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 отправлений через границы за счет стандартизации таможенных, иммиграционных, санитарных правил и иных формальностей[1].

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) [2].

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 международных 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):

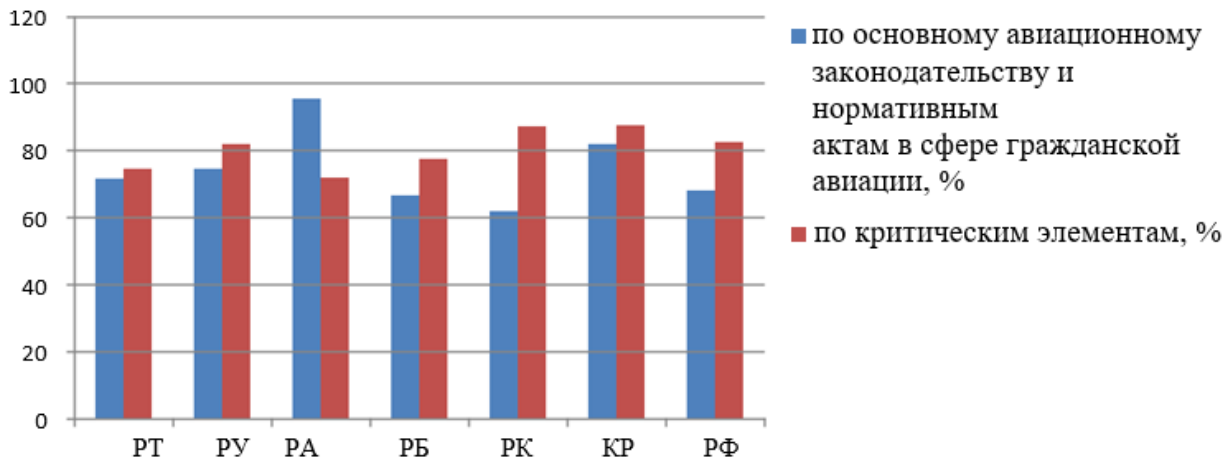
- самый высокий показатель внедрения по основному авиационному законодательству и нормативным актам в сфере

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 [3].



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/ATM в гражданском 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/ATM 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.