



**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ**

**АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ**

**ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией**

**ВНЕДРЕНИЕ ЗАМКОВ С ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫМ УПРАВЛЕНИЕМ  
ДЛЯ ВЕРХНИХ БАГАЖНЫХ ПОЛОК ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

(Представлено Республикой Молдова)

**КРАТКАЯ СПРАВКА**

В настоящем рабочем документе обосновывается необходимость введения новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) для улучшения процедур аварийной эвакуации, в частности путем установки замков с централизованным управлением для верхних багажных полок воздушных судов и изменения соответствующих инструкций для членов кабинного экипажа.

**Действия:** Ассамблее предлагается:

а) призвать Договаривающиеся государства признать, что существующая практика и правила в отношении аварийной эвакуации не обеспечивают надлежащего уровня регулирования для обеспечения безопасного и упорядоченного поведения пассажиров в отношении вопросов, связанных с ручной кладью, во время аварийных ситуаций, в частности желая пассажиров забрать свои вещи перед тем, как покинуть воздушное судно;

б) поручить ИКАО приступить к разработке SARPS, предусматривающих необходимость установки замков с централизованным управлением для верхних багажных полок, обеспечивая тем самым защиту от несанкционированного доступа во время аварийных процедур;

в) поручить ИКАО определить пробелы в правилах регулирования и наилучший механизм для инициирования пересмотра положений, касающихся ручной клади, и внести в них соответствующие поправки;

г) призвать отраслевые органы по стандартизации и отрасль разработать соответствующие технические решения и инструкции.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Безопасность полетов"
<i>Финансовые последствия</i>	Упомянутая в настоящем документе деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов

<i>Справочный материал</i>	<i>Приложение 6, Эксплуатация воздушных судов Приложение 8, Летная годность воздушных судов Приложение 19, Управление безопасностью полетов "Руководство по летной годности" (Дос 9760) "Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора" (Дос 8335) "Руководство по обучению членов кабинного экипажа" (Дос 10002) "Руководство по управлению безопасностью полетов" (Дос 9859)</i>
----------------------------	---

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе расследования ряда авиационных происшествий и инцидентов было доказано наличие неоднократных случаев игнорирования пассажирами инструкций авиакомпаний по безопасности, когда пассажиры эвакуировались с воздушного судна со своей ручной кладью. В то время как члены кабинного экипажа должны давать пассажирам четкое указание оставить свои вещи, реальное положение дел во многих случаях по-прежнему свидетельствует о том, что определенное количество людей игнорирует данные указания. Такое поведение обусловлено человеческой природой и инстинктами; оно создает риски для безопасности, замедляя процесс эвакуации, потенциально блокируя аварийные выходы, и приводит к прокалыванию аварийно-спасательных трапов и падению давления в них. Как показывает практика, такие риски не могут быть устранены простыми и мягкими мерами, такими как указания или просьбы.

1.2 Авиакомпании имеют ограниченное влияние и ограниченные возможности для обеспечения того, чтобы вес и размеры ручной клади соответствовали техническим требованиям, предъявляемым к верхним багажным полкам. Например, при активном использовании самостоятельно оформляемых посадочных талонов авиакомпании иногда не проводят весового контроля ручной клади, в связи с чем довольно трудно или даже невозможно оценить соответствующие риски, которые такой багаж может создать во время эвакуации.

1.3 Несколько экспертных исследований, в том числе исследования, проведенные Королевским авиационным обществом Англии, исследование, проведенное Европейским агентством по безопасности полетов в отношении требований по безопасности в кабине в рамках сертификационной спецификации CS-25, и доклады Национальной комиссии по безопасности на транспорте и Федерального авиационного управления США свидетельствуют о том, что стремление пассажиров получить доступ к своим личным вещам, игнорируя указания членов кабинного экипажа, может оказать очень негативное влияние на безопасность людей на борту воздушного судна.

## 2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 В настоящее время в Приложениях ИКАО и документах ИКАО не содержится SARPS относительно установки замков с централизованным управлением для верхних багажных полок на воздушных судах.

2.2 В то же время многочисленные конкретные исследования и отчеты о расследованиях свидетельствуют о том, что в случае аварийной эвакуации пассажиры часто либо добровольно – получая доступ к верхним багажным полкам, либо недобровольно – наталкиваясь на выпавшие сумки и одежду, имеют дело с ручной кладью, находящейся на борту воздушного судна. Все это создает препятствия и увеличивает время, необходимое для эвакуации пассажиров.

2.3 Технической мерой для улучшения ситуации является внедрение замков с централизованным управлением для верхних багажных полок, позволяющих управлять их блокировкой, в частности, во время взлета и посадки.

2.4 Во избежание проблем с доступом членов кабинного экипажа к аварийному оборудованию верхние багажные полки, содержащие аварийное оборудование, не должны запираются.

2.5 Указания, которые члены кабинного экипажа должны давать пассажирам, также следует изменить – во-первых, чтобы отразить обязательный характер новых стандартов, подчеркнув степень ответственности пассажиров, которые, возможно, не будут соблюдать это требование, и во-вторых, чтобы четко разъяснить применение нового технического механизма и недопустимость попыток взлома запертых багажных полок.

2.6 Проблемы стоимости, веса, различные сложности и необходимость в дополнительном обслуживании должны быть тщательно рассмотрены на этапе внесения изменений в процесс изготовления, однако они не могут служить оправданием для снижения приемлемого уровня безопасности полетов.

### 3. **ВЫВОД**

3.1 Следует признать, что тематика и проблемы, касающиеся замков с централизованным управлением для верхних багажных полок, достигли достаточного уровня зрелости для внедрения SARPS на уровне ИКАО.

3.2 Необходимо разработать соответствующие поправки к Приложениям и документам ИКАО, чтобы отразить это требование и начало деятельности, необходимой для установки замков с централизованным управлением для верхних багажных полок.

— КОНЕЦ —