

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 37-Я СЕССИЯ****ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ****Пункт 13 повестки дня. Политика в области авиационной безопасности****ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПОВ
УЧЕТА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(Представлено Венесуэлой (Боливарианской Республикой))

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем документе представлено предложение, касающееся формирования основных принципов и справочных документов, обеспечивающих государствам основу разработки нормативных положений, рассматриваются применительно к человеческому фактору аспекты обучения персонала, который применяет меры обеспечения авиационной безопасности в аэропортах, а также отраслевые принципы правильного внедрения политики и программ в области человеческого фактора применительно к операторам, непосредственно занятым на своих рабочих местах обеспечением безопасности.

Действия: Ассамблее предлагается поддержать разработку и внедрение Организацией основных принципов и справочных документов, которые позволят:

а) государствам устанавливать нормативные положения, предписывающие операторам, отвечающим за применение мер обеспечения авиационной безопасности, проходить подготовку в области человеческого фактора;

б) организациям авиационной отрасли устанавливать политику и программы с целью повышения культуры деятельности в области авиационной безопасности;

с) разрабатывать специализированные программы подготовки в области человеческого фактора, рассчитанные на производственный персонал, отвечающий за авиационную безопасность в аэропортах.

| | |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i> | Данный рабочий документ связан со стратегической целью В <i>"Повышать уровень авиационной безопасности в гражданской авиации во всем мире"</i> |
| <i>Финансовые последствия</i> | Упомянутые в настоящем документе работы будут осуществляться в зависимости от наличия средств в бюджете по программам на 2011–2013 гг. и/или за счет внебюджетных поступлений |
| <i>Справочный материал</i> | A37-WP/18 Doc 8973, <i>Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства</i> Doc 9808, <i>Человеческий фактор в системе мер безопасности гражданской авиации</i> Приложение 17. <i>Безопасность</i> |

¹ Текст на испанском языке был предоставлен Боливарианской Республикой Венесуэла.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Несмотря на высокий уровень развития технологии в авиационной отрасли, всегда необходимо учитывать важное значение человеческого фактора во всей деятельности гражданской авиации. Это отражено в резолюции Ассамблеи А36-13 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации"*, и на основе данной резолюции Аэронавигационная комиссия разработала проект рекомендаций и поправок к тексту Приложений и других документов, касающихся влияния человеческого фактора в нынешних и будущих условиях деятельности гражданской авиации.

1.2 В качестве части работы, порученной Ассамблей, были опубликованы руководящие документы, включая сборники и документы, которые касаются различных аспектов человеческого фактора и их воздействия на безопасность гражданской авиации. Эти материалы включают документ Дос 9808 *"Человеческий фактор в системе мер безопасности гражданской авиации"* (1-е издание, 2002 год).

1.3 В документе Дос 9808 определены основные принципы, касающиеся учета технологических факторов в системе мер авиационной безопасности, например таких как использование новых технологий, проецирование изображения представляющих угрозу предметов, использование систем обнаружения наличия малого количества взрывчатых веществ, обнаружения жидкостей, эргономического проектирования рабочих мест и пр. Он также содержит рекомендации, касающиеся аспектов отбора, обучения, оценки и аттестации персонала, занимающиеся обеспечением безопасности, а также принципов учета условий деятельности с точки зрения безопасности. Наконец, 7-е издание *Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Дос 8973), том II *"Набор, отбор и подготовка кадров"*, содержит информацию об обучении персонала, занимающегося авиационной безопасностью, а также другого персонала, непосредственно не связанного с данной деятельностью.

1.4 В документах, предоставленных ИКАО государствам, отсутствуют директивные указания по внедрению четких принципов учета человеческого фактора при обеспечении авиационной безопасности, учитывая при этом три общих уровня действий и ответственности в данной области:

- a) нормативный контрольный уровень: компетентные полномочные органы в области авиационной безопасности;
- b) отраслевой уровень: эксплуатанты аэропортов, авиакомпании и пр.;
- c) рабочий уровень: персонал, непосредственно отвечающий за применение профилактических мер безопасности.

1.5 Нормативный контрольный уровень: для компетентных полномочных органов государств, отвечающих за установление нормативных положений, было бы чрезвычайно важным получить четкие указания, позволяющие им осуществлять соответствующую законодательную деятельность и запрашивать мнения различных связанных с отраслью сторон, которые разрабатывают политику и внутренние программы, касающиеся учета человеческого фактора при обеспечении безопасности гражданской авиации.

1.6 Отраслевой уровень: аналогичным образом, принимая во внимание нормативные положения, установленные компетентными полномочными органами в каждом государстве, соответствующие ответственные отраслевые структуры (эксплуатанты воздушных судов, авиакомпании и пр.) должны получить подробные указания относительно порядка разработки политики и программ внедрения, касающихся учета человеческого фактора в системе мер обеспечения безопасности гражданской авиации, с особым акцентом на подготовку персонала, непосредственно работающего в данной области, создание рабочих условий, соответствующих деятельности по обеспечению безопасности, а также внедрение новых технологий в области авиационной безопасности, учитывая при этом человеческий фактор.

1.7 Рабочий уровень: представляя собой наиболее важное звено в системе мер обеспечения безопасности, операторы, непосредственно отвечающие за применение профилактических мер обеспечения безопасности в аэропортах, должны, в этой связи, получить полезный эффект от внедрения четких руководящих принципов в области человеческого фактора. Эти руководящие принципы не должны фокусироваться исключительно на эргономических аспектах или на формировании соответствующих рабочих условий для облегчения работы; необходимо также учитывать аспекты, которые позволяют операторам справиться с постоянными вызовами, отраженными в следующих примерах:

- a) межличностные отношения в группе;
- b) преодоление коммуникационных барьеров;
- c) распознавание усталости и принятие соответствующих мер;
- d) управление стрессовыми ситуациями с учетом специфических характеристик деятельности по обеспечению авиационной безопасности;
- e) принятие соответствующих мер в случае трудноконтролируемых или нарушающих порядок пассажиров;
- f) работа с пассажирами, представляющими различные культуры;
- g) постоянная приверженность принятой в организации системе мер обеспечения безопасности;
- h) постоянное развитие и принципы личностного совершенствования;
- i) беспечность и ее влияние на безопасность;
- j) решение проблем и принятие решений;
- k) применение обоснованных решений при определении приоритетных мер, в числе прочих действий, при любой нештатной ситуации.

2. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

2.1 В результате рассмотрения содержания настоящего рабочего документа Ассамблее предлагается разработать и внедрить четкие руководящие принципы, а также справочные документы, позволяющие:

- a) государствам устанавливать внутренние регламентирующие инструменты, которые формализуют требования к обучению в области человеческого фактора для отрасли в целом, предназначенные для структур, отвечающих за принятие мер обеспечения безопасности гражданской авиации;
- b) эксплуатантам воздушных судов и аэропортов, аккредитованным агентам и всем организациям, отвечающим за осуществление профилактических мер по обеспечению безопасности гражданской авиации, внедрять внутренние руководящие принципы и программы, которые учитывают человеческий фактор в качестве фундаментального аспекта при формировании культуры деятельности по обеспечению безопасности в рамках компании;
- c) осуществлять разработку с акцентом на человеческий фактор специализированных программ подготовки эксплуатационного персонала, непосредственно отвечающего за применение профилактических мер обеспечения авиационной безопасности в аэропортах.

— КОНЕЦ —