Ознакомительная поездка	Будет проведена ознакомительная поездка в крупный аэропорт ЕС, в котором используется наиболее передовая технология для ознакомления представителей ВГА. Поездка будет проведена в дополнение к семинару по технологиям и оборудованию авиационной безопасности	Подлежит уточнению								

5. ГРАФИК ПРОВЕДЕНИЯ ОБУЧЕНИЯ И ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1 ОБУЧЕНИЕ

КУРС	ПЕРИОД	КОЛ-ВО ДНЕЙ КЕ2	КОЛ-ВО ДНЕЙ STE
Управление обучением и оценка потребностей в обучении	ОКТЯБРЬ 2012		8
Управление кибер-угрозой в авиационной безопасности	НОЯБРЬ 2012		6
Программа обеспечения качества по авиационной безопасности	ФЕВРАЛЬ 2013		6
Сертификация национальных аудиторов и инспекторов	МАРТ 2013		9
Важные составляющие инфраструктуры в авиации	МАЙ 2013		9
Программа сертификации национальных операторов досмотра	АПРЕЛЬ 2013		7
Критические компоненты национальной инфраструктуры в авиации для стран ЕИСП	ИЮНЬ 2013		11
ОрВД и ключевые пункты	ИЮЛЬ 2013		5

5.2 ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ

ОПИСАНИЕ	ПЕРИОД	КОЛ-ВО ДНЕЙ KE2	КОЛ-ВО ДНЕЙ STE
Семинар по процедурам безопасности перевозки грузов – отдельно для стран ЕИСП и Центральной Азии	СЕНТЯБРЬ 2013 ОКТЯБРЬ 2013	4	4
Семинар по оборудованию для обеспечения авиационной безопасности	СЕНТЯБРЬ 2012	7	7
Создание конкретных компонентов Национальной Программы авиационной безопасности	НОЯБРЬ 2012	5	
Национальная Программа обучения по авиационной безопасности	ЯНВАРЬ 2014	7	7
Создание плана корректирующих действий по авиационной безопасности	ФЕВРАЛЬ 2014	5	
Процедуры контроля аэропортов	МАРТ 2014		7
Предварительный аудит и тематический аудит ICAO по авиационной безопасности	АПРЕЛЬ 2014	7	

6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ СЕМИНАР

Требования ЕС для важных составляющих национальной инфраструктуры (авиационные элементы) должны быть правильно определены, оценены и задокументированы с помощью мер – в этой области страны ЕИСП получат выгоду от предоставления дополнительной информации.

Это особенно актуально, в тех областях, где центры ОрВД у бенефициаров будут классифицироваться как часть европейской критической инфраструктуры, потому что потеря такого объекта скажется на операциях с ЕС.

7. ПОРЯДОК ОТБОРА И ГИБКОСТЬ ПРОЕКТА

В целях обеспечения максимальной эффективности проекта, в то время, когда бенефициарам будет предлагаться назначить руководителей на эти курсы, проект направит подробное описание курса и профиль кандидата, который может в нем участвовать.

Для того, чтобы быть в состоянии реагировать на непредвиденные запросы на обучение и техническую помощь в течение срока реализации проекта, было выделено некоторое количество дней для решения подобных вопросов.

Опыт ТРАСЕКА 1 показал, что такие аспекты, как введение ограничений на перевоз жидкостей в ручной клади, использование сканеров пассажиров и повышение уровня угрозы, в последнюю минуту привели к обоснованным просьбам об оказании помощи в сфере авиационной безопасности.

8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Общее число использованных дней краткосрочных экспертов остается в рамках ограничений, изложенных в ТЗ.

Ознакомительная поездка будет организована в середине 2013 года, и ее будет проводить эксперт по вопросам авиационной безопасности основной группы.

Программа Европейского Союза для стран Восточного ЕИСП и Средней Азии – ТРАСЕКА

EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI

ЕС ТРАСЕКА ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ II

Ref. Contract ENPI 2011/279-740

АНАЛИЗ ПРОБЕЛОВ ЕИСП, WP3

Август 2012 г.

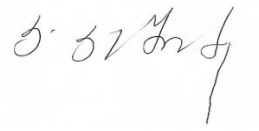
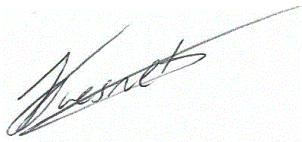
This project is funded by
The European Union

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

КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Статус
v1	23/07/2012	Проект 1
v1		
V2		
V3		
V4		
V5		
V6		
V7		

ВИЗЫ

Автор:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Кахи Кваташидзе kakhi.kvatashidze@gmail.com		
Йорг Гэнэ jguesnet@yahoo.fr		

Утверждено:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Тибо Рессон thibault.raisson@egis.fr		

1 ВВЕДЕНИЕ....4

2 ОБЩИЙ ОБЗОР....5

3 АНАЛИЗ ПО СТРАНАМ....7

3.1 АРМЕНИЯ....7

3.2 АЗЕРБАЙДЖАН....13

3.3 ГРУЗИЯ....17

3.4 МОЛДОВА....23

3.5 УКРАИНА....28

4 ЗАКЛЮЧЕНИЕ....35

СПИСОК РАССЫЛКИ

ОРГАНИЗАЦИЯ	КОНТАКТНОЕ ЛИЦО	Сшитая бумажная копия		Электронная компия
		англ	рус	Англ и рус
Руководитель Программы ЕК, Киев	Светлана Дидькивська	2		1

СОКРАЩЕНИЯ

AGM	Advisory Group Meeting (Совещание консультативной группы)
AM	Armenia (Армения)
ANS	Air Navigation Services (служба аэронавигации)
AOC	Air Operator Certificate (сертификат эксплуатанта)
ATC	Air Traffic Control (Контроль воздушного движения)
ATM	Air Transport Management (Организация воздушного движения)
AZ	Azerbaijan (Азербайджан)
BOT	Build Operate Transfer
CA	Central Asia (Центральная Азия)
CAA	Civil Aviation Authority (ведомство гражданской авиации)
C3A	Computerised Reservation System (компьютерная система бронирования)
CNS	Common Aviation Area Agreement (Соглашение об общем авиационном пространстве)
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport (Генеральный директорат по транспорту)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по авиационной безопасности)
EBRD	European Bank for Reconstruction & Development (Европейский банк реконструкции и развития)
EC	European Commission (Европейская комиссия)
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument (Евпроейский инструмент соседства и партнерства – ЕИСП)
ENV	Environment (охрана окружающей среды)
EU	European Union (Европейский союз)
GE	Georgia (Грузия)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Международная организация гражданской авиации – ИКАО)
MAR	Market Access (доступ к рынку)
MD	Moldova (Молдова)
MoT	Ministry of Transport (министерство транспорта)
MTOM	Maximum Take-Off Mass (Максимальная взлетная масса)
OJT	On the Job Training (обучение без отрыва от работы)
PRM	Passenger with Reduced Mobility (пассажиры с ограниченной подвижностью)
SARPs	Standards And Recommended Procedures (Стандарты и рекомендованные процедуры)
SDR	Special Drawing Right
SES	Single European Sky (Единое европейское небо)
SESAR	Single European Sky ATM Research
SMS	Safety Management System (Система управления безопасностью полетов)
STE	Short Term Experts (краткосрочные эксперты)
TA	Technical Assistance (техническая помощь – ТП)
TC	Training Course (учебный курс)
ToR	Terms of Reference (Техническое задание – ТО)
TPACEKA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азии — ТРАСЕКА)
T_0	Start date of the Project (3 February 2012) (Дата начала проекта – 3 февраля 2012 года)
UR	Ukraine (Украина)
WP	Work Package (Комплекс работ)
WS	Workshop (Семинар)

1. ВВЕДЕНИЕ

Цель этого документа, который представляет собой будущий результат D.3.1 в WP3, заключается в освещении замечаний, связанных с текущей ситуацией в странах ЕИСП по сравнению со сводом правил и директив ЕС, которые должны быть внедрены в рамках Соглашения об общем авиационном пространстве (С3А).

Эти выводы проистекают из различных источников: а) вопросников, заполненных бенефициарами, б) интервью, осуществленных краткосрочными экспертами во семинара по открытию в Киеве 14-16 февраля 2012 года, в) докладов, представленных совместными программами твиннинга в Украине и Грузии, и г) сбора данных во время миссии в Тбилиси в мае 2012 года для подготовки дорожной карты Грузии.

Несмотря на эти различные источники, следует отметить, что мы не смогли до сих пор получить полную картину. Несколько стран либо не заполнили вопросники, либо сделали это лишь частично. Кроме того, область ОрВД не была включена в эту первую версию документа в качестве подхода к оценке текущего состояния в странах ЕИСП, поскольку необходимо сначала согласовать с EASA.

Поэтому, проанализированы такие технические области:

- Доступ к рынку
- Окружающая среда
- Другие правила – Социальная защита / Защита прав потребителей

Безопасность полетов и авиационная безопасность не входят в данный объем, поскольку безопасность полетов является сферой EASA, а мероприятия по авиационной безопасности осуществляются отдельно в рамках конкретного комплекса работ (WP2).

Данные области с их конкретными темами и правилами анализируются по каждой стране. Общий обзор вначале представляется в форме таблицы, по которой можно судить об общей ситуации. Для этого используется шкала цветов, которая показывает классификацию статуса внедрения правил по рассматриваемым темам.

Этот документ является гибким инструментом, который будет развиваться по ходу реализации проекта и будет отражать прогресс, достигнутый в плане внедрения правил правовой базы ЕС. Таким образом, следующее версии данного инструмента, предполагается, что будут включать пока еще отсутствующую сферу ОрВД, а также те темы, по которым ожидается обратная связь от нескольких бенефициаров.

В цели этого документа не входит необходимость отразить статус переговоров по соглашениям, подписываемым между ЕС и странами ЕИСП. Очевидно, что ЕС знает о ходе этих переговоров гораздо лучше, чем подрядчик. Этот анализ пробелов направлен на предоставление полезной и обновленной информации, чтобы поддержать, с одной стороны дальнейшую разработку плана подготовки и дорожных карт в рамках проекта, а с другой стороны оказать помощь ответственным лицам в ЕС, в ходе их участия в переговорном процессе.

2. ОБЩИЙ ОБЗОР

Шкала цветов:

	According to the beneficiary country or the expert:
	There is no legislation at all and it is not under process of preparation; or
	There is a legislation but its approach strongly diverges from EU legal reference (many provisions are different)
	According to the beneficiary country or the expert:
	There is no legislation at all but it is under process of preparation in line with EU legal reference; or
	There is a legislation but its approach slightly diverges from EU legal reference (a few provisions are different)
?	**According to the beneficiary country:**
	There is a legislation prepared and/or already implemented in line with EU legal reference
	According to the the expert:
	There is a legislation prepared and/or already implemented in line with EU legal reference
	No information available

1. По данным представителей бенефициара или эксперта:
Законодательства нет вообще и оно не разрабатывается; или
Законодательство есть, но его подход резко отличается от соответствующего законодательства ЕС (многие положения отличаются)
2. По данным представителей бенефициара или эксперта:
Законодательства нет вообще, но оно разрабатывается в соответствии с законодательством ЕС; или
Законодательство есть, но его подход немного отличается от соответствующего законодательства ЕС (некоторые положения отличаются)
3. По данным представителей бенефициара:
Законодательство разработано и/ или уже внедрено в соответствии с законодательством ЕС
4. По данным эксперта:
Законодательство разработано и/ или уже внедрено в соответствии с законодательством ЕС
5. Нет данных

Таблица общего обзора – Статус на август 2012:

*	AREA/Topic	EU legal ref.	AM	AZ	GE	MD	UR
	MARKET ACCESS						
	Operation of air services (licensing)	Reg.1008/2008					
	Airport slot allocation	Reg.95/93 (as amended)					
	Ground handling market access	Dir.67/96					
	Insurance requirements for air carriers	Reg.785/2004					
	Airport charges	Dir.12/2009					
	ENVIRONMENT						
	Operation of aeroplanes - Chapter 3	Dir.93/2006					
	Noise-related operating restrictions	Dir.30/2002 (as amended)					
	Assessment and management of environmental noise	Dir.49/2002					
	OTHER REGULATIONS (SOCIAL - CONSUMER PROTECTION)						
	Working time of mobile workers in civil aviation	Dir.79/2000				?	
	Working time	Dir.88/2003					?
	Package travel/holiday/tour	Dir.314/90					
	Processing of personal data	Dir.46/95	?		?		?
	Air carrier liability in the event of accidents	Reg.2027/97 (as amended)	?				
	Denied boarding, cancellation or long delay of flights	Reg.261/2004	?			?	
	Rights of disabled/reduced mobility persons	Reg.1107/2006	?				
	Code of conduct for computerised reservation systems	Reg.80/2009					

Авиационная тема

Неавиационная тема

3. АНАЛИЗ ПО СТРАНАМ

3.1 АРМЕНИЯ

ДОСТУП К РЫНКУ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация воздушных перевозок	Reg.1008/2008	

- Разрешения для воздушного транспорта в настоящее время предоставляются Главным управлением гражданской авиации (ГУГА) для армянских перевозчиков, которые владеют действительными АОС для конкретных регионов по пассажирским перевозкам, а также по грузовым перевозкам. Такой подход, следовательно, отличается от системы лицензирования ЕС в соответствии с положением 1008/2008.
- Существует, тем не менее, надзор за экономическим и финансовым положением всех лицензированных перевозчиков.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Распределение слотов ВС	Reg.95/93 (с поправками)	

- В Армении нет перегруженных аэропортов.
- Приказ ГУГА N 189-Н от 14.11.2007 "О порядке распределения слотов вылета и прибытия ВС в аэропортах" вступил в силу.
- Данный приказ основан на Циркуляре ИКАО 283-АТ/119. Нормативно-правовые последствия распределения слотов вылета и прибытия в международных аэропортах"; предполагается, что конкретные положения правил ЕС не входят в этот приказ.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Доступ к рынку наземного обслуживания	Dir.67/96	

- Эта тема до сих пор не рассматривались на уровне регулирования. Существующие положения отражены в концессионных договорах двух международных аэропортов.
- Для осуществления наземного обслуживания нужно разрешение на основе технических навыков, но нет регулирующих норм, направленных на предотвращение монополии и организацию справедливой и прозрачной конкуренции.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Требования к страхованию авиаперевозчиков	Reg.785/2004	

- Действует Закон 156-Н от 10.06.2009 "О минимальном страховом покрытии юридической ответственности эксплуатантов воздушных судов", основанный на требованиях Монреальской конвенции.
- Этот закон имеет значительный пробел в отношении минимального страхового покрытия, применимого к ответственности в коммерческих операциях в условиях специальных прав заимствования (СПЗ) на одного пассажира, тогда как этот минимум установлен в размере 250'000 в правилах ЕС, закон отражает минимум в размере 113'000.
- Существует также пробел в отношении ответственности третьих лиц, где минимальный страховой случай в отношении каждого воздушного судна иногда меньше по сравнению с правилами ЕС в СПЗ в зависимости от МТОМ воздушного судна.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Сборы аэропорта	Dir.12/2009	

- Действует Постановление правительства 2074-Н от 13.12.2002 "О порядке утверждения аэропортовых и аэронавигационных сборов".
- Многие из положений настоящего Указа находятся в соответствии с Директивой ЕС: недискриминационный принцип, существование сроков для представления предложения об изменениях, прозрачность в отношении услуг и инфраструктуры со структурой затрат, предоставляемой оператором аэропорта в обмен на взимаемые сборы, вмешательство независимого контролирующего органа в случае несогласия.
- Тем не менее, некоторые положения Указа откличаются от Директивы ЕС: нет модулирования сборов по вопросам, представляющим общественный и общий интерес, включая вопросы окружающей среды, несогласованные решения

разрешено применять еще до любого вмешательства независимого надзорного органа, методология по установлению сборов аэропорта не всегда предоставляется оператором аэропорта.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация ВС – Глава 3	Dir.93/2006	

- ВС должен соответствовать требованиям одной из глав в соответствии с законодательным Приказом Генерального директора 192N (2004), который требует соблюдения стандартов ИКАО в том числе того, чтобы все самолеты должны быть сертифицированы по соответствующей главе, но не конкретно по главе 3.
- Таким образом, не существует действующих норм национального регулирования, соответствующих Dir.93/2006. Также пока нет их проекта.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Ограничения по уровню шума	Dir.30/2002	

- По ограничению уровня шума в аэропорту нет существующего законодательства, и нет соответствующих проектов законов.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Оценка и управление уровнем шума окружающей среды	Dir.49/2002	

- По ограничению уровня шума в аэропорту нет существующего инструмента оценки шума окружающей среды
- Не применяются никакие меры по управлению или контролю шума окружающей среды, и нет системы для регистрации данных по шуму. Не осуществлено нанесение на карту шумовых зон.

ПРОЧЕЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ)

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время мобильных работников в гражданской авиации	Dir.79/2000	

- Положения, включенные в Директиву 2000/79/ЕС не являются предметом соглашения между социальными партнерами в гражданской авиации.
- Ряд положений Директивы ЕС, тем не менее, упомянуты в Трудовом кодексе, и некоторые из них предусматривают более благоприятный режим охраны здоровья работников по сравнению с минимальными нормами ЕС.
- Отдельное законодательство, регулирующее аспекты профессионального здоровья и безопасности, связанные с рабочим временем экипажей, все-таки отсутствует.
- Армянская делегация заявила о необходимости технической помощи в целях обеспечения того, чтобы правовая система Армении полностью соответствовала требованиям ЕС в этой области.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время	Dir.88/2003	

- Некоторые из положений директивы ЕС перенесены в Трудовой кодекс и, возможно, в другие законы, такие как законодательство, касающиеся более конкретно гражданских работников и сотрудников государственных органов.
- Отсутствуют важные вопросы предоставления бесплатных медицинских проверок для работников и адаптации их задач в соответствии с их рабочим временем, таким как работа в ночное время и посменная работа.
- Положения о максимальной еженедельной продолжительности рабочего времени, минимальной продолжительности ежедневного отдыха и ежегодных отпусков, как правило, совместимы с требованиями директивы ЕС.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус

Туристические путевки и туры	Dir.314/90	

- Требования директивы ЕС, похоже, рассматриваются в рамках различных законов, таких как Закон о туризме и туристической деятельности, закон о защите прав потребителей и закон о финансовой несостоятельности.
- Хотя основные принципы директивы ЕС, возможно, охвачены этими законами, подлежащими дальнейшему анализу их точного содержания, отсутствие единого правового документа, полагающего четкие обязательства на организаторов и продавцов туров, вряд ли достигнут уровня защиты прав потребителей, требуемого в директиве ЕС.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Обработка персональных данных	Dir.46/95	?

- Закон о свободе информации и закон о персональных данных в Армении действуют. Закон 2002 года о персональных данных является всеобъемлющим законодательством, также доступным на английском, в котором рассматриваются ключевые принципы директивы ЕС.
- Этот закон потребует в свое время углубленной оценки с целью анализа его соответствия с требованиями ЕС и, возможно, подстройки под последние положения ЕС о защите персональных данных.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Ответственность авиаперевозчиков в случае инцидента	Reg.2027/97 (с поправками)	?

- Монреальская конвенция 1999 года вступил в силу в Армении с июня 2010 года.
- Требования ЕС Reg.2027/97 (с поправками) также в основном перенесены в национальные нормы, которые вступили в силу в декабре 2010 года («Правила регистрации и обработки при перевозках пассажиров, багажа и грузов»).
- Содержание этих национальных правил и его соответствие с ЕС Reg.2027/97 (с поправками) пока еще не было проверено.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов	Reg.261/2004	?

- Подобные правила, схожие с требованиями ЕС, как представляется, были введены с декабря 2010 года в рамках правил регистрации и обработки при перевозках пассажиров, багажа и грузов, в которые входят правила ЕС об ответственности авиаперевозчика.
- Подробная информация о точном содержании этих правил не известна, и ее также будет необходимо проанализировать.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Права инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью	Reg.1107/2006	?

- Подобные правила, схожие с требованиями ЕС, как представляется, были введены с декабря 2010 года в рамках правил регистрации и обработки при перевозках пассажиров, багажа и грузов, включающих правила ЕС об ответственности авиаперевозчика.
- Подробная информация о точном содержании этих правил не известна, и ее также будет необходимо проанализировать.

Topic	EU legal reference	Status
Кодекс поведения для автоматизированных систем бронирования	Reg.80/2009	

- Не существует ни законодательства ни разработок по поводу кодекса поведения в отношении использования автоматизированных систем бронирования, содержащих транспортные услуги.

3.2 АЗЕРБАЙДЖАН

ДОСТУП К РЫНКУ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация воздушных перевозок	Reg.1008/2008	

- Разрешения на эксплуатацию воздушного транспорта предоставляются SCAA Азербайджанским эксплуатантам, которые владеют действительными AOC по каждому маршруту при пассажирских перевозок и на региональной основе при перевозке грузов.
- Система, следовательно, отличается от системы лицензий в ЕС в соответствии с положением 1008/2008.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Распределение слотов ВС	Reg.95/93 (as amended)	

- В Азербайджане нет перегруженных аэропортов.
- Слоты, которые не используются в течение одного месяца, изымаются, в соответствии с правилом, опубликованным в AIP.
- Не существует ни местного законодательства, ни его разработок по распределению слотов в соответствии с Reg.95/93 (с изменениями).

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Доступ к рынку наземного обсслуживания	Dir.67/96	

- Для осуществления наземного обслуживания нужно разрешение на основе технических навыков, но нет регулирующих норм, направленных на предотвращение монополии и организации справедливой и прозрачной конкуренции.
- Тем не менее, в Азербайджане есть один частный оператор наземной обработке, а второй находится в процессе получения сертификата эксплуатанта.
- Нет ни законодательства, ни его разработок по доступу к рынку наземной обработки в соответствии с Dir.67/96.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Требования к страхованию к авиаперевозчикам	Reg.785/2004	

- Требования к страхованию указываются в Законе об авиации. Пока дополнительной информации нет.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Сборы аэропорта	Dir.12/2009	

- Нет внедренного законодательства и не ведется его разработка в соответствии с Dir.12/2009.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация ВС - Глава 3	Dir.93/2006	

- Азербайджан вряд ли бы запретит использование всех ВС по главе 2, поскольку это может поставить под угрозу его авиацию. Будет идти речь об ограничении и регулировании эксплуатации ВС по главе 2.
- Таким образом, пока нет национального регулирования похожего на Dir.93/2006. И никаких проектов такого регулирования в настоящее время пока нет.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатационные ограничения по уровню шума	Dir.30/2002	

- Определенные меры по снижению шума за счет снижения скорости самолета были предложены в Национальных информационных публикациях, но они так и не были приняты.
- За период 1-2 года, заканчивающегося в 2011 году, некоторые ночные полеты из Бакинского международного аэропорта были запрещены из-за жалоб на шум. Все ночные полеты уже возобновились, хотя, казалось бы, никаких новых мер

по управлению / контролю уровня шума не было принято, и не существует системы для сбора данных о жалобах на шум.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Оценка и управление уровнем шума окружающей среды	Dir.49/2002	

- Не применяются никакие меры по управлению или контролю шума окружающей среды, и нет системы для регистрации данных по шуму. Не осуществлено нанесение на карту шумовых зон.

ПРОЧИЕ ПРАВИЛА (СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ)

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время мобильных работников в гражданской авиации	Dir.79/2000	

- Здоровье и безопасность пилотов регулируются «Законом об авиации», Трудовым кодексом и «Законом об общественном здравоохранении» Республики Азербайджан. Пока не ясно, относятся ли эти правила также и к другим категориям мобильных работников в авиационной промышленности.
- Похоже, что по крайней мере частично реализована Dir.79/2000, но пока неизвестно, при каких условиях она применяется.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время	Dir.88/2003	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Туристические путевки / туры	Dir.314/90	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Обработка персональных данных	Dir.46/95	?

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента	Reg.2027/97 (с поправками)	

- Монреальская конвенция 1999 года не ратифицирована Азербайджаном.
- Ограниченная ответственность национальных авиаперевозчиков устанавливается Варшавской конвенцией от 1929 года и ее протоколами № 1-4, ратифицированными Законов АР от 9 ноября 1999 года.
- В соответствии с Протоколом № 2, сумма срочной выплаты составляет 16800 SDR, в соответствии с Reg.2027/97.
- Существует также Закон АР «Об обязательном страховании», который требует от авиаперевозчиков страхования до уровня, который является достаточным для обеспечения полной суммы компенсации, которая должна быть выплачена лицам, имеющим право на ее получение.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов	Reg.261/2004	

- Интересы пассажиров охраняются законом АР «О воздушных судах» и «О защите интересов потребителей».
- Принимается, что темы, затронутые в Reg.261/2004 также включены в эти законы, но пока неясно, в какой степени они схожи.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью	Reg.1107/2006	

- Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью устанавливаются «Правилами авиалиний по перевозкам пассажиров, грузов и багажа».

- Нет, тем не менее, определенных правил, чтобы организовать ответственность аэропорта для обеспечения помощи и распределения затрат на пользователей аэропорта в целях финансирования помощи, и чтобы размещать обязательства для компенсации лицам с ограниченной подвижностью за потерянные или поврежденные инвалидные коляски и другие средства передвижения. Кроме того, не существует национального органа для обеспечения соблюдения необходимых правил защиты и помощи лицам с ограниченной подвижностью и приёма их жалоб.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Кодекс поведения по автоматическим системам бронирования	Reg.80/2009	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

3.3 ГРУЗИЯ

ДОСТУП К РЫНКУ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация воздушных перевозок	Reg.1008/2008	

- В рамках проекта твиннинга с Грузией, проект Воздушного кодекса был подготовлен и представлен в Грузинское ведомство гражданской авиации для обсуждения. Этот проект Кодекса охватывает многие из положений Reg.1008/2008.
- Подразделение воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации не согласно с этим проектом Воздушного кодекса и хочет оставить на таком уровне только основополагающий принцип, связанный с необходимостью авиакомпании подавать заявку на лицензию по эксплуатации и детализировать условия её применения на вторичном уровне регулирования.
- В связи с этим, Подразделение воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации подготовило проект на основе Reg.1008/2008, который должен пройти процесс утверждения, прежде чем он вступит в силу.
- Подразделение воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации имеет хорошее теоретическое понимание положений, включенных в эти

нормы, но не имеет опыта в том, как действовать в случае, когда авиакомпания подает заявку на получение лицензии по эксплуатации.

- Должно быть принято решение, следует ли поручать осуществление процесса обработки заявки на лицензию по эксплуатации Министерству финансов или непосредственно Грузинскому ведомству гражданской авиации.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Распределение слотов ВС	Reg.95/93 (с поправками)	

- Нет существует ни местных норм, ни их проекта по Распределению слотов ВС.
- В настоящее время нет никаких ограничений пропускной способности аэропорта, и такое положение сохраниться, по крайней мере, в ближайшее время. Таким образом, эта тема не рассматривается в качестве приоритетной.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Доступ к рынку наземного обслуживания	Dir.67/96	

- Эта тема до сих пор не рассматривались на уровне регулятора. Главный аэропорт в Тбилиси, управляется с 2005 года в рамках 25-летней концессии BOT, которая, в ее нынешнем виде, предоставляет полную монополию на рынке наземного оператора TAV, и предотвращает любое открытие рынка даже для самостоятельной обработки.
- В Грузинском ведомстве гражданской авиации существует политическая воля, чтобы разблокировать эту ситуацию и открыть рынок наземного обслуживания в соответствии с Dir. 67/96.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Требования к страхованию авиаперевозчиков	Reg.785/2004	

- Будучи договаривающимся государством Монреальской конвенции (Монреальская конвенция 1999 года вступила в силу в Грузии совсем недавно – в феврале 2011 г.) Грузия должна обеспечить, чтобы грузинские авиаперевозчики адекватно застрахованы для покрытия своей ответственности по этой Конвенции.

- Пока нет эффективного регулирования похожего на Reg.785/2004, но в подразделении воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации оно сейчас проходит процесс разработки.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Сборы аэропортов	Dir.12/2009	

- Нет внедренного законодательства, и оно не разрабатывается.

ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация ВС - Глава 3	Dir.93/2006	

- ВС должны соответствовать одной из глав по национальным нормам (Приказ 60, только на грузинском языке), но не конкретно Главе 3.
- Таким образом, пока нет национальных норм, схожих с Dir.93/2006 еще в силе. И никакого проекта в настоящее время нет в процессе подготовки.
- Чтобы зарегистрировать самолет, Грузинское ведомство гражданской авиации берет данные об уровне шума из базы данных EASA, и затем они отражаются в сертификате.
- В реестре насчитывается около 10 самолетов свыше 34 000 кг МТОМ, которые входят в сферу действия Dir.93/2006. Все они соответствуют главе 3, хотя часть из них может удовлетворять не всем требованиям.
- Существуют также объемы перевозок из третьих стран, такие как грузовые рейсы, частично выполняемые на воздушных судах, соответствующих главе 2.
- Грузинское ведомство гражданской авиации готово внедрить национальные правила в соответствии с Dir.93/2006, но с достаточной степенью гибкости для рейсов, выполняемых на ВС, подпадающий под главу 2, которые могут иметь существенное значение на местной экономики.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатационные ограничения по уровню шума	Dir.30/2002	

- В существующем Воздушном кодексе (статья 47), имеются положения, направленные на снижение уровня шума от эксплуатации воздушных судов, но они не применяются.
- Не существует ни местных правил, ни проекта таких правил, связанных с ограничением уровня шума в аэропортах.
- Уровень чувствительных рецепторов не превышается, если его можно избежать льготные маршруты уже существуют в некоторых аэропортах, однако они не регулируются.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Оценка и управление уровнем шума окружающей среды	Dir.49/2002	

- Нет ни законодательства, ни разработок по оценке и управлению уровнем шума окружающей среды.
- Не применяются никакие меры по управлению или контролю шума окружающей среды, и нет системы для регистрации данных по шуму. Не осуществлено нанесение на карту шумовых зон.

ПРОЧИЕ ПРАВИЛА (СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ)

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время мобильных работников в гражданской авиации	Dir.79/2000	

- Положения, включенные в Директиву 2000/79/EC не являются предметом соглашения между социальными партнерами в гражданской авиации.
- Нет специального законодательства, стимулирующего социального диалога или диктующего минимальные стандарты защиты безопасности и гигиены труда летного состава.
- Некоторые из положений Директивы ЕС рассматривается в контексте оперативных правил безопасности полетов, связанных с ограничениями, налагаемыми на летный экипаж и в соответствии с Трудовым кодексом.
- Действует Приказ N°5 от 16 декабря 2003 года под названием "Ограничения на полетное время экипажей", который похож на EASA Sub.Part Q. Он соответствует директиве частично.
- Подразделение по сертификации и инспекции летных стандартов Грузинского ведомства гражданской авиации, отвечающее за эту сферу, подняло вопрос о

необходимости привести грузинские нормы в полное соответствие со всеми положениями Директивы ЕС.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время	Dir.88/2003	

- Трудовой кодекс охватывает некоторые из положений, включенных в директиву за исключением проверки состояния здоровья, которая должна предоставляться работодателями и положений о надлежащей защите ночного и посменного труда.
- Хотя собеседование показало, что некоторые положения Трудового кодекса могли быть более благоприятными, чем требования ЕС, анкета не содержит указаний на точные процедуры, предусмотренные Кодексом, по сравнению с правилами ЕС.
- Для этого потребуется дальнейшая оценка, основанная на Трудовом кодексе с последними поправками, внесенными в 2006 году, и таблицы сравнения между положениями сводного варианта кодекса и соответствующих положений директивы ЕС. Сотрудничество и участие Министерства здравоохранения, труда и социальных вопросов будет крайне важным.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Туристические путевки / туры	Dir.314/90	

- Похоже, нет специального законодательства по введению в действие требований данной Директивы, хотя некоторые элементы директивы могут частично покрываться законом Грузии о туризме и курортах.
- Дальнейший анализ ситуации потребует наличия английской версии закона о туризме, которой пока нет. Сотрудничество и участие управления по туризму при Министерстве экономики будет иметь ключевое значение.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Обработка персональных данных	Dir.46/95	?

- Перед началом реализации двух финансируемых ЕС проектов по поддержке потенциала Министерства юстиции в разработке нового закона о защите персональных данных, 28 декабря 2011 года был принят закон о защите неприкосновенности частной жизни в отношении всех персональных данных, собранных о гражданах, и ожидается, что он частично вступит в силу 1 мая 2012

года, в то время как остальные части войдут в силу либо в 2013, либо в 2016 году.

- Положения директивы ЕС также частично включены в другое грузинское законодательство, а именно в Конституцию, Общий административный кодекс Грузии и другие законы.
- Общее положение осуществления положений ЕС необходимо дополнительно исследовать исходя из соответствующих действующих законов в Грузии.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента	Reg.2027/97 (с поправками)	

- Монреальская конвенция 1999 года вступила в силу в Грузии лишь недавно (февраль 2011 года)
- Не существует национального регулирования в соответствии с данным Регламентом ЕС, но по мнению Грузинского ведомства гражданской авиации, оно является приоритетным.
- Сообщается, что Грузинское ведомство гражданской авиации рассматривает законодательный подход, заключающийся во включении всех необходимых правил защиты прав потребителей в единый закон.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов	Reg.261/2004	

- Проект правил с включением различных требований правил ЕС был завершен и в настоящее время находится на рассмотрении у юридического отдела Грузинского ведомства гражданской авиации. Копия проекта также была направлена в грузинской авиакомпании для ознакомления.
- Подразделение воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации планирует ввести такое регулирование в первую очередь, хотя есть еще нерешенные вопросы относительно его толкования.
- Подразделение воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации подняло вопрос о необходимости обучения для внедрения данных правил.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью	Reg.1107/2006	

- Перенос Правил ЕС № 1107/2006 в национальное законодательство в настоящее время готовится в Подразделении воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации.
- Проект, совместимый с требованиями этих Правил ЕС, должен быть доступен в ближайшее время, хотя есть еще нерешенные вопросы относительно его толкования.
- Подразделение воздушного транспорта Грузинского ведомства гражданской авиации подняло вопрос о необходимости обучения для внедрения данных правил.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Кодекс поведения по автоматическим системам бронирования	Reg.80/2009	

- В Грузии пока нет законодательства, которым бы осуществлялся перенос данных Правил ЕС в национальные правовые рамки.
- Так как это неавиационная тема, то пока еще не решено, должно ли Грузинское ведомство гражданской авиации заниматься созданием этих норм.

3.4 МОЛДОВА

ДОСТУП К РЫНКУ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация воздушных перевозок	Reg.1008/2008	

- Каждый эксплуатант получает АОС на основе технических и экономических требований. Разрешения на рейсы выдаются по каждому маршруту в соответствии с двусторонними соглашениями авиаперевозок. Такой подход, следовательно, отличается от системы лицензией ЕС, которая регулируется Положением 1008/2008.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Распределение слотов ВС	Reg.95/93 (с поправками)	

- В Молдове нет перегруженных аэропортов.
- Не существует ни местного регулирования, ни его проекта по Распределению слотов ВС.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Доступ к рынку наземной обработки	Dir.67/96	

- Эта тема до сих пор не рассматривались на уровне регулятора.
- Наземное обслуживание осуществляется компанией Air Moldova и государственной компанией, которая находится в процессе приватизации.
- Деятельность по наземному обслуживанию осуществляется по разрешению на эксплуатацию на основе технической квалификации.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Требования к страхованию авиаперевозчиков	Reg.785/2004	

- В качестве договаривающегося государства Монреальской конвенции, Молдова должна обеспечить, чтобы её авиаперевозчики адекватно застрахованы для покрытия ответственности по этой Конвенции.
- Нет действующих правил по Требованиям к страхованию авиаперевозчиков в соответствии с Reg.785/2004.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Сборы аэропортов	Dir.12/2009	

- Сборы аэропортов утверждаются Министерством транспорта. Они должны соответствовать положениям соглашения о займе ЕБРР, по которому осуществляются строительные работы в аэропорту Кишинева.
- По сборам аэропортов нет местного законодательства, соответствующего Dir.12/2009.

ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Тема	Справочный документ	Статус

	законодательства ЕС	
Эксплуатация ВС - Глава 3	Dir.93/2006	

- Начиная с 2005 года эксплуатация ВС по главе 2 запрещена.
- Однако, нет местного законодательства по эксплуатации ВС по главе 3 в соответствии с Dir.93/2006.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатационные ограничения по уровню шума	Dir.30/2002	

- Нет внедренного законодательства, и оно не разрабатывается.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Оценка и управление уровнем шума окружающей среды	Dir.49/2002	

- Нет ни законодательства, ни разработок по оценке и управлению уровнем шума окружающей среды.
- Не применяются никакие меры по управлению или контролю шума окружающей среды, и нет системы для регистрации данных по шуму. Не осуществлено нанесение на карту шумовых зон.

ПРОЧИЕ ПРАВИЛА (СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ)

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время мобильных работников в гражданской авиации	Dir.79/2000	?

- Есть правовые тексты, которые направлены на защиту здоровья и безопасности летного состава в связи с работой и обязанностями, которые они выполняют: 1) Трудовой кодекс Республики Молдова, 2) Закон № 186 -XVI от 10.07.2008 о защите здоровья и безопасности, 3) Авиационных правил RAC-FTL «Требования к полетному и рабочему времени и времени отдыха членов экипажей гражданских воздушных судов», утвержденные приказом

Государственной администрации гражданской авиации от 26.12.2006 № 129/GEN.

- Ясно, что эти правовые документы охватывают сферу EC Dir.79/2000 и находятся в соответствии с её положениями.
- Тем не менее, это соответствие пока еще не было подвергнуто проверке.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время	Dir.88/2003	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Туристические путевки / туры	Dir.314/90	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Обработка персональных данных	Dir.46/95	?

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента	Reg.2027/97 (as amended)	

- Монреальская конвенции 1999 года вступила в силу в Молдове с мая 2009 года (Закон № 254-XVI от 05.12.2008).
- Приказ Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры № 177 от 17.06.2010 Об утверждении изменений в авиационные правила RAC-AOC «Сертификация операторов», устанавливает страховые тарифы для операторов в Молдове, в соответствии с Монреальской конвенцией.

- Нет действующего положения подобного Положению ЕС 2027/97 (с поправками), чтобы обязать авиаперевозчиков делать авансовый платеж и покрывать экономические потребности, или же обеспечивать, чтобы письменное изложение основных положений, регулирующих ответственность по отношению к пассажирам и их багажу или их уведомление, включая соответствующие пределы ответственности за осуществляемые полеты, становятся доступными для пассажиров во всех точках продажи.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов	Reg.261/2004	?

- Проект постановления Правительства об утверждении Положения о компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейсов был разработан на основе Положения ЕС № 261/2004
- Становится ясно, что этот проект находится в полном соответствии с Положением ЕС №261/2004, в том числе и определения, но это пока не было проверено.
- Кроме того, пока неизвестно, когда он вступит в силу.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью	Reg.1107/2006	

- Национальная программа содействия, утвержденная Постановлением Правительства № 1034 от 16 октября 2000 года, включает в себя Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью.
- Тем не менее, большинство положений Reg.1107/2006 не включены: нет обязательств по органу управления аэропортом для обозначения точек вылета / прилета, где люди с ограниченной подвижностью могут запросить помощь, нет правил по обязательной помощи перевозчиков для людей с ограниченной подвижностью, нет правил по организации ответственности аэропорта для обеспечения помощи и распределения затрат пользователей аэропорта для того, чтобы финансировать помощь, нет обязательств по размещению в аэропортах стендов и публикаций по стандартам качества помощи, нет обязательств, чтобы компенсировать людям с ограниченной подвижностью PRM потерянные или поврежденные инвалидные коляски и другие средства передвижения, нет национального органа, созданного для обеспечения соблюдения необходимых правил для защиты и помощи людям с ограниченной подвижностью и принимать их жалобы.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Кодекс поведения по автоматическим системам бронирования	Reg.80/2009	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

3.5 УКРАИНА

ДОСТУП К РЫНКУ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация воздушных перевозок	Reg.1008/2008	

- Новый Воздушный кодекс Украины содержит в статьях 92-94 Положения о лицензировании авиаперевозчиков. Согласно статье 92, авиаперевозчик, занимающийся перевозкой пассажиров, багажа и/или грузов за вознаграждение, должен иметь лицензию на осуществление своей деятельности.
- Общий закон дает процедурные требования относительно лицензирования хозяйственной деятельности. Эти требования применимы для лицензирования всех видов коммерческой деятельности. Этот закон, однако, не постулирует конкретных требований, касающихся лицензии эксплуатанта в соответствии с Положением ЕС.
- Поэтому предполагается создать специальный закон, которым внедрялись бы требования Правил ЕС. Такой закон должен заменить общий закон о лицензировании и, следовательно, в нем должны быть конкретные требования, применимые только к авиаперевозчикам.
- Для того чтобы применить положения Воздушного кодекса, касающиеся лицензирования, соответствующие подробные требования должны быть включены в национальное законодательство. Государственная авиационная администрация Украины уже подготовила проект закона "Об особенностях государственного контроля за деятельностью авиаперевозчиков, осуществляющих воздушные перевозки пассажиров и грузов", которым включены требования Регламента ЕС 1008/2008 в Украинское национальное законодательство. Проект закона был представлен соответствующим заинтересованным сторонам для комментариев, а также был опубликован на веб-сайте авиационной администрации для получения комментариев.

Комментарии были получены от нескольких заинтересованных сторон, и был определен перечень проблемных вопросов.

- Текст этого законопроекта в значительной степени соответствует требованиям Регламента ЕС 1008/2008. Требования к проекту закона показывают некоторые незначительные различия в положении ЕС, которые, в случае полной реализации постановления ЕС, необходимо будет исправить.
- Проект твиннинга в Украине рассмотрел этот законопроект и дал рекомендации о полном приведении его в соответствие с Положением ЕС.
- Надзор остается проблематичным, поскольку регулятор, в соответствии с украинским законодательством, может требовать от операторов только данные о деятельности, которые четко определены законом (какой тип данных, при каких обстоятельствах эта информация может быть затребована). Таким образом, будут необходимы дальнейшие усилия по реализации подробных правил, которые будут регулировать достаточные рамки осуществления надзора.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Распределение слотов ВС	Reg.95/93 (с поправками)	

- В настоящее время, координация слотов осуществляется только в аэропорту Борисполь, Киев.
- В соответствии с новым Воздушным кодексом Украины координатор должен финансироваться из государственного бюджета для обеспечения независимости.
- Так как координация слотов в настоящее время соответствует руководящим принципам IATA, касающихся распределения слотов, которые являются основой для Положения ЕС, и никаких серьезных препятствий в этой области не предусматривается.
- Украинский регулятор подготовил проект положения по реализации основной части положений соответствующих правил ЕС.
- Проект твиннинга в Украине рассмотрел этот проект и не выявил серьезных расхождений с Положением ЕС, за исключением некоторых незначительных вопросов, которые будут исправлены администрацией по гражданской авиации к сентябрю 2012 года.
- Проект твиннинга в Украине также предоставит в сентябре 2012 года обучение без отрыва от работы, на котором будут реализованы ежедневные процедуры по координации.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Доступ к рынку наземного обслуживания	Dir.67/96	

- Услуги по наземному обслуживанию подлежат обязательной сертификации для осуществления деятельности на территории аэропорта и аэродрома на основании соответствующего сертификата, который выдается Управлением гражданской авиации, а также договора, заключенного с оператором аэропорта.
- Согласно проекту английской версии нового Воздушного кодекса Украины, операторам наземного обслуживания должны быть предоставлены равные условия при использовании аэропортов" (статья 78, § 1). Предполагается, что это равенство в деятельности по наземной обработке включает в себя предыдущий доступ к рынку аэропорта.
- Перечень специализированных услуг может устанавливаться только Кабинетом Министров Украины. Государственный контроль должен быть обеспечен по данным выявленным мероприятиям.
- Новый регламент находится в стадии подготовки.
- В текущих нормах, финансовый аспект выражается не так, как в директиве ЕС.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Требования к страхованию авиаперевозчиков	Reg.785/2004	

- Существует положение о страховании перевозчиков с 2009 года.
- Основная разница с Положением ЕС.785/2004 относится к возмещению ущерба третьим лицам в случае аварии.
- По другим видам ущерба, минимальные суммы выплат основаны на ответственности перевозчика согласно Монреальской конвенции.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Сборы аэропортов	Dir.12/2009	

- В настоящее время существуют различные типы сборов аэропортов в Украине; сбор за взлет и посадку, пассажирские сборы, плата за стоянку и за обеспечение охраны.
- Решение о внесении изменений в сборов включает в себя несколько этапов. Процесс начинается, когда в аэропорт обращается к Администрации гражданской авиации с предложением о новых сборах, представленных вместе с расчетами. Администрация гражданской авиации проверяет расчеты на предмет соответствия принципам ИКАО. Если это так, то проводятся межведомственные консультации с соответствующими министерствами, в том числе с Министерством экономики, и проверяются основные расчеты. Проект решения публикуется на веб-странице, открытой для консультаций с общественностью. После завершения этой процедуры, министр транспорта издает приказ,

отражающий установленные расходы, и делегирует Администрации гражданской авиации выполнение задач мониторинга.

- Проект твиннинга в Украины рассмотрел эту ситуацию и не обнаружил препятствий на пути гармонизации Украинских процедур по Сборам аэропортов с законодательством ЕС.
- Кроме того, проект твиннинга в Украине предложил Администрации гражданской авиации в апреле 2012 года проект закона, который соответствует директиве ЕС о Сборах аэропортов, чтобы украинские власти перенесли его в национальную нормативную базу.

ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатация ВС - Глава 3	Dir.93/2006	

- Не существует законодательного текста, который имеет непосредственное отношение к Директиве.
- Был подготовлен проект стратегического документа, который, если будет реализован, запустил бы в действие механизм запрета воздушных судов по главе 2.
- Тем не менее, в настоящее время на высшем уровне в Государственной авиационной администрации Украины или в Правительстве сейчас нет политической воли о запрете ВС по главе 2, которые до сих пор широко используются с коммерческими целями. Кроме того, без отображения шумовых зон, показывающих отрицательное действие на рецепторы со стороны авиационного шума, нет никаких реальных причин для запрета воздушных судов по главе 2.
-

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Эксплуатационные ограничения по уровню шума	Dir.30/2002	

- Нет действующего законодательного текста, который имеет непосредственное отношение к Директиве ЕС.
- Проект стратегического документа был подготовлен, который, если будет реализован, запустит в действие механизм отображения и управления шумами аэропорта.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Оценка и управление уровнем шума окружающей среды	Dir.49/2002	

- Не существует законодательного текста, который имеет непосредственное отношение к Директиве ЕС.
- Очевидно, что проект стратегического документа был подготовлен, и, если он будет принят, то этим будет введен в действие механизм отображения на карте и управления уровнем шума аэропортов.

ПРОЧИЕ ПРАВИЛА (СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ)

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время разъездных работников в гражданской авиации	Dir.79/2000	

- Действует Приказ Министерства транспорта и связи Украины №279 от 02.04.2002 / № (в Министерстве юстиции) 390/6678, который защищает здоровье и безопасность летного состава в связи с работой и обязанностями, которые они выполняют.
- Этот Приказ включает в себя принципы, подобные директиве ЕС, такие как максимальная годовая продолжительность рабочего времени, включая время полета, проверки состояния здоровья, охрана здоровья и безопасности, дни, свободные от любых обязанностей.
- Числовые показатели либо не известны, либо рассчитываются на другой основе; дни свободные от любых обязанностей указываются за неделю (42 часов), тогда как в Директиве ЕС они указываются за календарный месяц (7 дней).
- Минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск, 24 дней, отражен в Законе Украины № 505/96 ВР от 15.11.96.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Рабочее время	Dir.88/2003	?

- Трудовой кодекс, как представляется, охватывает положения Dir.88/2003 ЕС, согласно анкете (которая была заполнена не тем управлением, которое ответственно за эту тему). Пока еще не удалось получить информацию о точных цифрах, чтобы иметь возможность сравнить.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Туристические путевки / туры	Dir.314/90	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Обработка персональных данных	Dir.46/95	?

- Статья 32 Конституции Украины гласит о праве человека на невмешательство в частную жизнь. Кроме того, сбор, хранение, использование, распространение конфиденциальной информации о человеке без его / ее согласия, кроме случаев, определенных законом, и только в интересах национальной безопасности, экономического благосостояния и прав человека, не допускается.
- Закон Украины "О защите персональных данных", который вступил в силу с 1 января 2011 года, конкретизирует права человека, гарантированные статьей 32 Конституции Украины.
- Положения в ЕС Dir.46/95 рассматриваются в данном Законе, есть руководящие принципы, чтобы определить, когда обработка является законной (статья 6), руководящие принципы для определения качества содержания данных и критериев для легитимизации их обработки (статья 7), правила запрещающие обработку (статья 15), обязанности информировать человека, про которого были собраны данные, о целях обработки таких данных (ст. 8 и 12), право на доступ к данным, включая право получить исправление / блокировку от ответственного органа / контролирующего органа (ст. 16 и 18), право на возражение против обработки данных заинтересованным лицом для определенных целей (например, для прямого маркетинга) (ст.20), правила, гарантирующие конфиденциальность на уровне обработки данных, а также защиту данных, например, от потери, изменения или незаконного разглашения или доступа (статья 24), обязанность уведомления об обработке данных контролирующего органа (статья 22), правила судебной защиты и компенсации в случае нарушения прав (ст.28), кодекс поведения для надлежащего выполнения законодательства (ст.23).
- Соответствие этого закона с Директивой 46/95 не было проверено.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента	Reg.2027/97 (с поправками)	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов	Reg.261/2004	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью	Reg.1107/2006	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

Тема	Справочный документ законодательства ЕС	Статус
Кодекс поведения по автоматическим системам бронирования	Reg.80/2009	

- Анализ будет предоставлен, когда будет получена для рассмотрения необходимая информация.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Текущее состояние реализации законодательства ЕС в странах ЕИСП в отношении трех технических областей доступа на рынок, окружающей среды и защиты потребителей / социальной защиты можно подсуммировать следующим образом.

ДОСТУП К РЫНКУ

За исключением Украины, где есть нормативно-правовая база, которая частично расходится с законодательством ЕС, в остальных странах ЕИСП имеют в значительной степени не реализованы положения в соответствии с законодательством ЕС. Однако, следует отметить отдельно Грузию, которая, после подписания СЗА, находится в процессе разработки правил. Затем ожидается, что в краткосрочной перспективе, т.е. в течение одного-двух лет большинство тем будут реализованы благодаря усилиям Грузинской администрации гражданской авиации при поддержке Дорожной карты и связанных с ней действий.

ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Результаты этого анализа показали, что в сфере окружающей среды, в вопросах уровня шума, в настоящее время нет регулирования, или, по крайней мере, нет регулирования, которое бы сходилось с положениями законодательства ЕС. Все должно быть начато с нуля. Правила, которые следует разработать и реализовать, должны учитывать значительную долю (и соответствующие экономические последствия) ВС по главе 2 и главе 3, которые соответствуют положениям лишь незначительно (в основном ВС советского производства) в общем объеме воздушного движения.

ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ)

Оказывается, что в этих технических областях уже есть несколько правовых основ, регулирующих различные темы. Часть из них расходится с законодательством ЕС, а другая часть, как кажется, соответствует законодательству ЕС, хотя это не было проверено. Существует все еще значительное число вопросов, по которым не поступила необходимая информация. Интересно, что большинство недостающих данных касаются неавиационных тем, которые рассматриваются не ВГА, а другими ведомствами. Это отражает те трудности, с которыми сталкивается проект при получении данных вне тем, связанных с авиацией.

*

Следующий выпуск анализа пробелов в законодательстве будет выпущен тогда, когда будет достигнут заметный прогресс в сборе данных, а также в подготовке и осуществлении внедрения законодательства ЕС.

Программа Европейского Союза для стран Восточного ЕИСП и Средней Азии – ТРАСЕКА

EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI

ТРАСЕКА ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ II

Ref. Contract ENPI 2011/279-740

УЧЕБНЫЙ ПЛАН ПО ЕИСП, WP3

Август 2012 г.

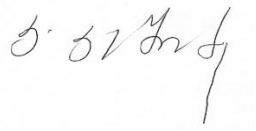
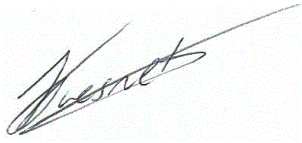
This project is funded by
The European Union

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

КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Статус
v1	03/08/2012	Проект 1
v1		
V2		
V3		
V4		
V5		
V6		
V7		

ВИЗЫ

Автор:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Кахи Кваташидзе kakhi.kvatashidze@gmail.com	03/08/2012	
Йорг Гэнэ jguesnet@yahoo.fr	03/08/2012	

Утверждено:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Тибо Рессон thibault.raisson@egis.fr	03/08/2012	

РЕЗЮМЕ

СПИСОК РАССЫЛКИ

СОКРАЩЕНИЯ

1 ВВЕДЕНИЕ....4

2 ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ....5

2.1 ПРЕПОДАВАНИЕ КУРСОВ....5

2.2 РЕГИСТРАЦИЯ И ЛОГИСТИКА....6

3 КОМПОНЕНТЫ ОБУЧЕНИЯ....7

3.1 ДОСТУП К РЫНКУ....7

3.2 ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ....10

3.3 ПОЛОЖЕНИЯ – СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА / ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ....12

4 ПЛАНИРОВАНИЕ....19

5 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ....20

СПИСОК РАССЫЛКИ

Организация	Контактное лицо	Сшитая бумажная копия		Электронная копия
		Англ.	Рус.	Англ. и Рус.
Руководитель Программы ЕК, Киев	Светлана Дидькивська	2		1
Генеральный Секретариат ТРАСЕКА в Баку	Эдуард Бирюков	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Армения	Гагик Белгарян	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Азербайджан	Акиф Мустафаев	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Грузия	Гиорги Карбелашвили	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Казахстан	Марат Садуов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Кыргызстан	Адыльбек Акматов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Молдова	Андрей Кукулеску	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Таджикистан	Солих Муминов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Турция	Барыш Тозар			1
Национальный секретарь ТРАСЕКА - Украина	Алексей Баранов	1	1	1
Национальный секретарь ТРАСЕКА – Узбекистан	Олимжон Буранов	1	1	1
Делегация ЕС - Армения	Жан- Кристоф Гейран	1	1	1
Делегация ЕС - Азербайджан	Федерико Берна	1	1	1
Делегация ЕС - Грузия	Мишель Жамбу, Камилла Аберг	1	1	1
Делегация ЕС - Казахстан	Рене Малли	1	1	1
Делегация ЕС - Кыргызстна	Том Масси	1	1	1
Делегация ЕС - Молдова	Каидо Сирель, Дагмар Каларикова	1	1	1
Делегация ЕС - Таджикистан	Овидиу Мик	1	1	1
Делегация ЕС - Узбекистан	Ондрий Симек	1	1	1

СОКРАЩЕНИЯ

AC	Academinc course (Учебный курс)
AGM	Advisory Group Meeting (Совещание консультативной группы)
ANS	Air Navigation Services (служба аэронавигации)
ANSP	Air Navigation Services Provider (оператор службы аэронавигации)
AOC	Air Operator Certificate (сертификат эксплуатанта)
ATC	Air Traffic Control (Контроль воздушного движения)
ATM	Air Transport Management (Организация воздушного движения)
BG	Bulgaria (Болгария)
CA	Central Asia (Центральная Азия)
CAA	Civil Aviation Authority (ведомство гражданской авиации)
CRS	Computerised Reservation System (компьютерная система бронирования)
C3A	Common Aviation Area Agreement (Соглашение об общем авиационном пространстве)
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport (Генеральный директорат по транспорту)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по авиационной безопасности)
EC	European Commission (Европейская комиссия)
ECAA	European Common Aviation Area (Общеевропейское авиационное пространство)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Европейская конференция по гражданской авиации - ЕКГА)
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument (Евпроейский инструмент соседства и партнерства – ЕИСП)
ENV	Environment (охрана окружающей среды)
EU	European Union (Европейский союз)
IATA	International Air Transport Association (Международная ассоциация воздушного транспорта)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Международная организация гражданской авиации – ИКАО)
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Rules
KE	Key Expert (Long Term) (Ключевой эксперт – долгосрочный)
KOM	Kick Off Meeting (совещание по запуску проекта)
MAR	Market Access (доступ к рынку)
MoT	Ministry of Transport (министерство транспорта)
NS	National Secretariat (Национальный секретариат)
OJT	On the Job Training (обучение без отрыва от работы)
PM	Project Manager (руководитель проекта)
PMD	Progress Monitoring Document (Документ по мониторингу хода реализации)
PRM	Passenger with Reduced Mobility (пассажиры с ограниченной подвижностью)
RO	Romania (Румыния)
SARPs	Standards And Recommended Procedures (Стандарты и рекомендованные процедуры)
SOC	Social – Consumer Protection (Социальная защита и защита прав потребителей)
ST	Study Tour (ознакомительная поездка)
STE	Short Term Experts (краткосрочные эксперты)
TA	Technical Assistance (техническая помощь – ТП)
TC	Training Course (учебный курс)
TD	Technical Domain (техническая область)
ToR	Terms of Reference (Техническое задание – ТО)
TPACEKA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азии — ТРАСЕКА)
T_0	Start date of the Project (3 February 2012) (Дата начала проекта – 3 февраля 2012 года)
WP	Work Package (Комплекс работ)
WS	Workshop (Семинар)

1 ВВЕДЕНИЕ

Этот план обучения для стран ЕИСП составляет ожидаемый результат D.3.2, который является частью WP3. Он основан на результатах начального периода и анализа пробелов в странах ЕИСП (ожидаемый результат D.3.1), который пока направлен на такие технические области: доступ к рынку (MAR), окружающая среда (ENV), другие нормативные акты – социальная защита / защиты прав потребителей (SOC). Он выпускается спустя шесть месяцев после запуска проекта 3-го февраля 2012 года.

После утверждения делегацией ЕС, учебный план будет применяться для основной части оставшегося периода реализации проекта, то есть, более или менее до конца 2014 (T0 +34). Тем не менее, его необходимо пересмотреть, чтобы включить пока что не включенные в него сферы ОрВД и системы и аэронавигации, как только этот нерешенный вопрос будет выяснен с EASA, если только в конечном счете не будет принято решение управлять этой областью как отдельным компонентом в WP2bis. Этот план обучения ЕИСП также может быть обновлен, если появятся дополнительные потребности в подготовке кадров для стран ЕИСП по мере реализации проекта. Если возникнет такая необходимость, то будут выпущены дополнительные версии данного документа с учетом изменений.

Компоненты, определенные в данном учебном плане, то есть учебные курсы, семинары и ознакомительная поездка проводятся для всех стран ЕИСП на равной основе. Кроме того, часть этого содержания может быть также отражена в дорожной карте, которая будет подготовлена специально для каждой страны ЕИСП (ожидаемый результат 3.3). Таким образом, различные дорожные карты, кроме специфических технических действий по технической помощи, будут также опираться на этот общий план обучения для ознакомления с законодательством ЕС.

Этот документ включает в себя:

- **Основные принципы (Глава 2)**, которые применяются при подходе и при управлении этими направлениями учебной деятельности.

- Описание **учебных компонентов (Глава 3)**, которые являются частью этого плана обучения с соответствующими справочными материалами, которые отображаются по каждой технической области.

- **Планирование (Глава 4)** этих учебных мероприятий в форме таблицы охватывает оставшийся период реализации проекта с указанием по каждому компоненту даты, формата, продолжительности и места проведения.

- Обзор **рабочей силы (Глава 5)** с точки зрения человеко-дней краткосрочных экспертов по проведению этих учебных мероприятий.

2 ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 ПРЕПОДАВАНИЕ КУРСОВ

ОБЪЕМ

Компоненты обучения сосредоточены на положениях и / или директив из законодательства ЕС, которые должны быть внедрены в рамках общего авиационного пространства. Они предназначены для того, чтобы подробно ознакомить участников с содержанием этих правовых документов и с последствиями их внедрения и эффективности в отношении задач регулятора и промышленности.

Сфера охватывает правила и / или директивы из законодательства ЕС, которые являются частью С3А, каждая из которых определяется как отдельная тема. Те, которые рассматриваются в качестве приоритетных, будут представлены два раза, на первой сессии - в основном для представителей регулирующих органов, в то время как вторая сессия будет предназначена для представителей промышленности.

ФОРМАТ

Компоненты обучения предлагаются в трех различных форматах:

- **Академический курс (AC)**, который является лекцией с последующим обсуждением, чтобы позволить участникам задавать вопросы и высказывать замечания;
- **Семинар (WS)**, который включает не только лекции и дискуссии, но и практические упражнения, чтобы позволить участникам поэкспериментировать самостоятельно;
- **Ознакомительная поездка (ST)**, которая является организованным визитом с презентациями, демонстрациями и дискуссиями, чтобы позволить участникам обучиться, находясь в реальном контексте.

Каждый из этих компонентов может быть адаптирован под одну или несколько тем (2-3), если они тесно взаимосвязаны. С другой стороны, определенная тема может быть предложена в другом формате.

В таблице ниже показаны сферы, которые охватываются различными форматами компонентов обучения с количеством сессий.

*	TECHNICAL DOMAIN/Topic	EU legal ref.	AC	WS	ST	Remarks
	MARKET ACCESS (MAR)					
a	Operation of air services (licensing)	Reg.1008/2008		2		Combined with d
b	Airport slot allocation	Reg.95/93 (as ar	1			
c	Ground handling market access	Dir.67/96		2		
d	Insurance requirements for air carriers	Reg.785/2004		2		Combined with a
e	Airport charges	Dir.12/2009	1			
	ENVIRONMENT (ENV)					
f	Operation of aeroplanes - Chapter 3	Dir.93/2006			1	ST combined with g,h
g	Noise-related operating restrictions	Dir.30/2002 (as		1	1	WS with h /ST with f,h
h	Assessment and management of environmental noise	Dir.49/2002		1	1	WS with g / ST with f,g
	SOCIAL - CONSUMER PROTECTION (SOC)					
i	Working time of mobile workers in civil aviation	Dir.79/2000		1		
j	Working time	Dir.88/2003	1			
k	Package travel/holiday/tour	Dir.314/90	1			
l	Processing of personal data	Dir.46/95	1			
m	Air carrier liability in the event of accidents	Reg.2027/97 (as		1		
n	Denied boarding, cancellation or long delay of flights	Reg.261/2004		1		
o	Rights of disabled/reduced mobility persons	Reg.1107/2006		1		
p	Code of conduct for computerised reservation systems	Reg.80/2009	1			

Aviation specific topic - *Non-aviation specific topic*

ОБУЧЕНИЕ

Все учебные мероприятия будут осуществляться краткосрочными экспертами, нанятыми подрядчиком. На самом деле, в трех технических областях, охватываемых в данном объеме (MAR, ENV, SOC) не планируется делегировать эти задачи учебным заведениям. Тем не менее, можно будет использовать помещений учебных заведений.

ЯЗЫК

Все учебные мероприятия будут осуществляться только на английском языке. Средства перевода не будут обеспечиваться, поскольку они не уместны в данном контексте (ограниченных групп участников). Таким образом, участники, которые собираются принять участие в этих мероприятиях, должны быть в состоянии понимать и выражаться на английском языке.

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ

За исключением ознакомительной поездки, которая состоится в одну из стран ЕС - косвенных бенефициаров проекта (Болгария или Румыния), остальные мероприятия будут проводиться как в Киеве (Украина), так и в Тбилиси (Грузия) в связи с их доступностью для всех представителей стран ЕИСП.

2.2 РЕГИСТРАЦИЯ И ЛОГИСТИКА

РЕГИСТРАЦИЯ

Приглашения на обучение и регистрационная форма будет отправлена группой проекта главе Управления гражданской авиации с копией национальному координатору, за два месяца до начала обучения. В этих письмах будет указано количество участников от каждой страны и их ожидаемый профиль. Заполненные регистрационные формы должны быть отправлены обратно в офис проекта по факсу или по электронной почте не позднее срока, указанного в приглашении.

Число участников действительно будет ограничено, чтобы можно было предложить оптимальное качество подготовки и взаимодействия между участниками. Тем не менее, если выяснится, что по предлагаемому компоненту обучения существует более высокий спрос со стороны бенефициаров, чем те возможности, которые были предложены, это будет принято в должное внимание, так, чтобы можно было организовать дополнительную сессию - если она не была дополнительно запланирована, с учетом бюджетных ограничений. Обновления учебного плана будут отражены в дальнейших выпусках.

ЗАТРАТЫ

Группа проекта будет бронировать и выкупать билеты на самолет в эконом-классе, а также бронировать и выкупать одноместные стандартные номера в отеле в соответствии с именами, указанными в регистрационных формах. Проект платит за билеты, местный транспорт, визы (если применимо), проживание, завтраки и обеды, кофе-брейки, а также предоставляет суточные в размере 30 евро за каждую ночь по каждому участнику.

ОРГАНИЗАЦИЯ НА МЕСТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Вся логистическая информация, электронные билеты и подтверждение брони отеля будет отправлено участникам обучения по электронной почте от 3 до 5 дней до начала тренинга.

По прибытии в аэропорт, участников будет встречать водитель нанятой компании или же они будут брать такси (эти расходы подлежат возмещению), чтобы доехать до отеля. В день отъезда, водитель встречает участников в холле отеля и отвозит их в аэропорт в соответствии с расписанием полетов.

Учебная деятельность может происходить либо в том же отеле, где участники остановились, либо в другом месте, например, в помещении учебного института (в данном случае будет организована перевозка к месту обучения).

3 КОМПОНЕНТЫ ОБУЧЕНИЯ

Краткое описание в настоящей главе в стандартизированной форме дает по каждому компоненту характеристики соответствующего курса.

3.1 ДОСТУП К РЫНКУ

Тема:	**Правила ЕС о лицензировании и страховании авиаперевозчиков**
Положение ЕС	Положение (ЕС) № 1008/2008 от 24 сентября 2008 года об общих правилах для управления воздушными перевозками в Сообществе; Положение (ЕС) № 785/2004 от 21 апреля 2004 года о требованиях к страхованию авиаперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов.
Задача:	- Понять правила ЕС по вопросам лицензирования и страхования авиаперевозчиков; - Создать профессиональные навыки для разработки и применения аналогичных правил (правила руководителей и аудиторов); - Создать профессиональные навыки, чтобы следовать тем же правилам (авиакомпании).
Предназначено для:	- Представители органов, участвующих в формировании экономических правил и контроле воздушного транспорта (министерство и / или ВГА); - Руководство авиакомпаниями (на второй сессии).
Содержание/ темы:	1. Общее введение в концепцию финансового анализа, упомянутого в приложении 1 к Положению ЕС 1008/2008: - бизнес-план, управление счетами, проверенные счета, - баланс, отчет о прибылях и убытках, - движение денежных средств, планы ликвидности; 2. Подробная презентация Положения ЕС 1008/2008 и 785/2004; 3. Примеры и / или случаи исследований в отрасли воздушного транспорта; 4. Практические упражнения для подготовки и проверки бизнес-плана.
Формат/ поддержка:	- Семинар
Длительность:	- 5 дней
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Доступ к рынку наземной обработки**
Положение ЕС	Директива Совета 96/67/ЕС от 15 октября 1996 года о доступе к рынку наземного обслуживания в аэропортах Сообщества.
Задача:	- Понимать Положение ЕС о рынке наземной обработки; - Создавать профессиональные навыки для разработки и применения аналогичных правил (руководители и аудиторы); - Создайте профессиональные навыки, чтобы следовать тем же правилам (аэропорты, операторы по наземному обслуживанию).
Предназначено для:	• Представители органов, участвующих в регулировании деятельности наземного обслуживания (министерство и / или ВГА); • Управление аэропортов (на второй сессии); • Управление компаниями наземного обслуживания (на второй сессии).
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация положений Директивы Совета ЕС 96/67/ЕС 2. Введение в процесс отбора поставщиков, упомянутые в Ст. 11 в директиве Совета ЕС 96/67/ЕС: - запуск тендера, - критерии выбора (стандартные условия / технические спецификации), 3. - консультации с Комитетом пользователей аэропорта; 4. Примеры и / или случаи исследований в отрасли; 5. Практические упражнения для подготовки и контроля тендера по выбору поставщиков.
Формат/ поддержка:	- Семинар
Длительность:	- 4 дней
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Распределение слотов ВС**
Положение ЕС	Положение Совета (ЕЭС) № 95/93 от 18 января 1993 года об общих правилах для распределения слотов в аэропортах Сообщества (с поправками)
Задача:	Понять положение ЕС по общим правилам для выделения слотов
Предназначено для:	• Представители органов, участвующих в регулировании выделения слотов (министерство и / или ВГА и / или управление аэропортом)

Содержание/ темы:	1. Введение в подход ИАТА по Распределению слотов ВС; 2. Подробная презентация Положения Совета (ЕЭС) 95/93 (особенности, связанные с IATA); 3. Примеры и / или случаи исследований (отражающие как обеспечивается независимый статус координатора, как рассматриваются новые участники рынка, процесс консультаций с аэропортом пользователей).
Формат/ поддержка:	- Учебный курс
Длительность:	- 2 дней
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Сборы аэропортов**
Положение ЕС	Директива (ЕС) № 2009/12 от 11 марта 2009 г о Сборах аэропортов
Задача:	Понять Положение ЕС о Сборах аэропортов
Предназначено для:	• Представители участвующие в экономическом регулировании деятельности аэропортов (министерство и / или ВГА) • Руководство аэропортов
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация положений Директивы (ЕС) № 2009/12; 2. Введение в управление информацией, которая будет основой для определения уровня сборов; - Информация, получаемая аэропортом, чтобы установить уровень сборов аэропорта, - информация, которая будет представлена в аэропорт пользователями (прогнозы, проекты развития); 3. Примеры и / или случаи установления сборов аэропортов.
Формат/ поддержка:	- Учебный курс
Длительность:	- 2 дней
Комментарии / предварительные условия	- Нет

3.2 ЗАЩИТА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Тема:	**Вопросы, связанные с уровнем шума**
Положение ЕС	Директива 2002/30/ЕС о создании правил и процедур в связи с введением эксплуатационных ограничений на уровень шума в аэропортах Сообщества Директива 2002/49/ЕС, связанные с оценкой и управлением уровнем шума окружающей среды Директива 2006/93/ЕС о регулировании эксплуатации самолетов, охватывает часть II, глава III, тома 1 Приложения 16 ИКАО
Задача:	- Рассмотреть, вместе с косвенным бенефициаром государством-членом ЕС, каким образом законодательство / политика были разработаны и реализованы; - Наблюдать на поле (аэропортов), каким образом сбалансированный подход проявляется по отношению к эксплуатационным ограничениям по уровню шума в аэропортах; - Наблюдать на поле (аэропортов), каким образом экологическая оценка проявляется по отношению к отображению и управлению шумом в аэропортах; - Понять преимущества, которые возникли в результате введения эксплуатационных ограничений по уровню шума и отображения и управления шумом; - Понять, как решается вопрос с несоответствующими или частично соответствующими ВС по главе III в связи с местными условиями.
Предназначено для:	- Представители, занимающиеся вопросами окружающей среды от ВГА - Руководители отделов защиты окружающей среды из аэропортов - Национальные и местные государственные чиновники (Минтранс, плановые ведомства)
Содержание/ темы:	Ознакомительная поездка с несколькими презентациями, наблюдениями и беседами с представителями косвенных бенефициаров государств-членов ЕС (отдел по окружающей среде ВГА, посещение менеджера аэропорта по окружающей среде, посещение планирующих ведомств). Повестка дня должна быть установлена.
Формат/ поддержка:	- Ознакомительная поездка
Длительность:	- 3 дней
Комментарии / предварительные условия	С учетом желания косвенных бенефициаров государств-членов ЕС принять у себя участников в ходе ознакомительной поездки (Болгария или Румыния).

Тема:	**Отображение и моделирование шума и управлением им**
Положение ЕС	Директива 2002/30/ЕС о создании правил и процедур в связи с введением эксплуатационных ограничений по уровню шума в аэропортах Сообщества Директива 2002/49/ЕС, связанная с оценкой и управлением уровнем шума и окружающей среды
Задача:	- Получить детальное представление о директивах и как они были истолкованы государствами-членами ЕС; - Понять ключевые отношения, которые должны быть установлены для успешного решения проблем с шумом в аэропортах; - Получить общее понимание того, как шум в аэропорту отображается и моделируется; - Узнайте о мерах управления шумами, конкретно относящиеся к сбалансированному подходу; - Создать План продвижения к достижению законодательства ЕС.
Предназначено для:	- Представители участвующие в работе отделов ВГА по окружающей среде - Менеджеры по окружающей среде аэропортов - Центральные и местные государственные чиновники (Минтранс, плановые ведомства)
Содержание/ темы:	- Нормативно-правовая база - Сеть заинтересованных сторон - Отображение шума и его моделирование - Жалобы на шум - Сбалансированный подход к управлению авиационным шумом - Изменение оперативных процедур для управления шумом в том числе льготные маршруты - Планирование землепользования - Меры по смягчению влияния шума - Оценка воздействия на окружающую среду - Примеры - Практические упражнения для подготовки плана реализации
Формат/ поддержка:	- Семинар
Длительность:	- 3 дня
Комментарии / предварительные условия	- Нет

3.3 ПОЛОЖЕНИЯ – СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА / ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Тема:	**Рабочее время разъездных работников в гражданской авиации**
Положение ЕС	Директива 2000/79/ЕС от 27 ноября 2000 г. Об организации рабочего времени разъездных работников в гражданской авиации
Задача:	Уточнить различия в масштабах и целях между законодательством ЕС о гигиене и безопасности труда летных экипажей (директива о рабочем времени), а также: - Законодательство об эксплуатационной безопасности летных экипажей (EU-OPS правила ограничений полетов по времени), - Законодательство по организации рабочего времени всех работников; Предоставить рекомендации по наиболее приемлемым подходам для обеспечения выполнения правил защиты безопасности и гигиены труда летных экипажей, принимая во внимание возможности базирования этих правил на соглашении, которое будет достигнуто между социальными партнерами на национальном уровне; Определить вместе с представителями, позволяет ли текущая законодательная база проводить социальный диалог в их странах на национальном уровне, что может привести к принятию общепризнанных правил, совпадающих с правилами ЕС; Рассмотреть с представителями, каким образом и в каком законе (законах) положения директивы ЕС были рассмотрены в соответствующей стране, выявить недостающие положения и дать рекомендации по дальнейшему переносу правил, совместимых со всеми положениями директивы ЕС.
Предназначено для:	- Представители министерств и / или ВГА, принимающие участие в нормотворческой работе по Рабочему времени разъездных работников в гражданской авиации - Представители ведомств гражданской авиации, участвующие в надзоре за Рабочим временем разъездных работников в гражданской авиации
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация положений Директивы 2000/79/ЕС; 2. Рекомендации по разработке и применению таких норм, в том числе: – отделение от законодательства об эксплуатационной безопасности летных экипажей и об организации рабочего времени всех работников, - процесс консультаций с промышленностью до его осуществления; 3. Упражнение с участием представителей для выявления в их стране возможностей социального диалога и рассмотрения недостающих положений; 4. По результатам упражнений, рекомендации по перенесению дополнительных положений и их применению.
Формат/ поддержка:	- Семинар

Длительность:	- 3 дней
Комментарии / предварительные условия	- Представители должны иметь при себе действующие тексты законодательства своей страны для выполнения упражнения.

Тема:	**Рабочее время**
Положение ЕС	Директива 2003/88/ЕС от 4 ноября 2003 года о некоторых аспектах организации рабочего времени
Задача:	Понять Директиву ЕС о рабочем времени для всех работников
Предназначено для:	- Представители министерств здравоохранения, труда и социальных вопросов
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация положений Директивы 2003/88/ЕС; 2. Рекомендации по разработке и применению такой директивы; 3. Примеры и / или случаи, показывающие, каким образом положения этой директивы были интерпретированы и внедрены в ЕС.
Формат/ поддержка:	- Учебный курс
Длительность:	- 2 дня
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Туристические путевки и организованные туры**
Положение ЕС	Директива 90/314/ЕЕС от 13 июня 1990 года о туристических путевках и организованных турах
Задача:	Понять Директиву ЕС о туристических путевках и организованных турах
Предназначено для:	- Представители министерства экономики и туризма
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация положений Директивы 90/314/ЕЕС; 2. Рекомендации по разработке и применению такой директивы; 3. Примеры и / или случаи, показывающие, каким образом положения этой директивы были интерпретированы и внедрены в ЕС.
Формат/ поддержка:	- Учебный курс

Длительность:	- 2 дня
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Обработка персональных данных**
Положение ЕС	Директива 95/46/ЕС от 24 октября 1995 года о защите физических лиц в отношении Обработки персональных данных и о свободном движении таких данных
Задача:	Понять Директиву ЕС по Обработке персональных данных
Предназначено для:	- Представители министерств и / или ведомств, участвующих в нормотворческой деятельности и надзоре за защитой прав частных лиц применительно к Обработке персональных данных
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация положений Директивы 95/46/ЕС; 2. Рекомендации по разработке и применению такой директивы; 3. Примеры и / или случаи, показывающие, каким образом положения этой директивы были интерпретированы и внедрены в ЕС.
Формат/ поддержка:	- Учебный курс
Длительность:	- 2 дня
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Кодекс поведения для компьютеризированной системы бронирования**
Положение ЕС	Положение (ЕС) 80/2009 от 14 января 2009 года о кодексе поведения для компьютеризированных систем бронирования
Задача:	Понять Положение ЕС о кодексе поведения для компьютеризированных систем бронирования
Предназначено для:	- Представители Министерства транспорта и / или учреждений, участвующих в нормотворческой деятельности и надзоре за компьютеризированными системами бронирования
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация Положения (ЕС) 80/2009; 2. Рекомендации по разработке и применению таких правил; 3. Примеры и / или случаи, показывающие, каким образом положения

	настоящих Правил толкуются и применяются в ЕС.
Формат/ поддержка:	- Учебный курс
Длительность:	- 2 дня
Комментарии / предварительные условия	- Нет

Тема:	**Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента**
Положение ЕС	Положение (ЕС) 2027/97 от 9 октября 1997 года по Ответственности авиаперевозчика в случае инцидента
Задача:	Уточнить различия между двумя принятыми положениями ЕС об ответственности авиаперевозчика; Определить точные дополнительные требования положений ЕС по сравнению с Монреальской конвенцией; Предоставить рекомендаций по наиболее приемлемому подходу для обеспечения выполнения правил по Ответственности авиаперевозчика в случае инцидента; Определить с представителями наиболее подходящую правовую основу для осуществления на национальном уровне в соответствующей стране всех требований положений ЕС; Рассмотреть с представителями каким образом и какой закон (ы) положений ЕС был рассмотрен в соответствующей стране, выявить недостающие положения и дать рекомендации по дальнейшему переносу положений, совместимых со всеми положениями ЕС.
Предназначено для:	- Представители министерств и / или ВГА принимающие участие в нормотворческой деятельности об ответственности авиаперевозчиков - Представители ведомств гражданской авиации, участвующие в надзоре за ответственностью авиаперевозчика
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация Положения (ЕС) 2027/97; 2. Рекомендации по разработке и применению таких норм, в том числе: - отклонения в законодательстве о Требовании к страхованию авиаперевозчиков (Положение 785/2004), - процесс консультаций с отраслью до его осуществления; 3. Упражнение с участием представителей, чтобы определить, как включить дополнительные требования Положение ЕС в национальные рамки и рассмотреть недостающие положения; 4. По результатам упражнений, рекомендации для перенесения дополнительных положений и их применения.

Формат/ поддержка:	- Семинар
Длительность:	- 3 дня
Комментарии / предварительные условия	- Представители должны иметь при себе действующие положения своей страны, в дополнение к Монреальской конвенции - для выполнения упражнения.

Тема:	**Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов**
Положение ЕС	Положение (ЕС) 261/2004 от 11 февраля 2004 года о создании общих правил компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейсов
Задача:	Понять точные требования правил ЕС; Предоставить рекомендации по наиболее приемлемым подходам для обеспечения выполнения правил компенсации и помощи пассажирам; Определить с представителями наиболее подходящую правовую основу для осуществления на национальном уровне в соответствующей стране всех требований правил ЕС; Рассмотреть с представителями, каким образом и с помощью какого закона (законов) Положения ЕС были рассмотрены в соответствующей стране, выявить недостающие положения и рекомендации по дальнейшему переносу правил, совместимых со всеми положениями правил ЕС.
Предназначено для:	- Представители министерств и / или ВГА, принимающие участие в нормотворческой деятельности и надзоре за компенсациями и помощью пассажирам - Представители промышленности (аэропортов, авиаперевозчиков), чтобы следить за компенсации и помощью пассажирам
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация Положений (ЕС) 2027/97, в том числе: - Информация, которая должна быть доступна для пассажиров авиакомпаний и в аэропортах, - Процедуры в случае отказа в посадке, отмены и длительной задержки рейсов, - Компенсация и помощь, которые могут быть предоставлены в случае отказа в посадке, отмены и длительной задержки рейсов, - Конкретная помощь лицам с ограниченной подвижностью и детей, оставленным без присмотра, - Роль Национального органа правоприменения; 2. Рекомендации по разработке и применению таких норм, в том числе процесс консультаций с отраслью; 3. Упражнение с участием представителей по определению того, как включать требования правил ЕС в национальные рамки и определять вопросы, которые могут возникнуть с отраслью;

	4. По результатам упражнений - рекомендации по перенесению дополнительных положений и их применению. Нормативно-правовая база.
Формат/ поддержка:	- Семинар
Длительность:	- 3 дня
Комментарии / предварительные условия	- Представители должны иметь при себе действующие в их стране положения о компенсации и помощи пассажирам – для выполнения упражнений.

Тема:	**Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью**
Положение ЕС	Положение (ЕС) 1107/2006 от 5 июля 2006 года о правах инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью при воздушных перевозках
Задача:	Понять точные требования правил ЕС; Предоставить рекомендации по наиболее приемлемым подходам для обеспечения выполнения правил о правах инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью; Определить с представителями наиболее подходящую правовую основу для осуществления на национальном уровне в соответствующей стране всех требований правил ЕС; Рассмотреть с представителями каким образом и с помощью какого закона (законов) Положения ЕС были рассмотрены в соответствующей стране, выявить недостающие положения и дать рекомендации по дальнейшему перенесению правил, совместимых со всеми положениями правил ЕС.
Предназначено для:	- Представители ВГА, принимающие участие в нормотворческой деятельности и надзоре за соблюдением прав инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью - Руководители аэропортов и станционные менеджеры авиаперевозчиков, которые имеют дело с правами инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью
Содержание/ темы:	1. Подробная презентация Положения ЕС 1107/2006, в том числе: - Помощь, которая должна предоставляться лицам с ограниченной подвижностью авиакомпаниями и аэропортами, - Требования к информации для потребностей лиц с ограниченной подвижностью, - Ответственность в аэропорту и стандарты качества в аэропорту, - Финансирование лиц с ограниченной подвижностью и распределение затрат,

	- Потеря или поврежденное оборудования лиц с ограниченной подвижностью, - Роль Национального органа по правоприменению и санкции по нарушениям; 2. Рекомендации по разработке и применению таких правил, в том числе процесс консультаций с отраслью; 3. Упражнение с участием представителей для определения того, как включить требования Положений ЕС в национальное законодательство и определить вопросы, которые могут возникнуть с промышленностью и с планом терминалов аэропорта; 4. По результатам упражнений, рекомендации для перенесения дополнительных положений и их применение. Нормативно-правовая база.
Формат/ поддержка:	- Семинар
Длительность:	- 3 дня
Комментарии / предварительные условия	- Представители должны иметь при себе действующие в их стране положения в отношении прав инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью, для выполнения упражнений.

4 ПЛАНИРОВАНИЕ

Y	Q	DATES		TD	TRAINING COMPONENT	FORMAT	DURATION	PLACE
2012	Q1	OCT	.23-25	SOC	Denied boarding, cancellation or long delay	WS	3 Days	Kiev
		NOV	.06-08	SOC	Rights of disabled/reduced mobility persons	WS	3 Days	Tbilisi
		DEC	.03-07	MAR	Licensing & Insurance requirements	WS	5 Days	Tbilisi
2013	Q2	JAN	.16-18	SOC	Air carrier liability in the event of accidents	WS	3 Days	Tbilisi
		FEB	.04-07	MAR	Ground handling market access	WS	4 Days	Tbilisi
		MAR	.05-07	SOC	Working time of mobile workers - civil aviation	WS	3 Days	Kiev
	Q3	APR	.16-18	ENV	Noise mapping/modelling & management	WS	3 Days	Kiev
		MAY						
		JUN	.18-19	MAR	Airport charges	AC	2 Days	Kiev
	Q4	JUL			*No training activities planned during this Summer period*			
		AUG						
		SEP	.17-19	ENV	Noise-related issues	ST	3 Days	BG or RO
	Q5	OCT	.07-11	MAR	Licensing & Insurance requirements	WS	5 Days	Kiev
		NOV						
		DEC	.03-04	SOC	Working time	AC	2 Days	Tbilisi
2014	Q6	JAN						
		FEB						
		MAR	*TBC*	SOC	Package travel/holiday/tour	AC	2 Days	Tbilisi
	Q7	APR	*TBC*	MAR	Ground handling market access	WS	4 Days	Kiev
		MAY						
		JUN	*TBC*	MAR	Airport slot allocation	AC	2 Days	Kiev
	Q8	JUL			*No training activities planned during this Summer period*			
		AUG						
		SEP	*TBC*	SOC	Processing of personal data	AC	2 Days	Kiev
	Q9	OCT						
		NOV	*TBC*	SOC	Code of conduct for CRS	AC	2 Days	Tbilisi
		DEC						

5 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ

В приведенной ниже таблице отражены человеко-дни краткосрочных экспертов, которые будут использоваться в компонентах обучения и различных его фаз, т.е. подготовки (которая также включает в себя подготовку доклада миссии), переезды и мероприятия на местах. Итоги представлены по компонентам (как по сессии, так и в целом путем сложения всех сессий) и по фазам. Всего запланировано 99 человеко-дней краткосрочных экспертов на данный учебный план.

Человеко-дни ключевых экспертов не включены в данную таблицу. Тем не менее, планируется, что по крайней мере один из участников группы проекта посетит каждый учебный компонент. Человеко-дни, используемые для этих целей, входят в распределение человеческих ресурсов, определенных по ключевым экспертам и по WP. Наличие ключевых экспертов направлено на мониторинг текущих мероприятий и получение обратной связи от участников и инструкторов. Эта информация будет полезна для регулировки дальнейшей деятельности, если в ней будет необходимость.

Format	Training component	INSTRUCTOR(S)	STE MANDAYS PER SESSION				SESSION(S)	STE MANDAYS ALL SESSION(S)			
			PREPAR	ONSITE	TRAVEL	TOTAL		PREPAR	ONSITE	TRAVEL	TOTAL
	MARKET ACCESS (MAR)					**TOTAL:**	**6**	**12**	**22**	**6**	**40**
WS	Licensing & Insurance requirements	1	3	5	1	9	2	6	10	2	18
AC	Airport slot allocation	1	1	2	1	4	1	1	2	1	4
WS	Ground handling market access	1	2	4	1	7	2	4	8	2	14
AC	Airport charges	1	1	2	1	4	1	1	2	1	4
	ENVIRONMENT (ENV)					**TOTAL:**	**2**	**7**	**9**	**3**	**19**
ST	Noise-related issues	1	3	3	1	7	1	3	3	1	7
WS	Noise mapping/modelling & management	2	4	6	2	12	1	4	6	2	12
	SOCIAL - CONSUMER PROTECTION (SOC)					**TOTAL:**	**8**	**12**	**20**	**8**	**40**
WS	Working time of mobile workers - civil aviation	1	2	3	1	6	1	2	3	1	6
AC	Working time	1	1	2	1	4	1	1	2	1	4
AC	Package travel/holiday/tour	1	1	2	1	4	1	1	2	1	4
AC	Processing of personal data	1	1	2	1	4	1	1	2	1	4
WS	Air carrier liability in the event of accidents	1	2	3	1	6	1	2	3	1	6
WS	Denied boarding, cancellation or long delay	1	2	3	1	6	1	2	3	1	6
WS	Rights of disabled/reduced mobility persons	1	2	3	1	6	1	2	3	1	6
AC	Code of conduct for CRS	1	1	2	1	4	1	1	2	1	4
			GRAND TOTAL:				**16**	**31**	**51**	**17**	**99**

Основание для организация человеко-дней краткосрочных экспертов выглядит следующим образом:

- Количество краткосрочных инструктора (ов) – всегда по одному для каждого компонента, за исключением ENV WS, где будут работать 2 инструктора.

- Подготовка является функцией формата обучающего компонента. Она представляет собой один день на одного инструктора, если это AC, и два или три дня на одного инструктора, если это WS или ST; это дополнительное время связано с увеличенной длительностью обучения и значительного объема взаимодействия с участниками, что требует больше материалов и координации.

- На месте проведения является длительность обучения, разделенного на количество инструкторов, это всегда 2 человеко-дня в случае AC, и от 3 до 5 человеко-дней для WS и ST в зависимости от содержания.

- Переезд всегда составляет один день на одного инструктора для повторной поездки (полдня в одну сторону) между Западной Европой и местом обучения.

- В большинстве случаев есть только одна сессия в компоненте, за исключением тем, которые рассматриваются в качестве приоритетных. Тем не менее, учебный план может быть обновлен за счет добавления сессий по темам, по которым ожидания от бенефициаров оказываются выше, чем существующие предложенные объемы.

Программа Европейского Союза для стран Восточного ЕИСП и Средней Азии – ТРАСЕКА

EUROPEAID/131347/C/SER/MULTI

ЕС ТРАСЕКА ПО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ II

Ref. Contract ENPI 2011/279-740

ДОРОЖНАЯ КАРТА ДЛЯ ГРУЗИИ, WP3

Сентябрь 2012 г.

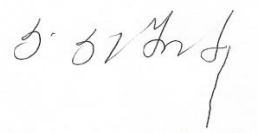
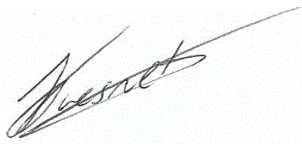
This project is funded by
The European Union

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

КОНТРОЛЬ ВЕРСИЙ

Версия	Дата	Статус
v1	01/08/2012	Проект 1
V2	17/09/2012	Проект 2
V3		
V4		
V5		
V6		
V7		

ВИЗЫ

Автор:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Кахи Кваташидзе kakhi.kvatashidze@gmail.com	17/09/2012	
Йорг Гэнэ jguesnet@yahoo.fr	17/09/2012	

Утверждено:	**Дата:**	**ВИЗЫ :**
Тибо Ресон thibault.raisson@egis.fr	17/09/2012	

РЕЗЮМЕ

1 ВВЕДЕНИЕ....4

2 БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ....6

2.1 ОБЪЕМ....6

2.2 УПРАВЛЕНИЕ....7

3 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ....8

3.1 ДОСТУП К РЫНКУ....**Ошибка! Закладка не определена.**

3.2 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ....20

3.3 ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ – СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА / ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ....24

4 ПЛАНИРОВАНИЕ....37

5 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ....40

СПИСОК РАССЫЛКИ

Организация	Контактное лицо – должность - Email	Сшитая бумажная копия		Электронная копия	
		англ	рус	англ	рус
Делегация ЕС, Киев, Украина	Светлана Дидькивська, Руководитель Программы svitlana.didkivska@eeas.europa.eu			1	
GCAA Тбилиси, Грузия	Иракли Давидадзе, Директор i.davitadze@gcaa.ge			1	
GCAA Тбилиси, Грузия	Mr.Леван Каранадзе Начальник управления ANS. l.karanadze@gcaa.ge			1	
GCAA Тбилиси, Грузия	Шалва Кикнадзе, Начальник управления. s.kiknadze@gcaa.ge			1	
GCAA Тбилиси, Грузия	Александр Гачечиладзе, Начальник отдела воздушного транспорта. a.gachechiladze@gcaa.ge			1	
GCAA Тбилиси, Грузия	Торнике Джамбазишвили, Начальник отдела летной годности и регистрации t.jambazishvili@gcaa.ge			1	
GCAA Тбилиси, Грузия	Димитри Ломидзе, Отдел сертификации и инспекции летных стандартов. d.lomidze@gcaa.ge			1	

СОКРАЩЕНИЯ

AC	Academic course (Учебный курс)
ANS	Air Navigation Services (служба аэронавигации)
ANSP	Air Navigation Services Provider (оператор службы аэронавигации)
AOC	Air Operator Certificate (сертификат эксплуатанта)
ATC	Air Traffic Control (Контроль воздушного движения)
ATM	Air Transport Management (Организация воздушного движения)
BG	Bulgaria (Болгария)
CA	Central Asia (Центральная Азия)
CAA	Civil Aviation Authority (ведомство гражданской авиации)
C3A	Common Aviation Area Agreement (Соглашение об общем авиационном пространстве)
DG MOVE	Directorate-General for Mobility and Transport (Генеральный директорат по транспорту)
EASA	European Aviation Safety Agency (Европейское агентство по авиационной безопасности)
EC	European Commission (Европейская комиссия)
ECAA	European Common Aviation Area (Общеевропейское авиационное пространство)
ECAC	European Civil Aviation Conference (Европейская конференция по гражданской авиации - ЕКГА)
ENPI	European Neighbourhood and Partnership Instrument (Евпроейский инструмент соседства и партнерства – ЕИСП)
ENV	Environment (охрана окружающей среды)
EU	European Union (Европейский союз)
GCAA	Georgian Civil Aviation Authority (Ведомство гражданской авиации Грузии)
GE	Georgia (Грузия)
IATA	International Air Transport Association (Международная ассоциация воздушного транспорта)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Международная организация гражданской авиации – ИКАО)
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Rules
KE	Key Expert (Long Term) (Ключевой эксперт – долгосрочный)
KOM	Kick Off Meeting (совещание по запуску проекта)
MAR	Market Access (доступ к рынку)
MoE	Ministry of Economy (министерство экономики)
MoT	Ministry of Transport (министерство транспорта)
NS	National Secretariat (Национальный секретариат)
OJT	On the Job Training (обучение без отрыва от работы)
PM	Project Manager (руководитель проекта)
PMD	Progress Monitoring Document (Документ по мониторингу хода реализации)
RO	Romania (Румыния)
SARPs	Standards And Recommended Procedures (Стандарты и рекомендованные процедуры)
SOC	Social – Consumer Protection (Социальная защита и защита прав потребителей)
ST	Study Tour (ознакомительная поездка)
STE	Short Term Experts (краткосрочные эксперты)
TA	Technical Assistance (техническая помощь – ТП)
TC	Training Course (учебный курс)
TD	Technical Domain (техническая область)
ToR	Terms of Reference (Техническое задание – ТО)
TPACEKA	Transport Corridor Europe Caucasus Asia (Транспортный коридор Европа – Кавказ – Средняя Азии — ТРАСЕКА)
T_0	Start date of the Project (3 February 2012) (Дата начала проекта – 3 февраля 2012 года)
WP	Work Package (Комплекс работ)
WS	Workshop (Семинар)

1 ВВЕДЕНИЕ

Эта дорожная карта представляет собой ожидаемый результат D.3.3 для Грузии, который является частью WP3. Его цель заключается в поддержке усилий GCAA в создании и осуществлении правовой базы, которая входит в соглашение С3А, подписанное в декабре 2010 года. Оно основано на итогах начального периода, миссии в Тбилиси (21-25 мая 2012 г.) и анализе пробелов в законодательстве стран ЕИСП (ожидаемый результат D.3.1), который пока что охватывает следующие технические области: доступ к рынку, охрана окружающей среды, прочие правила – социальная защита / защита прав потребителей.

Дорожная карта публикуется через шесть месяцев после запуска проекта 3 февраля 2012 года, в соответствии с предлагаемым ее предоставлением, как это отражено в первоначальном отчете (приблизительный срок T0 +6 мес. вместо T0 +18 мес., как было указано ранее в методологии). Этот изменение срока позволяет осуществить продление периода на один год вперед, и, следовательно, является более подходящим для GCAA, которая уже работает над правовой базой С3А.

В этой версии (проект V2 - 1-й выпуск) Дорожная карта включает в себя правки, внесенные со стороны GCAA (г-ном Ираклием Давитадзе и г-ном Леваном Каранадзе) в ходе 1-го заседания Руководящего комитета Проекта ЕС ТРАСЕКА по гражданской авиации II, которое было проведено в Астане 12 сентября 2012 года. Данная версия Дорожной карты была отправлена г-ну Ираклию Давитадзе и г-ну Левану Каранадзе, чтобы удостовериться, что данные правки соответствуют ожиданиям. Данная версия V2 - 1-й выпуск (после того, как ее проверят г-н Ираклий Давитадзе и г-н Леван Каранадзе и утвердят соответствующие правки) будет направлена в Представительство ЕС для окончательного утверждения.

После утверждения делегацией ЕС, Дорожная карта для Грузии будет распространяться на большую часть оставшегося срока реализации проекта, более или менее до конца 2014 года (T0 +34). Тем не менее, ее можно пересмотреть, чтобы включить пока еще оставшиеся без внимания технические сферы ОрВД, как только этот нерешенный вопрос будет выяснен вместе с EASA, если только не будет принято решение организовать деятельность в этой области как отдельного с отдельным субъектом в WP2bis. Этот документ также может быть обновлен, если в Грузии возникнут дополнительные потребности в осуществлении деятельности. Если это произойдет, то будут выпущены дополнительные выпуски данного документа, где будут приняты во внимание эти изменения.

Дорожная карта для Грузии является общим документом, который формирует и координирует действия в целях реализации отдельных положений С3А, рассматриваемых в качестве приоритетных. Он описывает условия их проведения, в том числе планирование, и предоставляет информацию о технической помощи в виде технической справки. В нем также даются ссылки на ряд учебных мероприятий, которые подробно описаны в учебном плане (результат D.3.2).

Этот документ включает в себя:

- **Основные принципы (глава 2)**, формирующие подход и управлению деятельностью в рамках Дорожной карты.

- Описание **деятельности (глава 3)**, которая будет осуществляться по техническим областям и описание контекста, а также последовательные шаги в рамках процесса, и справка по технической помощи, с подробным описанием деятельности и ожидаемых результатов.

- **Планирование (глава 4)** деятельности по Дорожной карте, организованных в рамках проекта, т.е. обучение и техническая помощь, в виде таблицы. Схема в формате MS Project предоставляется отдельно для использования в качестве инструмента по возможному обновлению текущей деятельности.

- Обзор **человеческих ресурсов (глава 5)** с точки зрения человеко-дней краткосрочных экспертов, с целью осуществления деятельности, являющейся частью технической помощи.

2 БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ

2.1 ОБЪЕМ

Дорожная карта включает в себя выбранные правила С3А из законодательства ЕС, которые должны быть реализованы в грузинской правовой базе. Действительно, не реалистично стремиться к тому, чтобы охватить весь комплекс правил С3А, с одной стороны, из-за временных и бюджетных ограничений в рамках проекта, а с другой стороны, из-за отсутствия доступных человеческих ресурсов в GCAA.

Таким образом, правила С3А необходимо отобрать по приоритетности. Эта задача была выполнена в ходе миссии в Тбилиси (21-25 мая 2012 года), путем обсуждения с представителями GCAA их подходов и достижений в разработке и реализации этих норм. Основная цель здесь состояла в том, чтобы интегрировать в Дорожной карте уже определенные приоритетные положения, которые разрабатываются в GCAA. Кроме того, дополнительные правила были отобраны из-за их значения в связи с местными условиями и / или ожиданиями ЕС.

Тем не менее, поскольку проект процесса Положения 261/2004 и Директивы 1107/2006 в GCAA уже достигнут, они были удалены из объема данной 2-й версии. Человеко-дни, сэкономленные благодаря этому были переданы на усовершенствование технической помощи, связанной с Положением 1008/2008 и Положением 785/2004, по каждому из которых будут проведены две миссии (вместо одной, как планировалось ранее). Кроме того, мероприятия, связанные с этими двумя темами были отложены по просьбе GCAA, поскольку они координируют данные мероприятия с планом EASA.

В таблице ниже приведены общие масштабы и сроки правил С3А, охватываемых дорожной картой и связанные с ними запланированные мероприятия, которые планируется осуществлять с точки зрения технической помощи (ТП) и / или обучения (TR) за квартал (Qx).

			12	2013				2014					
*	AREA/Topic	EU legal ref.	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	TR	TA
	MARKET ACCESS												
	Operation of air services (licensing)	Reg.1008/2008										Q1	Q2
	Airport slot allocation	Reg.95/93 (as an											
	Ground handling market access	Dir.67/96										Q2	Q3
	Insurance requirements for air carriers	Reg.785/2004										Q1	Q2
	Airport charges	Dir.12/2009											
	ENVIRONMENT												
	Operation of aeroplanes - Chapter 3	Dir.93/2006										Q4	Q1
	Noise-related operating restrictions	Dir.30/2002 (as a											
	Assessment and management of environmental noise	Dir.49/2002											
	OTHER REGULATIONS (SOCIAL - CONSUMER PROTECTION)												
	Working time of mobile workers in civil aviation	Dir.79/2000										Q2	Q3
	Working time	Dir.88/2003											
	Package travel/holiday/tour	Dir.314/90											
	Processing of personal data	Dir.46/95											
	Air carrier liability in the event of accidents	Reg.2027/97 (as										Q2	Q3
	Denied boarding, cancellation or long delay of flights	Reg.261/2004										Q1	Q1
	Rights of disabled/reduced mobility persons	Reg.1107/2006										Q1	Q2
	Code of conduct for computerised reservation systems	Reg.80/2009											

Авиационная тема
Неавиационная тема

Отобранные правила C3A, охватываемые Дорожной картой являются авиационными темами, а это значит, что орган, отвечающий за их разработку и реализацию – это, во всех случаях, GCAA. Следует отметить, что правила C3A, на которые не распространяется Дорожная карта, тем не менее, также подлежат проведению учебной деятельности, независимо от данного объема (см. учебный план, ожидаемый результат D.3.2).

2.2 УПРАВЛЕНИЕ

Каждое из правил C3A, охватываемых Дорожной картой, будет рассматриваться как отдельный процесс. Это означает, что для достижения цели – составления правил, их понимания, утверждения и внедрения, определяются последовательные шаги, которые должны быть успешно завершены, прежде чем перейти к следующему. Такая последовательность позволяет легко определить, как мы продвигаемся, и где мы находимся по сравнению с запланированным графиком.

Каждое из звеньев должно осуществляться либо группой проекта, когда оно относится к обучению или технической помощи, либо GCAA, когда он относится к внутреннему процессу, или же вместе с внешними ключевыми игроками, когда речь идет о консультациях (участие отрасли) или утверждение (участие министерства).

За исключением тех шагов, когда разворачиваемый процесс находится в ведении проекта по обучению или технической помощи, текущие мероприятия находится под контролем GCAA. В GCAA был назначен координатор для мониторинга каждого процесса. Таким образом, проект предоставляет дорожную карту, содержание которой было согласовано с GCAA, но этого координатора затем ожидается, что он будет проверять, осуществляются ли действия по плану. Скажем иначе: в ответственность GCAA входит то, чтобы координатор руководил и взял на себя то, что должно стать «его» дорожной картой.

В связи с этим, координатор должен немедленно реагировать, когда текущая деятельность отклоняться от запланированного пути. Он должен сначала изучить причины, в идеале наиболее действенным способом, и принять корректирующие меры. Если такие меры оказывают влияние на принятую Дорожную карту, то ее необходимо изменить соответственно. Группа проекта, конечно, будет следить за текущей деятельностью и поддерживать координатора в управлении ею. По этой причине, постоянная связь между координатором и группой проекта имеет первостепенное значение.

Дорожная карта, таким образом, - это живой документ, который должен быть скорректирован в случае необходимости. Диаграмма отражает планирование деятельности - которая также будет предоставляться в индивидуальном порядке - это инструмент, позволяющий производить обновления, так что он всегда следует за достигнутыми и запланированными мероприятиями при правильном использовании.

Наконец, следует подчеркнуть, что проект, в рамках Дорожной карты, не будет иметь никакого контроля для обеспечения согласованности и соответствия с соответствующим регулированием ЕС или директивой ЕС при реализации окончательной версии. Причина в том, что этот ожидаемый результат будет произведен на грузинском языке. Тем не менее, планируется, что, по крайней мере, промежуточные проекты будут переведены на английский язык для того, чтобы их могли понять краткосрочные эксперты, отвечающие за техническую помощь. Проект, через обучение и техническую деятельность, таким образом, может только помочь GCAA понять и составить свои национальные правила, но не имеет права вмешиваться на последней стадии, в частности, если поправки будут вноситься самим ведомством, или же парламент должен будет осуществлять утверждение.

3 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В этой главе описывается деятельность по каждой теме, в каждой технической области.

Таблица предоставлена для отображения следующего:

- Название темы, то есть положение или директива ЕС, подлежащая внедрению,
- Краткий взгляд на ситуацию относительно темы, как это было понято в ходе миссии в Тбилиси в мае 2012 года, а также позднее, там, где это было необходимо, с целью внесения поправок в ходе проведения дискуссий с GCAA в Астане в сентябре 2012 года.
- Координатор в GCAA, который отвечает за управление, координацию и мониторинг текущей деятельности по данной теме,
- Координатор в проекте TPACEKA II гражданской авиации, поддерживающий мониторинг текущей деятельности,
- Перечень последовательных мероприятий по срокам (по кварталам), действия, условия (как реализовать действия), ответственный орган (кто?), продолжительность, дополнительные комментарии указываются при необходимости.

Далее, в технической справке подробно описывается техническая помощь, которая уже упоминалась в предыдущей таблице, и отображается следующая информация:

- Идентификационные данные (наименование, место, даты, человеко-дни),
- Цели,
- Объем действий,
- Предпосылки, если таковые имеются,
- Ожидаемые результаты от этой технической помощи.

Следует напомнить, что подробности, касающиеся обучения, можно найти в отдельном документе по учебному плану.

3.1 ДОСТУП К РЫНКУ

Техническая сфера доступа к рынку (MAR) состоит из следующих разделов, которые входят в Дорожную карту для Грузии:

- Функционирование авиаперевозчиков (выдача лицензий)
- Требования к страхованию авиаперевозчиков
- Доступ к рынку наземной обработки

Title:	**Reg.1008/2008 - Operation of air services (licensing)**
Status (May2012)	Draft prepared. Also in the draft Air Code prepared by Twinning expert, which is disapproved by GCAA (Draft Code has to be reviewed). Nevertheless C3A is above the Air Code. It is not decided yet (and it is not known when) if it is Ministry of Finance or GCAA who will take over OL management, but it is assumed that will be GCAA. No need expressed for external support except for practical training on how to deal with an application of an airline.
Status (Sep2012)	During meeting in Astana on 12 Sep 2012, it was asked by GCAA to put more efforts on this topic (that will offset the mandays suppressed from the topics removed). Besides, it was requested to postpone the activities in order to coordinate them with an EASA plan. Steps are: End 2013: consultation process with stakeholders, beginning 2014: submission for approval to the Ministry, beginning 2015: entry into force
Focal point GCAA:	Aleksandre Gachechiladze, Head of Air Transport Dpt., GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)	Training (1st session)	Workshop (WS) on licensing & insurance req. to get familiarised with these topics	Traceca II STE	5 days	Common training between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)
Q2 (2013)					
Q3 (2013)					
Q4 (2013)					
	Draft translation into English	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding prior to the technical assistance
	Technical assistance (1st mission)	Review of all the provisions of the reg. & practical exercises on how to assess contents of an application	Traceca II STE	5 days	Common technical assistance between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)

Q5 (2013)	Draft review	Internal AT coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Training (2nd session)	Workshop (WS) on licensing & insurance req. to get familiarised with these topics	Traceca II STE	5 days	This training is an opportunity to raise questions coming from the preparation of the draft - Common training between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)
	First round of consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	Has to include all airlines operating to Georgia, in particular non EU airlines
Q6 (2014)	Technical assistance (2nd mission)	Review of all the provisions of the reg. & practical exercises on how to assess contents of an application	Traceca II STE	5 days	Common technical assistance between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)
	Draft review	Internal AT coordination to finalise the reviewed draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Second round of consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	Has to include all airlines operating to Georgia, in particular non EU airlines
Q7 (2014)					
	Approval of the draft process		MoE	8 weeks	
Q8 (2014)	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 6 months later
Q9 (2014)					
2015	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	LIC	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	MAR
НАИМЕНОВАНИЕ		Reg.1008/2008 – Функционирование авиаперевозчиков (выдача лицензий)			
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД		1-я миссия 02 сентября 2013 г. – 06 сентября 2013 г. 2-я миссия должна быть запланирована на Q6 (2014)			
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ		1 эксперт – 16 человеко-дней (вместе и включая TA INS)			
МИССИИ НА МЕСТЕ		2 миссии – по 5 дней каждая , всего 10 дней (вместе и включая TA INS)			
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ		GCAA HQ (Подразделение авиационного транспорта)			

ЗАДАЧИ

- Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Reg.1008/2008.
- Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Reg.1008/2008.
- При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия.
- Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).
- Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:
  - Внедрение положений
  - передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу

ПРЕДПОСЫЛКА

- Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Reg.1008/2008.
- Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками.

Title:	**Reg.785/2004 - Insurance requirements for air carriers**
Status (May2012)	60% drafted by GCAA. Training needs expressed by GCAA to better understand this reg.
Status (Sep2012)	As this topic is closely coordinated with Reg.1008/2008 (common technical assistance & training), it has therefore also to be postponed
Focal point GCAA:	Aleksandre Gachechiladze, Head of Air Transport Dpt., GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)	Training (1st session)	Workshop (WS) on licensing & insurance req. to get familiarised with these topics	Traceca II STE	5 days	Common training between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)
Q2 (2013)					
Q3 (2013)					
Q4 (2013)					
	Draft translation into English	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding prior to the technical assistance
	Technical assistance (1st mission)	Review of all the provisions of the reg. & practical exercises on how to assess contents of an application	Traceca II STE	5 days	Common technical assistance between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)

Q5 (2013)	Draft review	Internal AT coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Training (2nd session)	Workshop (WS) on licensing & insurance req. to get familiarised with these topics	Traceca II STE	5 days	This training is an opportunity to raise questions coming from the preparation of the draft - Common training between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)
	First round of consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	Has to include all airlines operating to Georgia, in particular non EU airlines
Q6 (2014)	Technical assistance (2nd mission)	Review of all the provisions of the reg. & practical exercises on how to assess contents of an application	Traceca II STE	5 days	Common technical assistance between Ins.req. (Reg.785/2004) & OL (Reg.1008/2008)
	Draft review	Internal AT coordination to finalise the reviewed draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Second round of consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	Has to include all airlines operating to Georgia, in particular non EU airlines
Q7 (2014)					
	Approval of the draft process		MoE	8 weeks	
Q8 (2014)	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 3 months later
Q9 (2014)	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	INS	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	MAR
НАИМЕНОВАНИЕ	Reg.785/2004 - Требования к страхованию авиаперевозчиков				
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	1-я миссия: 02 сентября 2013 г. – 06 сентября 2013 г. 2-я миссия должна быть запларована в Q6 (2014)				
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ	1 эксперт – 16 человеко-дней (вместе и включая TA LIC)				
МИССИИ НА МЕСТЕ	2 миссии – по 5 дней каждая, всего 10 дней (вместе и включая TA LIC)				
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ	GCAA HQ (Подразделение авиационного транспорта - AT)				

ЗАДАЧИ

- Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Reg.785/2004.
- Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Reg.785/2004.
- При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия.
- Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).
- Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:
  - Внедрение положений
  - передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу

ПРЕДПОСЫЛКА

- Проект должен быть сначала подготовлен и завершен в.
- Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Reg.785/2004. - Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками..

Title:	**Dir.67/96 - Ground handing market access**
Status (May2012)	Since 2005, Airport BOT concession for 25 years granting full monopoly on GH services (selfhandling not allowed as well). This situation is in contradiction with Dir.96/67. There is a will from GCAA to overcome this situation in order to be able to implement the EU directive. The actions described below are thus subject to the outcomes that will allow to implement this EU directive.
Focal point GCAA:	Aleksandre Gachechiladze, Head of Air Transport Dpt., GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)					
Q2 (2013)	Training	Workshop (WS) on Ground handing market access. to get familiarised with these topics	Traceca II STE	4 days	
	Draft preparation and review	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	12 weeks	
Q3 (2013)	Draft translation into English	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding prior to the technical
	Technical assistance	Review of all the provisions of the directive	Traceca II STE	5 days	
	Draft review	Internal AT coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	

Q4 (2013)	Consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Approval of the draft process		MoE	8 weeks	
	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 6 months later
Q5 (2013)					
Q6 (2014)	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			
Q7 (2014)					
Q8 (2014)					
Q9 (2014)					

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	GHM	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	MAR
НАИМЕНОВАНИЕ	Dir.67/96 - Доступ к рынку наземной обработки				
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	03 июня 2013 г – 07 июня 2013 г.				
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ	1 эксперт – 8 человеко-дней				
МИССИИ НА МЕСТЕ	1 миссия – 5 дней				
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ	GCAA HQ (Подразделение авиационного транспорта - AT)				

ЗАДАЧИ

- Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Dir.67/96.
- Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Dir.67/96.

- При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия.

- Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).

- Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:

  - Внедрение положений
  - передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу

ПРЕДПОСЫЛКА

- Нынешняя ситуация в отношении монополии на наземную обработку не будет препятствовать в Грузии внедрению нормативного текста в соответствии с Dir.67/96 в соответствии с предложенным графиком.

- Проект должен быть сначала подготовлен и завершен в GCAA..

- Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Dir.67/96. - Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками.

3.2 ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Техническая область охраны окружающей среды (ENV) состоит из следующей темы, которая входит в Дорожную карту для Грузии:

- Эксплуатация самолетов – по главе 3

Title:	**Dir.93/2006 - Operation of aeroplanes-Chapter3**
Status (May2012)	There is an Order n°60 (only in Georgian) that requires to chapter compliant, but not only for chapter 3. There is also a draft procedure related to this Order to issue noise certificates. To register an aircraft, GCAA takes the noise-level figures from EASA database. In the registery, there are around 10 aircraft above 34'000 kg MTOM. There is also traffic from third countries such as cargo flights operated with chapter 2 aircraft. Support needed in preparing requirements in line with Dir. 93/2006. GCAA also raised the need to elaborate procedures for issuing noise certificates but this topics falls within EASA scope (Part 21, subpart I).
Focal point GCAA:	Tornike Jambazishvili, Head of Airworthiness and registration dpt, GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)	Technical assistance	Drafting in English of an Order in line with Dir.93/2006	Traceca II STE	3 days	Traffic specificities of air traffic in Georgia with its economical impact will have to be balanced against noise restrictions.
	Draft review	Internal AW coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AW Dpt	4 weeks	
	Consultation with industry		GCAA - AW Dpt	2 weeks	
Q2 (2013)	Approval of the draft process		MoE	12 weeks	
Q3 (2013)	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 18 months later
Q4 (2013)	Training	Study Tour (ST) on noise-related issues to get familiarised with these topics	Traceca II Project	3 days	
	Information to industry		GCAA - AW Dpt	2 weeks	

Q5 (2013)					
Q6 (2014)					
Q7 (2014)					
Q8 (2014)					
Q9 (2014)	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	CH3	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	ENV
НАИМЕНОВАНИЕ	Dir.93/2006 – Эксплуатация самолетов по главе 3				
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	30 октября. 2012 г – 01 ноября 2012 г.				
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ	1 эксперт – 5 человеко-дней				
МИССИИ НА МЕСТЕ	1 миссия – 3 дней				
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ	GCAA HQ (Подраздение летной годности и регистрации - AW)				

ЗАДАЧИ

- Подготовить на английском языке проект, соответствующий Dir.93/2006.
- Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Понять специфику воздушного движения в Грузии с точки зрения авиационного шума.
- Оценить и сопоставить экономическое воздействие по отношению к ограничениям на уровень шума.
- Разработать проект, позволяющий применять достаточную гибкость по отношению к несовместимым и частично совместимым воздушным судам по главе 3 в соответствии с Dir.93/2006.
- Определить и объяснить критерии для признания, освобождения (исключения) и запрещения несовместимых и частично совместимых воздушных судов по главе 3 в соответствии с разработанным проектом.
- Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:
  - Внедрение положений
  - передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу

ПРЕДПОСЫЛКА

- Специфика Организации воздушного движения в Грузии с точки зрения шума ВС, по информации,. предоставленной в GCAA экспертом.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

- Разработан проект в соответствии с Dir.93/2006.
- Критерии для признания, освобождения (исключения) и запрещения несовместимых и частично совместимых воздушных судов по главе 3 в соответствии с разработанным проектом.

3.3 ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ – СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИТА / ЗАЩИТА ПРАВ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

Техническая сфера Прочих положений – социальной защиты и защиты прав потребителей (SOC) состоит из следущих тем, которые входят в Дорожную карту Грузии:

- Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента
- Рабочее время разъездных работников в гражданской авиации

Title:	**Reg.2027/97 - Air carrier liability in the event of accidents**
Status (May2012)	No action undertaken yet.
Focal point GCAA:	Aleksandre Gachechiladze, Head of Air Transport Dpt., GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)					
Q2 (2013)	Training	Workshop (WS) on air carrier liabilty in the event of accidents. to get familiarised with this topic	Traceca II STE	3 days	
	Draft completition & review	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	6 weeks	
	Draft translation into English	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding prior to the technical assistance
Q3 (2013)	Technical assistance	Review of all the provisions of the draft completed, reviewed and translated into English	Traceca II STE	3 days	
	Draft review	Internal AT coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Approval of the draft process		MoE	8 weeks	

Q4 (2013)	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 3 months later
	Promotion/Information to public	Media campaign through media + leaflets issued and displayed on airlines counters	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
Q5 (2013)	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			
Q6 (2014)					
Q7 (2014)					
Q8 (2014)					
Q9 (2014)					

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	LIA	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	SOC
НАИМЕНОВАНИЕ		Reg.2027/97 (с поправками) - Ответственность авиаперевозчика в случае инцидента			
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД		02 апреля. 2013 г. – 04 апреля. 2013 г.			
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ		1 эксперт – 5 человеко-дней			
МИССИИ НА МЕСТЕ		1 миссия – 3 дней			
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ		GCAA HQ (Подразделение авиационного транспорта - AT)			

ЗАДАЧИ

• Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Reg.2027/97 (с поправками).

• Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

• Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Reg.2027/97 (с поправками).

• При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия.

• Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).

• Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:

- Внедрение положений
- передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу

ПРЕДПОСЫЛКА

• Проект должен быть сначала подготовлен и завершен в GCAA.

• Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Reg.2027/97 (с поправками).
- Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками.

Title:	**Reg.261/2004 - Denied boarding, cancellation or long delay of flights**
Status (May2012)	Considered as a priority for GCAA. Draft completed. Sent to Georgian a/w for consultation. Need of training to fully understand the regulation and answer pending questions. Planned to be implemented soon.
Focal point GCAA:	Aleksandre Gachechiladze, Head of Air Transport Dpt., GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)	Training	Workshop (WS) on Denied boarding, cancellation or long delay of flights to get familiarised with this topic	Traceca II STE	3 days	
	Draft review	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Draft translation into English	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding
	Technical assistance	Review of all the provisions of the draft reviewed and translated into English	Traceca II STE	3 days	
Q2 (2013)	Draft review	Internal AT coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Approval of the draft process		MoE	8 weeks	
Q3 (2013)	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 3 months later
	Promotion/Information to public through media + control by GCAA	Media campaign + leaflets issued and displayed on airlines counters	GCAA - AT Dpt	2 weeks	

Q4 (2013)	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			
Q5 (2013)					
Q6 (2014)					
Q7 (2014)					
Q8 (2014)					
Q9 (2014)					

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	DEL	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	SOC
НАИМЕНОВАНИЕ		Reg.261/2004 - Отказ в посадке, отмена или задержка рейсов			
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД		11 декабря. 2012 г. – 13 декабря. 2012 г.			
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ		1 эксперт – 5 человеко-дней			
МИССИИ НА МЕСТЕ		1 миссия – 3 дней			
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ		GCAA HQ (Подразделение авиационного транспорта - AT)			

ЗАДАЧИ

- Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Reg.261/2004.
- Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

- Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Reg.261/2004.
- При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия.
- Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).
- Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:
  - Внедрение положений
  - передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу

ПРЕДПОСЫЛКА

- Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Reg.261/2004.
- Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками.

Title:	**Reg.1107/2006 - Rights of disabled/reduced mobility persons**
Status (May2012)	80% of the draft completed. Planed to hold internal discussion to complete it. Need of training to fully understand the regulation and answer pending questions.
Focal point GCAA:	Aleksandre Gachechiladze, Head of Air Transport Dpt., GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)	Training	Workshop (WS) on Rights of disabled/reduced mobility persons to get familiarised with this topic	Traceca II STE	3 days	
	Draft review	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Draft translation into English	Internal AT coordination	GCAA - AT Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding
Q2 (2013)	Technical assistance	Review of all the provisions of the draft reviewed and translated into English	Traceca II STE	3 days	
	Draft review	Internal AT coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Consultation with industry		GCAA - AT Dpt	2 weeks	
	Approval of the draft process		MoE	8 weeks	
Q3 (2013)	Issuance of the regulation	Publication in the Official Journal	MoE		With date of entry into force 3 months later
	Promotion/Information to public through media + control by GCAA	Media campaign + leaflets issued and displayed on airlines counters	GCAA - AT Dpt	2 weeks	

Q4 (2013)	Entry into force of the regulation	Publication in the Official Journal			
Q5 (2013)					
Q6 (2014)					
Q7 (2014)					
Q8 (2014)					
Q9 (2014)					

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	PRM	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	SOC
НАИМЕНОВАНИЕ	Reg.1107/2006 - Права инвалидов / лиц с ограниченной подвижностью				
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	21 января. 2013 г. – 23 января. 2013 г.				
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ	1 эксперт – 5 человеко-дней				
МИССИИ НА МЕСТЕ	1 миссия – 3 дней				
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ	GCAA HQ (Подразделение авиационного транспорта - AT)				

ЗАДАЧИ

• Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Reg.1107/2006.

• Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

• Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Reg.1107/2006.

• При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия.

• Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).

• Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:

- Внедрение положений
- передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу (если будет возможно, будет организован визит в аэропорт Тбилиси, чтобы продемонстрировать практическое применение положений)

ПРЕДПОСЫЛКА

• Проект должен быть сначала подготовлен и завершен в GCAA.

• Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Reg.1107/2006.
- Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками.

Title:	**Dir.79/2000 - Working Time - Mobile Workers**
Status (May2012)	Order in force n°5/16 Dec.2003 named "Flight time limitations of flight crew",which is similar to EASA Sub.Part Q. It is in line with part of the directive (see questionnaire). There is a need to bring Georgian regulation in line in this regard.
Focal point GCAA:	Dimitri Lomidze, Flight standards certification & inspection dpt, GCAA
Focal point TRACECA II:	Jorg Guesnet, Civil Aviation Legal Expert (KE3), Traceca II

Deadline	Action	How?	Who?	Duration	Comments
Q1 (2012)					
Q2 (2013)	Training	Workshop (WS) on Working Time - Mobile Workers in civil aviation to get familiarised with this topic	Traceca II STE	3 days	Training will stress on the necessary split with EASA SubPart Q which deals with operational safety
	Draft review	Internal OPS coordination	GCAA - OPS Dpt	4 weeks	
Q3 (2013)	Draft translation into English	Internal OPS coordination	GCAA - OPS Dpt	4 weeks	Translation needed of the draft for STE understanding
	Technical assistance	Review of all the provisions of the draft reviewed and translated into English	Traceca II STE	3 days	
	Draft review	Internal OPS coordination to finalise the prepared draft based on the outcomes of the technical assistance.	GCAA - OPS Dpt	2 weeks	
	Consultation with industry		GCAA - OPS Dpt	2 weeks	
	Approval of the draft process		MoE (Economy)	12 weeks	Have to make sure of compatibility with the

Q4 (2013)	Issuance of the Order	Publication in the Official Journal	MoE (Economy)		With date of entry into force 3 months later
Q5 (2013)	Entry into force of the Order	Publication in the Official Journal			
Q6 (2014)					
Q7 (2014)					
Q8 (2014)					
Q9 (2014)					

ТЕХНИЧЕСКАЯ СПРАВКА - ОПРЕДЕЛЕНИЕ					
КОД	WTM	**СТРАНА**	GE	**ОБЛАСТЬ**	SOC
НАИМЕНОВАНИЕ	Dir.79/2000 - Рабочее время разъездных работников в гражданской авиации				
ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	06 мая. 2013 г. – 08 мая 2013 г.				
ЭКСПЕРТЫ / ЧЕЛОВЕКО-ДНИ	1 эксперт – 5 человеко-дней				
МИССИИ НА МЕСТЕ	1 миссия – 3 дней				
МЕСТО / ОРГАНИЗАЦИЯ	GCAA HQ (Подразделение сертификации и инспекции летных стандартов - OPS)				

ЗАДАЧИ

• Обеспечить соответствие проекта, подготовленного в GCAA по отношению к Dir.79/2000.

• Помочь партнерам из GCAA понять, как применять положения.

ОБЪЕМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

• Проверить каждое положение проекта, подготовленного в GCAA, и оценить его соответствие с Dir.79/2000.

• При необходимости внести поправки в положения, которые следует переформулировать для обеспечения соответствия, чтобы удостовериться, что проект является самостоятельным документом, отдельным от положений EASA Subpart Q.

• Определить и объяснить процедуры, в случае необходимости, чтобы обеспечит применение подготовленного проекта (с поправками).

• Обеспечить консультации для поддержки и улучшения:

- Внедрение положений
- передовые методы в применении положений, когда они войдут в силу (если будет возможно, будет организован визит в аэропорт Тбилиси, чтобы продемонстрировать практическое применение положений)

ПРЕДПОСЫЛКА

• Проект должен быть сначала подготовлен и завершен в GCAA.

• Версия подготовленного проекта переводится на английский язык и передается из GCAA эксперту. GCAA также должна заранее обеспечить любой необходимый документ на английском языке, если такой документ может иметь отношение к подготовке эксперта и его понимания контекста.

ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

- Основной проект, изначально подготовленный в GCAA с последующими правками, предложенными для обеспечения соответствия с Dir.79/2000.
- Рекомендации для обеспечения применения положений подготовленного проекта с поправками.

4 ПЛАНИРОВАНИЕ

Схема в формате MS Project, подробно указывающая временные рамки каждого вида деятельности в рамках процесса, предоставляется в виде отдельного документа. Его целью является использование в качестве инструмента для того, чтобы в случае необходимости обновить текущую деятельность. *(Необходимо обновить, как только данный проект версии будет утвержден)*.

Ниже дается таблица, охватывающая деятельность по Дорожной карте, организованную в рамках Проекта, т.е. обучение и техническую помощь. В таблице отражается мероприятия от начального периода Q1 и до периода окончания в 2013 году (Q5). Дальнейшая деятельность в 2014 году будет отражаться в последующей версии данной Дорожной карты. Следует отметить, что в данной таблице отражены только учебные мероприятия, которые являются частью процесса Дорожной карты. Другие компоненты обучения указаны в учебном плане (ожидаемый результат D.3.2).

Y/Q	Month	Week	Day	TD	TR	TA	Activities	Dates	Place
Q1 2012	OCT	40	.01-05						
		41	.08-12						
		42	.15-19						
		43	.22-26	SOC	x		Reg.261/2004 - Denied boarding, cancellation or long delay of flights - WS	.23-25	Kiev
		44	.29-02	ENV		x	Dir.93/2006 - Operation of aeroplanes-Chapter3 - GE	.30-01	Tbilisi
	NOV	45	.05-09	SOC	x		Reg.1107/2006 - Rights of disabled/reduced mobility persons - WS	.06-08	Tbilisi
		46	.12-16						
		47	.19-23						
		48	.26-30						
	DEC	49	.03-07	MAR	x		Reg.1008/2008-Op.air services + Reg.785/2004-Ins. Req.for air carriers - WS	.03-07	Tbilisi
		50	.10-14	SOC		x	Reg.261/2004 - Denied boarding, cancellation or long delay of flights - GE	.11-13	Tbilisi
		51	.17-21						
		52	.24-28						
Q2 2013	JAN	1	.31-04						
		2	.07-11						
		3	.14-18	SOC	x		Reg.2027/97 - Air carrier liability in the event of accidents - WS	.16-18	Tbilisi
		4	.21-25	SOC		x	Reg.1107/2006 - Rights of disabled/reduced mobility persons - GE	.21-23	Tbilisi
		5	.28-01	MAR		x	Reg.1008/2008-Op.air services + Reg.785/2004-Ins. Req.for air carriers - GE	.28-01	Tbilisi
	FEB	6	.04-08	MAR	x		Dir.67/96 - Ground handing market access - WS	.04-07	Tbilisi
		7	.11-15						
		8	.18-22						
		9	.25.01						
	MAR	10	.04-08	SOC	x		Dir.79/2000 - Working Time - Mobile Workers - WS	.05-07	Kiev
		11	.11-15						
		12	.18-22						
		13	.25-29						

0 3 2 0 1 3	APR	14	.01-05	SOC		x	Reg.2027/97 - Air carrier liability in the event of accidents - GE	.02-04	Tbilisi
		15	.08-12						
		16	.15-19	ENV	x		Dir.30/2002-Noise op.restrict.+Dir.49/2002-As.&mngmnt env.noise - WS	.16-18	Kiev
		17	.22-26						
		18	.29-03						
	MAY	19	.06-10	SOC		x	Dir.79/2000 - Working Time - Mobile Workers - GE	.06-08	Tbilisi
		20	.13-17						
		21	.20-24						
		22	.27-31						
	JUN	23	.03-07	MAR		x	Dir.67/96 - Ground handing market access - GE	.03-07	Tbilisi
		24	.10-14						
		25	.17-21	MAR	x		Dir.12/2009 - Airport charges - AC	.18-19	Kiev
		26	.24-28						
0 4 2 0 1 3	JUL	27	.01-05						
		28	.08-12						
		29	.15-19						
		30	.22-26						
		31	.29-02						
	AUG	32	.05-09						
		33	.12-16						
		34	.19-23						
		35	.26-30						
	SEP	36	.02-06	MAR		x	Reg.1008/2008-Op.air services + Reg.785/2004-Ins. Req.for air carriers - GE	.02-06	Tbilisi
		37	.09-13						
		38	.16-20	ENV	x		Noise-related issues - ST	.17-19	BG or RO
		39	.23-27						

5 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ

В приведенной ниже таблице отражены человеко-дни краткосрочных экспертов, которые будут использоваться для технических компонентов помощи и их различных фаз, т.е. подготовка (которая также включает в себя подготовку доклада миссии), переезды и мероприятия. Итоги представлены по компонентам и по фазам. Общее количество человеко-дней краткосрочных экспертов, запланированных на техническую помощь в Грузии, составляет 42 человеко-дня.

Человеко-дни ключевых экспертов не включены в эту таблицу. Тем не менее, планируется, что один из участников проекта, ключевой эксперт KE3 - эксперт по правовым вопросам, проследит за деятельностью в качестве координатора. Человеко-дни, используемые для этих целей, являются частью распределения трудовых ресурсов, определенных для WP3. Задача ключевого эксперта состоит в мониторинге текущей деятельности и сборе комментариев от участников и инструкторов. Эта информация будет полезна для регулировки дальнейшей деятельности, в случае возникновения такой необходимости.

		STE MANDAYS			
Code	Technical assistance component	PREPAR	ONSITE	TRAVEL	TOTAL
	MARKET ACCESS (MAR)	**TOTAL:**			**17**
LIC	Operation of air services (licensing)	3	5	1	9
INS	Insurance requirements for air carriers				
GHM	Ground handling market access	2	5	1	8
	ENVIRONMENT (ENV)	**TOTAL:**			**5**
CH3	Operation of aeroplanes - Chapter 3	1	3	1	5
	SOCIAL - CONSUMER PROTECTION (SOC)	**TOTAL:**			**20**
WTM	Working time of mobile workers - civil aviation	1	3	1	5
LIA	Air carrier liability in the event of accidents	1	3	1	5
DEL	Denied boarding, cancellation or long delay	1	3	1	5
PRM	Rights of disabled/reduced mobility persons	1	3	1	5
	TOTAL	**10**	**25**	**7**	**42**

Необходимость обоснования количества человеко-дней краткосрочных экспертов объясняется следующим:

- Количество краткосрочных экспертов — это всегда один эксперт по каждому компоненту.
- Подготовка является функцией содержания компонента технической помощи. Она представляет собой в большинстве случаев один день, или два дня, если предмет довольно сложный (наземное обслуживание) и/или скомбинирован с другим предметом (лицензирование, требования по страхованию); это дополнительное время также объясняется более длительным изучением на месте в ходе технической помощи, требующей более глубокого понимания для подготовки.
- Миссия на месте составляет 3 дня в большинстве случаев, за исключением случаев, упомянутых выше и по тем же причинам.
- Переезды всегда считаются за один день на одного инструктора по поездке туда-обратно (полдня в одну сторону) между Западной Европой и Тбилиси.