

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 15 повестки дня. Программа авиационной безопасности****ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И РЕКОМЕНДУЕМАЯ
РАБОЧАЯ ПРАКТИКА**

(Представлено Египтом)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе говорится об обязательстве Договаривающегося государства проводить сертификацию лиц, занимающихся проведением досмотра, и подчеркивается важное значение, которое имеет человеческий фактор в системе мер безопасности гражданской авиации, особенно при внедрении перспективных технологий. Кроме того, в документе рекомендуется некоторая рабочая практика.

Действия: Ассамблее предлагается рассмотреть настоящий документ и рекомендовать следующую рабочую практику:

- a) последовательно учитывать знания в области человеческого фактора на всех этапах планирования мер авиационной безопасности;
- b) улучшать культуру организации и условия работы, в рамках которых сотрудники выполняют возложенные на них обязанности;
- c) установить и поддерживать среди всех сторон, заинтересованных в обеспечении безопасности гражданской авиации, практику отказа от обвинений;
- d) способствовать сотрудничеству на национальном и международном уровнях посредством проведения конференций и семинаров по вопросам человеческого фактора в системе мер безопасности гражданской авиации.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ будет способствовать достижению стратегической цели В (<i>Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире</i>)
<i>Финансовые последствия</i>	Неприменимо
<i>Справочный материал</i>	Приложение 14, <i>Аэродромы</i> Приложение 17, <i>Безопасность</i> Приложение 9, <i>Упрощение формальностей</i> Приложение 18, <i>Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху</i> Дос 9808, <i>Человеческий фактор в системе мер безопасности гражданской авиации</i> Дос 8973, <i>Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства</i>

1.1 В п. 3.4.3 Приложения 17 ИКАО говорится, что: "Каждое Договаривающееся государство обеспечивает, чтобы лица, занимающиеся проведением досмотра, проходили сертификацию в соответствии с требованиями, предусмотренными в национальной программе безопасности гражданской авиации, в целях обеспечения постоянного и последовательного соблюдения стандартов работоспособности".

1.2 В Приложении 17 ИКАО (Безопасность) досмотр определяется как: "Применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и/или обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут использоваться для осуществления акта незаконного вмешательства".

1.3 Регламентирующие органы не уделяют сотрудникам и оборудованию служб авиационной безопасности гражданской авиации столько же внимания в сфере регламентирования и сертификации, сколько они уделяют летным экипажам, АСТ, сотрудникам, занятым выполнением технического обслуживания, и используемому ими соответствующему оборудованию.

1.4 Исторически сложилось так, что в рамках подхода к обеспечению авиационной безопасности гражданской авиации основное внимание уделяется технологии с целью устранить ошибки посредством исключения из системы человека-оператора.

1.5 Эксплуатанты некоторых аэропортов предусматривают проведение проверок в целях безопасности, которые будут полностью скрыты от пассажиров и других лиц на протяжении всего их пути через терминал. В такой системе будет использоваться самые совершенные камеры с высокой разрешающей способностью для распознавания черт лица и профайлинга. Содержимое багажа будет просвечиваться на расстоянии с помощью лазерной системы, а улавливание следов взрывчатых веществ будет осуществляться на специализированных порталах терминала.

1.6 Все эти операции будут осуществляться с минимальным вмешательством человека с той целью, чтобы избавиться от необходимости решать вопросы набора персонала, обучения, составления расписания смен и т. д.

1.7 Помимо абсолютных показателей обнаружения, реализация этих сценариев предусматривает отсутствие ложных тревог и совершенную интеграцию систем. Такие сценарии могли бы в то же время усилить эффект сдерживания, который проявляется за счет использования в международной гражданской авиации контрольных пунктов досмотра в целях безопасности.

1.8 Однако в докладах делается вывод, согласно которому предполагается, что интеграция не приведет к сокращению числа сотрудников, необходимых для работы на пунктах досмотра, поскольку:

- a) высокая частота сигналов тревоги обуславливает необходимость физической проверки и ручного досмотра пассажиров и предметов ручной клади;
- b) эффективное использование рентгеновского оборудования требует, чтобы чемоданы располагались на расстоянии друг от друга и размещались таким образом, чтобы получить максимальный размер изображения и свести к минимуму возможность застревания;

- c) с учетом возможности задержания подозрительных пассажиров при минимальном перерыве процесса оформления пассажиров потребуется достаточное количество сотрудников;
- d) несмотря на четкое обозначение пунктов досмотра, пассажиры обычно оставляют при себе металлические предметы, в связи с чем требуется вмешательство сотрудников, занимающихся досмотром.

— КОНЕЦ —