

Кузнецова А.В.,

студент

3 курс, факультет «Аэропортов и инженерно-технического

обеспечения полетов»

ФГБОУ ВО Санкт-Петербургский университет Гражданской авиации

Россия, г. Санкт-Петербург

ПСИХОЛОГИЧЕСКАЯ РАБОТА С СИЛАМИ ОТБ ВО ВРЕМЯ ПРОХОЖДЕНИЯ АТТЕСТАЦИИ

***Аннотация:** в данной статье будет рассмотрено повышение уровня транспортной безопасности путем проведения личной психологической работы квалифицированного специалиста с сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте во время прохождения аттестации.*

***Ключевые слова:** силы обеспечения транспортной безопасности, аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, психофизиологическое тестирование, воздушный транспорт.*

***Annotation:** this article will consider the human factors that cause insufficient transport security and staff turnover on the example of Russian airports. The increase in the level of transport security will be evaluated by conducting personal psychological work by a qualified specialist with employees of the air transport security forces during the certification.*

***Key words:** civil aviation, transport security forces, certification bodies, certification of transport security forces, psychophysiological testing, air transport.*

В настоящее время организация высокого уровня безопасности является большой проблемой для многих аэропортов России, это связано со

значительными масштабами объекта, с надежностью тысяч сотрудников, с постоянно сменяющимися большими потоками пассажиров и встречающих, со стоимостью новейших систем безопасности и, наконец, с нехваткой высококвалифицированных кадров. И несмотря на появление новейших инновационных технологий в наше время, которые помогают обеспечивать АБ, все равно происходят авиационные происшествия, по большому мере связанные не со сбоями работы оборудования, а с человеческими факторами, влекущими за собой психологическую нестабильность личности во время стрессовых ситуаций.

Актуальность выбранной темы обусловлена необходимостью повышения уровня авиационной безопасности путем проведения психологической работы во время прохождения аттестации силами обеспечения транспортной безопасности. Проведение психологической работы с сотрудниками способно обеспечить прием на работу более подходящих на данную должность сотрудников, улучшить климат в коллективе, а также распознать скрытые угрозы, которые могут исходить от персонала.

Во время прохождения аттестации силы обеспечения транспортной безопасности проходят психофизиологическое тестирование на компьютере (состоящее из нескольких тестов) и на бумажном носителе (1 тест), показывающее характеристики личности, его психологическую устойчивость.

Все тесты, предоставляемые аттестуемым лицам, возможно самостоятельно, перед прохождением аттестации, просмотреть в сети «Интернет», из вышесказанного можно сделать вывод, что у будущих работников сил обеспечения транспортной безопасности есть возможность заранее ознакомиться, внимательно изучить и даже пройти данные тесты.

Если вся подробная информация по расшифровке тестов есть в открытом доступе, возникает логичный вопрос, а действительно ли все

результаты психофизиологического тестирования будут актуальными, непредвзятыми и корректными?

Кроме того, психофизиологическое тестирование проводится только для 3, 4, 5, 6, 7 категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

Для 1, 2 и 8 категорий психофизиологическое тестирование не проводится, к примеру, для пилотов (категория 2) не предусмотрено, несмотря на большую психологическую нагрузку во время нештатных ситуаций в рейсе.

Хотя, как показала практика, для пилотов независимое психофизиологическое тестирование необходимо. Так, например, 14 сентября 2008 года произошло крушение пассажирского самолета Boeing-737 авиакомпании «Аэрофлот-Норд» в Перми. На борту находилось 88 человек. Рейс SU821 вылетел из Москвы в Пермь. При подходе к Перми экипаж приступил к снижению. Экипаж получил указание от диспетчера продолжать снижение по определенной схеме, но командир сам себе назначил схему захода, которая не соответствовала ни одной из установленных схем.

Как оказалось в следствии расследования, основными причинами катастрофы стали потеря пространственной ориентации экипажем из-за сильной усталости, плохое взаимодействие между пилотами и алкогольное опьянение командира экипажа, что говорит о халатном, безответственном отношении пилота к своей работе, в том числе о психологической неготовности командира ВС к нештатной ситуации.

Существует ли однозначное решение для данной проблемы? Конечно нет. Но для минимизации рисков возникновения человеческих факторов органам аттестации стоит дополнительно привлечь высококвалифицированного независимого специалиста в области психологии личности. Профессиональный психолог сможет рассказать гораздо больше о личностных и психофизиологических качествах аттестуемых лиц при личном и групповом собеседованиях, нежели компьютер, который показывает уже подсчитанный результат.

И ко всему вышесказанному хотелось бы добавить, что профессиональный психолог может более четко и детально расшифровать результаты компьютерных тестов, нежели сотрудник отдела аттестации, не имеющий должной квалификации в данной области.

Что касается статистики, в 2021 году органом аттестации в Санкт-Петербурге было аттестовано около 3,5 тыс. сотрудников сил ОТБ на воздушном транспорте. Большое количество аттестуемых лиц в год говорит о том, что не все сотрудники способны пройти аттестацию с первого раза. Первое тестирование – психофизиологическое проходят практически все аттестуемые, а вот после него у многих возникают проблемы с тестом на знания, умения и навыки. Но это не дает стопроцентной гарантии того, что абсолютно все из этих ста процентов аттестуемых лиц психологически устойчивы, спокойны и тд, так как часть сотрудников, которым необходимо пройти аттестацию, просто на просто не приходят на нее, бывает даже, что и не один раз. Разве такое поведение сотрудника может говорить о его стабильности и хорошей психологической характеристике личности.

Заключение

Таким образом, для минимизации человеческого фактора во время обеспечения транспортной безопасности, допуска психологически устойчивых, стабильных сотрудников, органам аттестации и аттестующим организациям необходимо предоставить уже действующим сотрудникам отдела аттестации профессиональное образования психолога, либо нанять высококвалифицированного специалиста в данной области, который будет проводить дополнительные групповые и личные собеседования с сотрудниками сил обеспечения транспортной безопасности с целью отбора ответственных, психологически устойчивых и квалифицированных специалистов в области обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте. Также, необходимо ввести психофизиологическое тестирование для отдельных категорий (1,2,8), которым приходится

сталкиваться с большим психологическим стрессом, вследствие которого не все могут держать себя в руках и здраво мыслить.

Использованные источники:

1. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 №16-ФЗ (последняя редакция);
2. Постановление Правительства №172 от 25.02.2015 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» (ред. от 10.10.2020);
3. Интернет ресурс: сайт ЦТБ СПбГУГА - <https://spbguga.ru/struct/ctb/>;
4. Приказ Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231 «Об утверждении требований к знаниям, учениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта» (ред. от 04.09.2017).