



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Каир (Египет), 22 марта – 2 апреля 2004 года

Пункт 5 повестки дня. Модернизация аэропортовых средств и систем обслуживания

НОВЫЕ КРУПНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В 2006 году для осуществления коммерческих перевозок в эксплуатацию планируется ввести самолет "Эрбас А-380". По сравнению с "Боингом 747-400", вмещающим от 350 до 400 пассажиров (самое крупное сегодня воздушное судно, выполняющее регулярные коммерческие перевозки), "Эрбас А-380" сможет перевозить 555–800 пассажиров. Его размах крыла составляет 79,8 м (250 футов), что на 50 футов шире, чем у В-747, а по взлетному весу (560 т) он тяжелее В-747 приблизительно на 150 т. При максимальной емкости топливных баков свыше 300 000 л потенциальная дальность полета этого самолета составляет более 7000 миль, что дает целый ряд вариантов выполнения беспосадочных полетов и, следовательно, позволяет преодолеть некоторые нынешние ограничения, обусловленные расписаниями. Предполагается, что первоначально он будет обслуживать небольшое число крупных пунктов, однако их перечень, по всей вероятности, быстро возрастет.

1.2 Это воздушное судно потребует специального обслуживания на аэродромах. Для введения в эксплуатацию столь крупного воздушного судна необходимо будет пересмотреть соответствующую практику обеспечения безопасности, в том числе с учетом неизбежных последствий нехватки площади на существующих аэродромах. Значительное увеличение пассажироместности этих воздушных судов поднимает ряд важных вопросов, связанных с обеспечением безопасности (перед посадкой на борт, во время посадки на борт/высадки с борта и в полете) и упрощением формальностей. Пришла пора пересмотреть некоторые давно принятые основные принципы и методы оформления пассажиров и обработки багажа. Для обеспечения благожелательного отношения пассажиров это означает исключение продолжительных задержек при оформлении пассажиров. Поэтому важнейшим вопросом в будущем будет готовность аэропортов к приему крупных воздушных судов в соответствии с положениями Приложения 14 (*Аэродромы*), 17 (*Безопасность*) и 9 (*Упрощение формальностей*).

2. ВОПРОСЫ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ

2.1 Влияние на зоны регистрации

2.1.1 Значительное увеличение количества прибывающих и убывающих через одну зону пассажиров будет сказываться в каждом пункте. Эффект может быть таким же, как и при одновременном прибытии или убытии в одном и том же месте или одной и той же регистрационной зоне двух В-747.

2.1.2 При таком большом количестве пассажиров придется производить регистрацию приблизительно 1200–2000 мест багажа. С учетом этой потребности необходимо будет принять меры по организации совместного использования аэровокзальных помещений. Увеличение числа пассажиров в зонах регистрации и ожидания перед посадкой на борт повысит нагрузку на персонал пассажирской службы. Необходимо будет рассмотреть такие вопросы, как обращение с трудными или нарушающими порядок пассажирами, в случае непредвиденной задержки или более серьезного инцидента.

2.2 Досмотр пассажиров и багажа

2.2.1 Скапливать такое большое количество людей нежелательно ни с точки зрения безопасности, ни с учетом возможности негативной реакции пассажиров. Дополнительные задержки и излишние ограничения должны быть сокращены или устранены.

2.2.2 Возникает вопрос, позволяют ли традиционные методы досмотра своевременно оформлять столь большое число пассажиров. Простой подсчет на основе среднего времени оформления одного пассажира, предполагаемого количества пассажиров и приемлемого предпосадочного цикла продиктует количество пунктов досмотра, требующихся в зоне регистрации.

2.2.3 Очевидно, что зависимость от индивидуального физического досмотра необходимо уменьшить. Сможет ли двухуровневая система проверки, предусматривающая повторный и более тщательный досмотр пассажиров, относящихся к категории повышенного риска, включая потенциально недисциплинированных пассажиров, помочь решить проблему? Для этого потребуются гораздо более высокая степень сотрудничества и обмена информацией между полномочными органами и эксплуатантами во всем мире, однако это может привести к гораздо лучшему использованию ресурсов.

2.2.4 Можно утверждать, что выявление потенциально недисциплинированных пассажиров при использовании крупных воздушных судов приобретает более важное значение, чем при использовании небольших. Статистически увеличивается вероятность возникновения инцидента, способного повлиять на значительное число людей.

2.2.5 Поправка 10 к Приложению 17 предусматривает подготовку персонала служб безопасности и выдачу им сертификатов. Достаточной ли будет численность персонала для удовлетворения возросших требований? Каким будет влияние на работу в часы пик? Некоторое улучшение процедур предварительного оформления или применение иного подхода может облегчить выполнение этих требований.

2.2.6 Аналогичные проблемы возникнут в отношении эмиграционного и таможенного оформления прибывающих пассажиров. Исходить из возможности увеличения численности персонала нельзя. Необходимо будет установить прогрессивные процедуры, основанные на применении автоматизированных систем предварительной информации и самообслуживания.

2.3 Организация досмотра багажа

2.3.1 Стандарт 4.4.8 Приложения 17 требует 100% досмотра багажа с 1 января 2006 года. С учетом предполагаемого количества багажа, который придется досматривать, это потребует наличия более быстрого и надежного оборудования досмотра, что поднимает вопрос о возможности достижения этой цели по доступной для аэропортов, авиакомпаний и их клиентов цене. При отсутствии значительного прогресса в увеличении скорости обработки можно предполагать, что продолжительные задержки на земле будут сводить на нет выгоды повышения производительности, обусловленные использованием этих новых воздушных судов. Необходимо будет пересмотреть методы досмотра с учетом физических ограничений оборудования, а также ограниченности площади и времени.

2.4 Повышенная опасность для пассажиров

2.4.1 Явно большое число прибывающих пассажиров или пассажиров, проходящих в определенное время регистрацию на конкретный рейс, выполняемый на новом крупном воздушном судне, может представлять собой заманчивую цель для террористов. Ею могут быть длинные очереди как внутри, так и за пределами охраняемых зон, включая площадки для стоянки автомашин, где нападение может быть совершено с небольшим риском обнаружения.

2.5 Стерильные зоны

2.5.1 После прохождения проверки в пунктах контроля в целях безопасности значительное число пассажиров должно быть изолировано от прибывающих пассажиров и внешних угроз. Потребуется иметь подходящие комбинации залов ожидания перед посадкой на борт, и это требование может создать эксплуатантам проблему, которая будет обостряться в случае технических задержек или задержек по метеоусловиям.

2.5.2 Недисциплинированные пассажиры в многолюдной зоне, наполненной сотнями других пассажиров, могут представлять серьезную проблему. Персоналу придется приобретать дополнительные навыки по управлению кризисными ситуациями и/или ведению переговоров в целях своевременного устранения инцидентов.

2.6 Посадка на борт

2.6.1 Организация движения такого большого количества людей на борт и с борта воздушного судна также будет представлять проблему для персонала наземного обслуживания. Движение будет зависеть от конфигурации модели воздушного судна и количества имеющихся загрузочных трапов. Там, где размеры перрона или мест стоянки будут ограничивать доступ новых крупнофюзеляжных воздушных судов (ввиду значительно большего размаха крыла), могут потребоваться специальные места или зоны остановки. Такая перспектива вряд ли будет всегда приветствоваться полномочными органами безопасности, что в свою очередь может вызвать ограничения в расписаниях полетов. При непредвиденных задержках, препятствующих использованию специальных мест стоянки, посадка или высадка пассажиров с использованием альтернативных средств замедлится или усложнится, что в свою очередь может вызвать растягивание ресурсов и создать проблемы безопасности.

2.7 Предполетный досмотр в целях безопасности

2.7.1 Предполетный и послеполетный досмотр в целях безопасности также должен приниматься во внимание. При использовании значительно более крупных воздушных судов потребуются лучше подготовленные и проверенные сотрудники по проведению досмотра. Кроме того, как и все другие воздушные суда, крупнофюзеляжные самолеты должны будут оставаться "стерильными" до начала посадки.

2.8 Зоны стоянки воздушных судов

2.8.1 В связи с ограниченной площадью перрона может потребоваться выделение специальных зон стоянки (возможно удаленных), что вызовет дополнительные проблемы обеспечения безопасности. Расположение аэродрома может предопределить альтернативные и предсказуемые маршруты руления, в которых террористы могут быстро разобраться, облегчив себе задачу нападения. Места стоянки должны выбираться тщательно, поскольку воздушное судно хвостом в 80 футов (25,6 м) будет легко узнаваться.

2.9 Обстановка в полете

2.9.1 Увеличение числа пассажиров поднимает вопрос о том, как они будут реагировать на любую форму инцидента или напряженной обстановки, включая задержки, плохие метеоусловия и поведение недисциплинированных пассажиров. Подобные риски, вероятно, будут возрастать пропорционально количеству перевозимых пассажиров. Чем чреваты действия по урегулированию аварийной ситуации, связанной с безопасностью, в условиях возможного наличия на верхней палубе 200 пассажиров?

2.9.2 Сколько сотрудников службы безопасности потребуется иметь на борту воздушного судна, вмещающего 550–800 кресел, и будут ли их функции такими же, какие они выполняют сегодня на менее крупных воздушных судах? Как будет формироваться теперь летный экипаж? Какую роль будет играть персонал, обслуживающий салон? Какой тип подготовки потребуется проходить?

2.9.3 В связи с ростом числа пассажиров увеличится частота непредвиденных событий, и компании пожелают сократить число случаев изменения маршрута из-за оказания неотложной медицинской помощи. На борту, возможно, потребуется иметь средства вне поля зрения пассажиров. Какой тип подготовки и уровень квалификации потребуется от лиц, оказывающих первую медицинскую помощь, и будут ли для этого нужны согласованные на международном уровне стандарты? Будут ли они освобождаться от уголовного преследования и какое специальное оснащение потребуется?

2.9.4 С увеличением числа пассажиров возрастает значение применения мер пресечения в отношении недисциплинированных пассажиров. В подобных условиях пассажир, нарушающий общественный порядок, может в значительной степени беспокоить других пассажиров и членов экипажа. Потребуется предоставление права ограничения свободы действий и, возможно, выделение надежного места для содержания такого лица под стражей.

2.10 Угроза, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)

2.10.1 Угроза, создаваемая ПЗРК, возрастает и новые крупные воздушные суда могут представлять собой гигантскую и заманчивую цель. В связи со значительным общим взлетным весом и большой емкостью топливных баков такого самолета имеется вероятность массового разрушения в случае инцидента вблизи от крупного города.

3. ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ

3.1 Специализированному совещанию предлагается провести обмен мнениями по данному вопросу и рекомендовать, чтобы при разработке/изменении Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 9, а также в Приложении 7, учитывались проблемы, связанные с вводом в эксплуатацию новых крупных воздушных судов.