

УДК 351.814.334

*Кабулова Гульмира Суйиншбай кизи*  
*Магистр ТГТУ, Кафедра «Системы аэронавигации»*  
*Научный руководитель: Шамсиев Заир Зияевич*  
*д.т.н., профессор ТГТУ*

**АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ВНЕДРЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ ИКАО В  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАНА.**

*Аннотация:* В данной статье приводится анализ по выявлению уровня внедрения документов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в процедуру управления гражданской авиации Республики Узбекистан, непосредственно связанной с безопасностью полетов. Так же, на основе стандартов ИКАО, и ежеквартальных отчётов, производится сравнение с некоторыми странами СНГ для более подробного проведения исследования.

**Ключевые слова:** ИКАО, SARPs, Стандарты, Рекомендуемая практика, Процедуры.

*Kabulova Gulmira Suiinshbai kizi*  
*Master of TSTU, Department of "Air Navigation Systems"*  
*Scientific adviser: Shamsiev Zair Ziyaevich*  
*Doctor of Technical Sciences, Professor, TSTU*

**ANALYSIS OF THE STATUS OF IMPLEMENTATION ICAO  
DOCUMENTS IN CIVIL AVIATION OF THE REPUBLIC OF  
UZBEKISTAN.**

*Abstract:* This article provides an analysis to identify the level of implementation of documents of the International Civil Aviation Organization (ICAO) in the civil aviation management procedure of the Republic of

*Uzbekistan, directly related to flight safety. Also, based on ICAO standards, and quarterly reports, a comparison is made with some CIS countries for a more detailed study.*

**Keywords:** *ICAO, SARPs, Standards, Recommended Practice, Procedures.*

Международная организация гражданской авиации (ИКАО/ICAO), являющаяся специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, была создана в результате подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года Конвенции о международной гражданской авиации. ИКАО наблюдает за безопасным и планомерным ростом международных воздушных сообщений.

Цель ИКАО состоит в удовлетворении потребности населения в безопасном, регулярном, эффективном, и экономичном международном воздушном транспорте и обеспечении безопасного и планомерного роста международной гражданской авиации во всем мире. Она поощряет конструирование и эксплуатацию самолетов в мирных целях, а также создание и развитие авиалиний, аэропортов и навигационного оборудования.

Для выполнения этих целей и задач ИКАО:

- принимает международные стандарты и рекомендации, применяемые к конструкциям и характеристикам самолетов и большей части их оборудования, регламентирующие работу пилотов, летных экипажей, авиадиспетчеров и сотрудников наземных служб и служб технического обслуживания, а также требований безопасности и порядка работы международных аэропортов;
- разрабатывает правила визуального пилотирования и пилотирования по приборам, а также аэронавигационные карты, используемые в международной навигации. В сферу ее ответственности

входят также системы авиационных телекоммуникаций, радиочастоты и меры безопасности;

- принимает меры по минимизации воздействия авиации на окружающую среду за счет сокращения выбросов и ограничения уровня шума самолетов;

- облегчает движение самолетов, пассажиров, экипажей, багажа, грузов и почтовых отправок через границы за счет стандартизации таможенных, иммиграционных, санитарных правил и иных формальностей<sup>[11]</sup>.

ИКАО принимает большое количество юридических актов, унифицирующих правила полетов, требования к авиационному персоналу, нормам летной годности воздушных судов. Эти документы содержат различные правила и имеют соответствующие названия: "Стандарты", "Рекомендуемая практика", "Процедуры".

Стандарт - любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летным характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признано необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного движения, а его соблюдение - обязательным для всех государств - членов ИКАО.

Рекомендуемая практика - те же требования, что и в понятие "Стандарт", но их единообразное применение признано желательным и к соблюдению которых будут стремиться государства - члены ИКАО.

Любое положение, принимающее статус Стандарта или Рекомендуемой практики (Рекомендации), после утверждения его советом ИКАО, государства - члены ИКАО имеют право не принять тот или иной статус, но при этом они обязаны уведомить об этом Совет ИКАО в месячный срок.

Внедрение Стандартов и Рекомендаций - трудоемко и дорогостояще. Для упрощения решения этой задачи международные Стандарты и Рекомендации оформляются в виде Приложений к Чикагской конвенции (аннексов - от английского слова Annex)<sup>[2]</sup>.

ИКАО в Руководстве по организации контроля обеспечения безопасности полетов (Doc. 9734) в качестве основных составляющих системы контроля обеспечения безопасности полетов определила ряд критических элементов, которые должны приниматься во внимание в интересах эффективного осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур. Одним из основных критических элементов государственной системы контроля обеспечения безопасности полетов является основное авиационное законодательство.

При этом предусмотрено, что если государство затрудняется в применении каких-либо международных стандартов или процедур и пожелает установить собственные правила или практику, отличные от установленных международными стандартами, оно должно уведомить ИКАО о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. Следует подчеркнуть, что нет абсолютного императивного требования соблюдения всех стандартов на уровне ИКАО. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства».

В целях стандартизации ИКАО использует протокольные вопросники. Для упрощения проведения проверок и распределения работы между членами групп по проведению проверки разработаны отдельные вопросники на каждую область проверки, включая:

1) основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG);

- 2) организация гражданской авиации (ORG);
- 3) выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL);
- 4) производство полетов воздушных судов (OPS);
- 5) летная годность воздушных судов (AIR);
- 6) расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG);
- 7) аэронавигационное обслуживание (ANS);
- 8) аэродромы и наземные средства (AGA).

В этой связи, проверки ИКАО предусматривают оценку системы контроля обеспечения безопасности полетов по эффективности внедрения SARPs в государствах в разрезе критических элементов и областей проверки. На сегодняшний день ИКАО в ходе проведения аудита авиационных властей использует 1047 протокольных вопроса. Необходимо отметить, что ИКАО регулярно проводит пересмотр протокольных вопросов и их количество может незначительно варьироваться.

Результаты аудита ИКАО определяют уровень внедрения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в государстве, а также недостатки, влияющие на безопасность полетов. Уровень эффективного внедрения – это показатель реализации SARPs в процентах, определяемый соотношением суммарного количества протокольных вопросов, ответы на которые были признаны удовлетворительными по каждой области проверки к общему количеству протокольных вопросов.

В настоящее время, согласно данным ИКАО, среднемировой уровень эффективного внедрения по основному авиационному законодательству и нормативным актам в сфере гражданской авиации составляет 71,49 %, а по критическим элементам - 74,51 %.

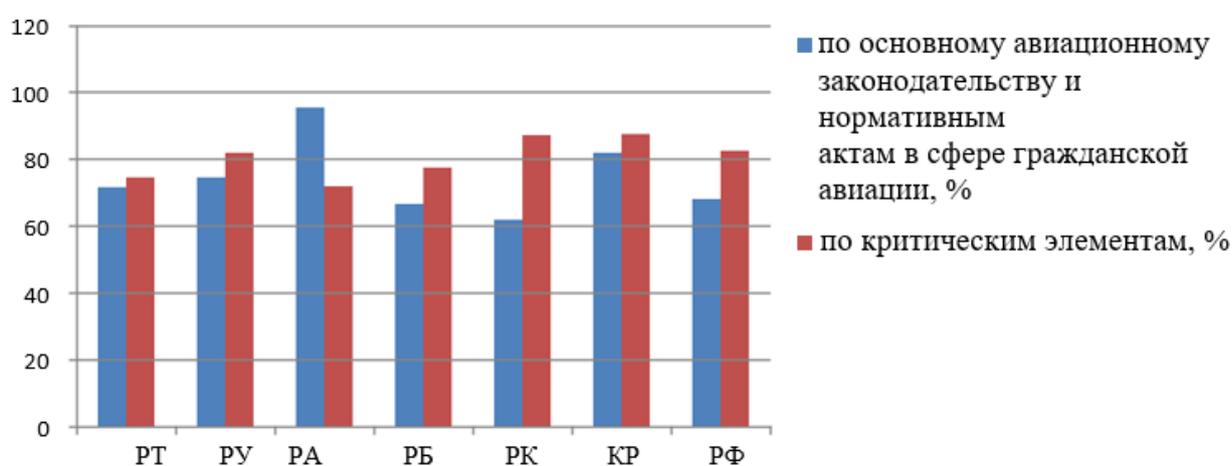
По итогам аудита в 2017-2018 гг. (таблица 1):

- самый высокий показатель внедрения по основному авиационному законодательству и нормативным актам в сфере гражданской авиации среди стран СНГ у Республики Армения - 95,45 % и самый низкий у Республики Казахстан - 61,9 %;

- самый высокий показатель внедрения по критическим элементам у Кыргызской Республики - 87,5 % и самый низкий среди стран СНГ у Республики Армения - 71,88 %.

- для Республики Узбекистан эти показатели можно оценить как средние и относительно средние. В частности, уровень эффективного внедрения по основному авиационному законодательству и нормативным актам в сфере гражданской авиации составляет 70,86 %, а по критическим элементам - 78,51 %.

Таблица 1. Уровень эффективного внедрения по основному



авиационному законодательству и нормативным актам в сфере гражданской авиации и по критическим элементам<sup>[3]</sup>.

Где, РТ – Республика Таджикистан, РУ – Республика Узбекистан, РА – Республика Армения, РБ – Республики Беларусь, РК – Республика Киргизстан, КР – Казахская Республика, РФ – Российская Федерация.

В заключении следует отметить тот факт, что сравнительный анализ национального законодательства государств – членов некоторых стран

СНГ в области гражданской авиации на соответствие стандартам и рекомендуемой практике ИКАО показал, что государства – члены неоднократно проходили проверки ИКАО с достаточно высоким, но все же различным уровнем соответствия. Такой результат, главным образом, связан с разными факторами в отрасли гражданской авиации, а также с внутренней политикой.

При обеспечении соответствия между национальными нормативными правовыми актами и международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО законодательство проходит рассмотрение и согласование в разных государственных органах, в результате теряются основные элементы международных стандартов, что не обеспечивает полного соответствия национального авиационного законодательства государства международным стандартам и рекомендуемой практике ИКАО.

Государствам – членам следует максимально привести свои авиационные законодательства в соответствие с международными стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и обеспечить непрерывный мониторинг их соответствия последним.

#### **Использованные источники:**

1. Концепция и системы CNS/АТМ в гражданской авиации, под редакцией Г.А. Крыжановского / Москва ИКЦ «Академия» 2003г. стр.15-34.
2. Семинар преимущество повышения эффективности использования воздушного пространства за счет использования комплекса средств ОВД/ Алматы, Казахстан 14-16, 2001г.
3. CNS/АТМ as part of a national system / Irina Khurgin program. International programs Lockheed Martin Air Traffic Management. May 2001y. Almaty.

4. Малишевский А.В. Некоторые вопросы повышения эффективности перспективных систем УВД//В кн. Вопросы оценки эффективности процессов УВД. - Л.: ОЛАГА, 2006, стр.87-90.
5. Зобов Н. ОВД: соизмерять расходы с доходами/Гражданская авиация. -М., № 2, 1998, стр.20-22.