

Утверждено  
Директором Агентства «Узавиация»  
Т.А. Назаров



# **РУКОВОДСТВО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП**

Документ № GM-AGA-004

Издание № 01/00

Дата вступления в силу: 20 Апреля 2023 года



	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/1

## 0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

### 0.1 Содержание

<b>0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА .....</b>	<b>1</b>
0.1 Содержание .....	1
0.2 Список Действующих Страниц.....	3
0.3 Список Рассылки .....	4
0.4 ЗАПИСЬ ПОПРАВКИ И ИЗМЕНЕНИЙ.....	4
0.5 Аббревиатура.....	5
0.6 Ссылки .....	6
0.7 Администрирование и Контроль .....	6
0.8 Термины «Должен», «Следует», «Может» .....	6
0.9 Определения.....	6
0.10 Введение .....	8
0.11 Область Применения Документа.....	8
<b>1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СОЗДАНИЯ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП .....</b>	<b>1</b>
1.1 Цель и Задачи.....	1
1.2 Стратегия RST .....	1
<b>2. ОБЛАСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОЛНОМОЧИЯ RST.....</b>	<b>1</b>
2.1 Деятельность RST в рамках СУБП.....	1
2.2 Общие Вопросы, Рассматриваемые в Рамках Обеспечения Безопасности на ВПП	
2.3 Круг полномочий RST .....	1
<b>3. СОСТАВ ГРУППЫ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ RST .....</b>	<b>1</b>
3.1 Организационная структура RST .....	1
3.2 Ответственность Председателя RST.....	2
3.3 Ответственность Участников RST .....	2
3.4 Ответственность Полномочного Органа.....	3
<b>4. СРЕДА РАБОЧЕГО ПРОЦЕССА ГРУППЫ .....</b>	<b>1</b>
4.1 Совещания Группы RST .....	1
4.2 Технические Процессы RST .....	1
4.3 Оценка Факторов Риска .....	1
4.4 Разработка Рекомендаций и Плана Действий .....	2
4.5 Учет/хранение Документов - Совместное Использование Данных .....	3
4.6 Непрерывный Процесс Улучшения .....	3

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Администрирование и Контроль Документа</b>	Глава/Стр.	0/2

**Приложение А. Образец плана совещания..... 1**  
**Приложение В. Образцы Форм Оценки Рисков и Докладов..... 1**  
**Приложение С. Образец Контрольного Листа для Внутреннего Аудита ..... 1**  
**Приложение D Список Полезных Документов..... 1**

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/3

## 0.2 Список Действующих Страниц

<b>Глава 0</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
3	20 АПР 2023	00
4	20 АПР 2023	00
5	20 АПР 2023	00
6	20 АПР 2023	00
7	20 АПР 2023	00
8	20 АПР 2023	00
<b>Глава 1</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
<b>Глава 2</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
<b>Глава 3</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
3	20 АПР 2023	00
4	20 АПР 2023	00
<b>Глава 4</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
3	20 АПР 2023	00
4	20 АПР 2023	00
<b>Приложение А</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
<b>Приложение В</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00

3	20 АПР 2023	00
4	20 АПР 2023	00
5	20 АПР 2023	00
6	20 АПР 2023	00
<b>Приложение С</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00
3	20 АПР 2023	00
4	20 АПР 2023	00
<b>Приложение Д</b>		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	20 АПР 2023	00
2	20 АПР 2023	00

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/4

### 0.3 Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Имя	Должность
Оригинал	(S)			
1	(S)			

(S) Soft Copy - (Электронная версия)

(H) Hard Copy - (Печатная версия)

**Примечание:** Электронные и печатные копии считаются «неконтролируемыми», если они напечатаны или не включены в этот список рассылки.

### 0.4 Запись Поправок и Изменений

Издание/Ревизия №	Дата Издания/Ревизии	Внесено кем	Причина
01/00	20 АПР 2023		

**Издание:** - Публикация документа, объединяющая все поправки, предшествующие текущей версии. Новая редакция документа не отображает текст поправок синим цветом. Текущая версия документа отображается на каждой странице в нижнем колонтитуле.

**Ревизия:** - Изменение, внесенное в часть документа, где оно отображается синим текстом или сопровождается вертикальной линией на правой стороне документа. Основная информация об изменениях (номер и дата) приведена в Перечне страниц Руководства с актуальной информацией и указана в заголовке соответствующей страницы и в самом контексте.



	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/6

## 0.6 Ссылки

Основные вопросы, включенные в данный документ, рассмотрены в положениях следующих международных документов:

- Док. 9870 Руководство по предотвращению несанкционированного выезда на ВПП,
- Док. 9830 Руководство по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS),
- Приложение 19 ИКАО Управление безопасностью полетов,
- Док. 9643 Руководство по одновременному использованию параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП (SOIR),
- Док. 9859 Руководство по управлению безопасностью полетов, и др.

## 0.7 Администрирование и Контроль

Руководство RST опубликовано как книга на листах формата А4. Файлы PDF будут заблокированы и подписаны, чтобы предотвратить изменения.

Руководство RST регулярно пересматривается и изменяется. Весь соответствующий персонал должен быть ознакомлен со всеми сделанными ревизиями.

Руководство RST будет изменено и пересмотрено в соответствии с требованиями Главы «Документация и контроль» «Руководства по контролю качества и нормотворчеству».

## 0.8 Термины «Должен», «Следует», «Может»

Следующие термины имеют смысл, изложенный ниже:

“Должен” - Глагол действия в императивном смысле означает, что применение правила или процедуры или положения является обязательным.

“Следует” - Означает, что рекомендуется применение процедуры или положения.

“Может” - Означает, что применение процедуры или положения является необязательным.

## 0.9 Определения

**Безопасность на ВПП.** Комплексная задача, затрагивающая как вопросы деятельности аэродромов, так и вопросы летной эксплуатации воздушных судов, организации воздушного движения, государственного регулирования, надзора и контроля.

**Вероятность фактора риска для безопасности полета.** Вероятность или частота, с которой могут произойти события с последствиями для безопасности полета.

**Выкат с ВПП.** Любое происшествие на аэродроме, связанное с полным или частичным выкатом ВС с взлетно-посадочной полосы, используемой при взлете, посадке, рулении или маневрировании.

**Государственная программа по безопасности ВПП / (RSP).** Комплексный свод правил и мероприятий, направленных на повышение безопасности на ВПП.

**Концевые зоны безопасности ВПП / (RESA).** Зона, расположенная симметрично по обе стороны от продолжения осевой линии ВПП и примыкающая к концу полосы, предназначенная, прежде всего, для уменьшения риска повреждения самолета при приземлении с недолетом до ВПП или при выкатывании за пределы ВПП.

**Местные группы по вопросам безопасности операций на ВПП.** Группа, состоящая из представителей службы эксплуатации аэродрома, поставщиков обслуживания воздушного движения, авиакомпаний или эксплуатантов воздушных судов, ассоциаций пилотов и диспетчеров УВД, а также любой другой группы, непосредственно связанной с операциями на ВПП, которые консультируют соответствующий управленческий персонал по проблемам потенциального риска несанкционированных выездов на ВПП и рекомендуют меры по его снижению.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/7

**Несанкционированный выезд на ВПП.** Любое событие на аэродроме, связанное с необоснованным наличием воздушного судна, транспортного средства или лица на защищенной площади поверхности, предназначенной для выполняющих посадку и взлет воздушных судов.

**Опасный участок / (Hot spot).** Участок на рабочей площади аэродрома, где уже имели место столкновения или несанкционированные выезды на ВПП или существует потенциальный риск таких случаев и где требуется повышенное внимание пилотов/водителей.

**Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов / (KPI).** Основанные на фактических данных параметры безопасности полетов, используемые для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

**Полоса свободная от препятствий.** Определенная прямоугольная область на земле или воде под контролем соответствующего органа, выбранная или подготовленная в качестве подходящей области, по которой самолет может совершить часть своего первоначального набора до указанной высоты.

**Порог ВПП.** Начало участка ВПП, который может использоваться для посадки.

**Посадочная площадь.** Часть рабочей площади, предназначенная для посадки и взлета воздушных судов.

**Почти параллельные ВПП.** Непересекающиеся ВПП, угол схождения/расхождения продолженных осевых линий, которых составляет 15° или менее.

**Площадка ожидания.** Определенная площадка для временной стоянки воздушных судов или их объезда с целью упорядочения наземного движения воздушных судов.

**Препятствие.** Все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или часть их, которые:

размещены в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов; или

возвышаются над установленной поверхностью, предназначенной для защиты воздушных судов в полете; или

находятся вне таких установленных поверхностей и по результатам оценки представляют опасность для аэронавигации.

**Приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP).** Минимальный уровень обеспечения эффективности безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации того или иного государства, установленный государственной программой по безопасности полетов или предусмотренный системой управления безопасностью полетов поставщика обслуживания, выраженный в виде целевого уровня и показателей эффективности обеспечения безопасности полетов.

**Прерванная посадка.** Посадка, выполнение которой неожиданно прекращается в любой точке ниже абсолютной / относительной высоты пролета препятствий (OCA/H).

**Система управления безопасностью полетов.** Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимые организационные структуры, распределение ответственности, политику и процедуры.

**Средства защиты.** Комплекс мер по уменьшению рисков, профилактика нарушений или ремонтно-восстановительные мероприятия, осуществляемые с целью предупреждения реализации опасных факторов или их эскалации до нежелательных последствий.

**Степень серьезности фактора риска для безопасности полета.** Степень возможного ущерба, который может быть нанесен в результате реализации выявленного фактора опасности.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Администрирование и Контроль Документа</b>	Глава/Стр.	0/8

**Уменьшение рисков.** Процесс, включающий в себя средства защиты или профилактику нарушений с целью уменьшения величины и/или вероятности прогнозируемых последствий реализации опасных факторов.

**Управление изменениями.** Формальный процесс управления изменениями в организации, систематически осуществляемый таким образом, чтобы изменения, которые могут оказать влияние на выявленные опасные факторы и стратегии уменьшения рисков, учитывались до того, как они будут реализованы на практике.

**Фактор опасности.** Условие или объект, которые могут привести к смерти или телесным повреждениям персонала, повреждению оборудования или сооружений, потери имущества или снижению способности к выполнению предписанной функции.

**Фактор риска безопасности полета.** Прогнозируемая вероятность и серьезность последствий реализации фактора опасности.

## 0.10 Введение

Согласно Резолюции А37-6 Генеральной Ассамблеи ИКАО, контрактным государствам рекомендовано совершенствовать уровень обеспечения безопасности на ВПП. В связи с этим, ИКАО поддержало создание и укрепление на аэродромах междисциплинарных местных групп по безопасности на ВПП (RST), которое служит инструментом, направленным на реализацию стратегий Глобальной программы ИКАО по обеспечению безопасной эксплуатации летного поля аэродромов.

Обеспечение эффективной деятельности RST обуславливается координированием оперативных действий между различными авиационными эксплуатантами, а также своевременностью принятия регулятивных мер направленных на снижение и смягчение факторов риска, и предотвращение серьезных инцидентов на ВПП.

Установление на отдельных аэродромах надлежащих местных RST является ключевым в разработке и реализации эффективного плана действий по безопасности на ВПП и сопутствует стратегии по устранению потенциальных опасностей и снижению остаточных рисков.

## 0.11 Область Применения Документа

Данное Руководство предназначено для использования при своей совместной деятельности эксплуатантов аэродромов, органов обслуживания воздушного движения (аэронавигационного обслуживания), коммерческих эксплуатантов воздушных судов, других пользователей авиации общего назначения, регулирующего органа, заинтересованных в повышении уровня безопасности на ВПП.

Группа по вопросам безопасности на ВПП (RST), должна в своей деятельности руководствоваться положениями данного документа и стратегией государственной программы по обеспечению безопасности на ВПП.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Основные Положения Создания Группы по Вопросам Безопасности на ВПП</b>	Глава/Стр.	1/1

## **1. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СОЗДАНИЯ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП**

### **1.1 Цель и Задачи**

Основной целью создания группы по вопросам безопасности на ВПП с участием различных поставщиков услуг, является усовершенствование организационных и эксплуатационных мер по безопасности полетов при выполнении операций на ВПП, рулежных дорожках и прилегающих к ним участках аэродрома путем постоянного мониторинга, выявления рисков и эффективных совместных действий, для их предотвращения, смягчения и снижения.

Для реализации целей группе необходимо выполнять следующие задачи:

1. Консультировать соответствующих поставщиков услуг о преобладающих местных условиях, факторах риска на ВПП, рулежных дорожках и прилегающих территориях, требующих разработку смягчающих и разрешающих мер;
2. Разрабатывать и реализовать план действий по безопасности на ВПП, по мере необходимости консультировать руководство о потенциальных факторах безопасности на ВПП и стратегии устранения опасности и снижения остаточного риска;
3. Осуществлять сбор, анализ и распространение данных по вопросам безопасности операций на ВПП;
4. Выполнять статистический анализ с построением трендов по безопасности для упрощения оценки и менеджмента рисков.
5. Разработать инициативы, направленные на повышение стандартов связи.
6. Выявить потенциальные новые технологии, которые могут снизить вероятность несанкционированных выездов на ВПП;
7. Обеспечить соответствие местных процедур Стандартам и Рекомендуемой Практике (SARPS) ИКАО;
8. Проводить информационно-просветительскую кампанию местного масштаба путем разработки образовательных материалов по вопросам безопасности операций на ВПП и распространения их среди диспетчеров УВД, пилотов и персонала, управляющего транспортными средствами на территории аэродрома;
9. Организовать встречи группы для обсуждения вопросов по безопасности на ВПП на основании собранных материалов по инцидентам и происшествиям за текущий период. График рабочих встреч RST должен определяться в зависимости от местных условий и рабочей среды аэродрома. Однако, если эксплуатационные показатели стабильны с небольшим количеством идентифицированных факторов опасности, то встречи могут проводиться реже, с учетом не менее одной встречи за квартал.

### **1.2 Стратегия RST**

Стратегия деятельности местной группы по безопасности на ВПП определяется на основании плана действий, разработанной с учетом местных случаев, а также в сочетании с информацией, собранной из других аэродромов.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Основные Положения Создания Группы по Вопросам Безопасности на ВПП</b>	Глава/Стр.	1/2

**НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА**

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Область Деятельности и Полномочия RST</b>	Глава/Стр.	2/1

## 2. ОБЛАСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОЛНОМОЧИЯ RST

### 2.1 Деятельность RST в рамках СУБП

Деятельность RST должна быть формально построена на принципах идентификации опасностей и управления рисками, согласно Приложению 19 ИКАО и Док. 9859 «Руководство по Управлению Безопасностью Полетов (РУБП)». Таким образом, с целью интеграции в систему безопасности участвующих организаций, RST направлен на улучшение и поддержку безопасности на ВПП путем активного взаимодействия с компонентами СУБП. В связи с этим, участвующим организациям следует обеспечить эффективное взаимодействие между их СУБП и местной группой по безопасности на ВПП. Более того, в процессах СУБП поставщикам услуг необходимо выполнять оценку рисков по мере внедрения эксплуатационных изменений в результате предложенных RST корректирующих действий. Сопряжение зон ответственности, также обосновывает необходимость координации действий RST с применяемыми на аэродромах процедурами SMGSC и LVP.

### 2.2 Общие Вопросы, Рассматриваемые в Рамках Обеспечения Безопасности на ВПП

Деятельность RST должен охватывать широкий круг вопросов, связанных с безопасностью на ВПП, включая, помимо прочего, следующие согласно ИКАО категории происшествий:

1. Нештатное касание ВПП;
2. Столкновение с птицами;
3. Столкновение с землей;
4. Наземное обслуживание ВС;
5. Выкатывание ВС с ВПП;
6. Несанкционированный выезд на ВПП;
7. Потеря контроля на земле;
8. Столкновение с препятствием(ями);
9. Посадка с недолетом/перелетом;
10. Использование неверной ВПП (перепутывание ВПП);
11. Прерванный взлет на большой скорости;
12. События, связанные с дикой природой;
13. Повреждение от посторонних предметов.

### 2.3 Круг полномочий RST

С целью обеспечения эффективности решений, участвующим в создании RST организациям необходимо согласовать процедурные правила в форме **"Соглашение/Меморандум о взаимодействии"**, регулирующей действия своих представителей в рамках их полномочий. Для RST определен следующий круг полномочий:

- a. Назначать на определенный срок состав членов RST и выбрать председателя или сопредседателей RST;
- b. Проводить регулярные встречи участников RST по поводу обсуждения вопросов, связанных с обеспечением безопасности на ВПП, а также по необходимости приглашать на собрания представителей различных поставщиков услуг;
- c. Принимать решения путем голосования, определить ответственности отдельных членов RST;
- d. Установить формальный процесс или соглашение, регулирующий обмен данными, отчетами и информацией о безопасности, а также защиту источников информации в рамках RST;

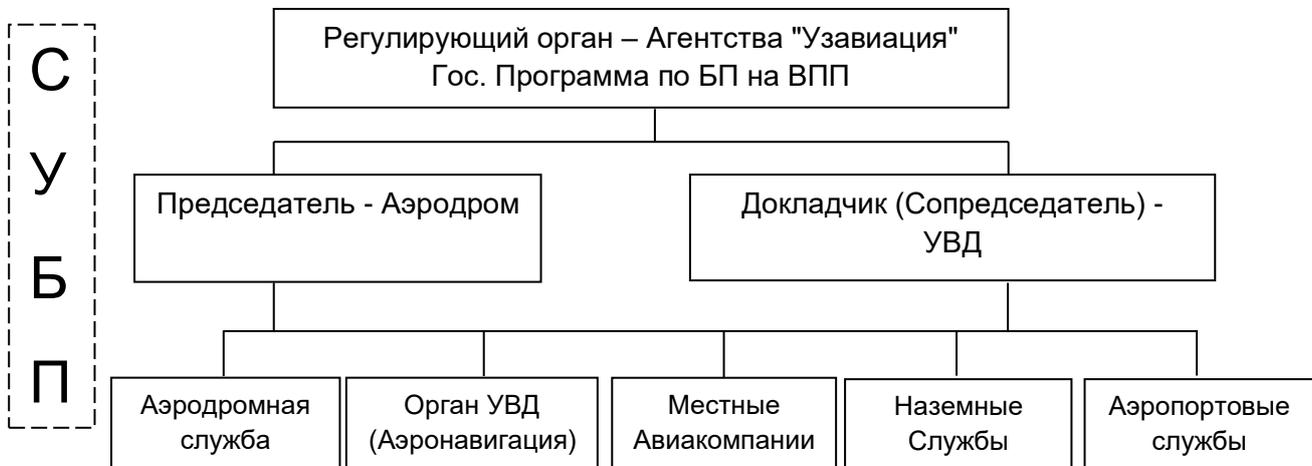
	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Область Деятельности и Полномочия RST</b>	Глава/Стр.	2/2

- e. Осуществлять консультации поставщиков услуг, принять решения по разрешению конфликтов;
- f. Обеспечить выполнение рекомендаций, содержащихся в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (GM-GEN-066);
- g. Рассмотреть выводы, содержащихся в отчетах по итогам расследований, в целях установления местных опасных участков или проблемных зон на аэродроме;
- h. Проводить регулярный осмотр аэродрома для обеспечения его соответствия к SARPS ИКАО, что все маркировки и знаки понятны для всех сторон, и что нет никакой двусмысленности.
- i. Координировать с организациями выполнение рекомендаций, принятых во время совещания RST;
- j. Выявлять любые локальные проблемные области и выдвигать необходимые предложения по их улучшению. Например, предложения по упрощению длинных или сложных стандартных фразеологий, которые могут привести к путанице водителей или членов летного экипажа;
- k. Налаживать тесное сотрудничество в группе для обеспечения более глубокого понимания производственных трудностей персонала, работающего на других участках, и определения областей, где следует внести усовершенствования;
- l. Осуществлять мониторинг типов, серьезности и частоты появления инцидентов на ВПП;
- m. Определять требования к документации и отчетности;
- n. Обратится за помощью к специалистам по безопасности из отрасли;
- o. Способствовать разработке активных решений проблем;
- p. Убедится в реализации наилучше возможных решений;
- q. Извлекать уроки из других инцидентов и учитывать результаты других расследований;
- г. Распространять информацию о разработанных решениях среди заинтересованных сторон;
- s. Инициировать комплексную кампанию по повышению безопасности, включающую разработку и распространение карт местных опасных участков или другого инструктивного материала, чтобы сотрудники всех заинтересованных сторон были осведомлены о проблемах безопасности.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Состав Группы и Ответственности в Рамках Организационной Структуры РСТ</b>	Глава/Стр.	3/1

### 3. СОСТАВ ГРУППЫ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ РСТ

#### 3.1 Организационная структура RST



**Рис. 1. Схема организационной структуры группы безопасности на ВПП.**

В представленной организационной структуре (рис. 1) аэродромный оператор рассмотрен председателем, провайдер обслуживания воздушного движения докладчиком группы, для лидерства и решения административных вопросов. В схеме представлено также взаимодействие с СУБП, как с основным источником информации. По мере необходимости в группу могут привлекаться представители авиационных эксплуатантов, не указанных в данной схеме. Таким образом, учитывая оперативную направленность RST, в нее должны входить представители следующих групп:

- a. эксплуатанты аэродрома;
- b. служба УВД;
- c. коммерческие эксплуатанты воздушного транспорта;
- d. службы наземного обслуживания;
- e. представители летных экипажей, знакомые с аэродромом;
- f. представители авиации общего назначения (при необходимости);

Группа может также включать:

- a. представителей регулирующих органов;
- b. военных эксплуатантов (при необходимости);
- c. вспомогательные службы (противообледенительной обработки, обеспечения бортового питания, наземного обслуживания ВС и т.д.);
- d. службы чрезвычайного (аварийного) реагирования;
- e. экспертов в предметной области (метеорологи, орнитологи, эксперты по расследованию авиационных происшествий, и т.д.) (по приглашению);
- f. можно рассматривать и периодическое привлечение участников других RST с целью обеспечения обмена информацией и обучения.

В процесс работы RST могут быть вовлечены поставщики услуг, работающие на аэродроме, для устранения эксплуатационных опасностей, определенных их внутренними СУБП. В

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Состав Группы и Ответственности в Рамках Организационной Структуры RST</b>	Глава/Стр.	3/2

связи с этим, поставщики услуг будут взаимодействовать с RST по мере необходимости для решения конкретной проблемы.

### 3.2 Ответственность Председателя RST

Председателем группы путем голосования назначается один из представителей аэродромной службы или УВД, который выполняет обязанности координатора и представителя.

В обязанности председателя входят следующие административные и организационные задачи:

- a) Планирование совещаний
  - Планирование даты и места встречи группы.
  - Сбор исходных данных от участников за две недели до собрания.
  - Составление повестки и предварительно за неделю до собрания распространение его участникам (пример формы планирования собрания указан в Приложении А).
- b) Организация совещаний
  - Обеспечение работы совещания на основе эффективного сотрудничества в рамках полномочий группы.
  - Постоянное улучшение рабочей программы группы исходя из передовой международной практики.
- c) Сохраненность документации по БП
  - Обеспечение надлежащего документирования результатов совещаний группы и сохранность этих документов в библиотеке по безопасности RST.
- d) Координация с внешними организациями
  - Председатель является контактным лицом с внешними агентствами и обеспечивает надлежащую передачу всей информации о деятельности RST соответствующим учреждениям / организациям.

### 3.3 Ответственность Участников RST

- a) Планирование совещаний
  - Участники RST должны предоставлять вопросы для обсуждения их на следующем запланированном совещании как можно скорее, но не позже даты, установленной Председателем.
  - Каждый участник, выступающий во время совещания, должен подготовить информационный материал и при необходимости пригласить экспертов в предметной области с тем, чтобы обеспечить четкое понимание обсуждаемой проблемы другими участниками.
  - Участники должны совершить поездку по аэропорту до заседания с целью ознакомления с текущей ситуацией и выявления потенциальных угроз безопасности.

**Примечание.** Следует рассмотреть возможность посещения аэропорта в разное время суток и при наличии изменяющихся окружающих условий, что позволит определить факторы опасности, характерные для определенной освещенности и при неблагоприятных погодных условиях. Тур предназначен только для выявления проблем безопасности и не должен использоваться кем-либо, не входящим в состав RST, и не должен нарушать текущие операции.

- b) Участие в совещаниях

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Состав Группы и Ответственности в Рамках Организационной Структуры RST</b>	Глава/Стр.	3/3

- Участники RST должны, открыто делиться информацией и стремиться к достижению согласия при принятии решений. Они должны постоянно стремиться к улучшению программы, участвуя в направленных на это мероприятиях.
- с) Содействие библиотеке безопасности полетов
  - Участники RST должны вносить вклад в виде данных и анализов по безопасности полетов, отчетов и информации из источников СУБП участвующих организаций.
  - Взаимодействие
  - Члены RST должны осведомлять свои организации о результатах и решениях совещаний группы и обеспечить надлежащее выполнение рекомендаций в своих соответствующих организациях.

### 3.4 Ответственность Полномочного Органа

Представители регулирующего органа могут приглашаться на совещания RST в роли наблюдателя с правом представления консультаций по вопросам регулирования, а также с целью понимания существующих факторов опасности и рисков, связанных с локальными эксплуатационными операциями, и взаимодействия с другими государственными учреждениями (например, с органами по землепользованию) от имени RST в тех случаях, когда это целесообразно.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Состав Группы и Ответственности в Рамках Организационной Структуры РСТ</b>	Глава/Стр.	3/4

**НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА**

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Среда Рабочего Процесса Группы</b>	Глава/Стр.	4/1

## 4. СРЕДА РАБОЧЕГО ПРОЦЕССА ГРУППЫ

### 4.1 Совещания Группы RST

Совещание RST является основным и наиболее важным компонентом деятельности группы, так как это форум, на котором обсуждаются факторы опасности, определяются их последствия, оцениваются риски, расставляются приоритеты и разрабатываются рекомендации. Такой тип взаимодействия «лицом к лицу» приводит к улучшению сотрудничества, решения проблем и управления рисками, поскольку члены команды извлекают значительную пользу от обмена информацией и взглядами с представителями других групп.

### 4.2 Технические Процессы RST

После утверждения состава группы RST и определения председателя, группа разрабатывает процедурные правила, определяющие порядок его деятельности.

Процедура будет использована как инструктивный материал для деятельности группы, включая основные технические процессы, такие как проведение мониторинга, подготовка материалов для совещаний на основании идентификации факторов риска посредством СУБП или других подобных Систем (взятых, в основном, из отчетности по безопасности, расследований и аудиторской деятельности), определение индикаторов эффективности (KPI), анализ рисков, определение смягчающих мер, взаимодействие участников группы, документирование информации по БП, составление планов действий и др..

Процедура может быть подготовлена на основании инструкции ИКАО по созданию группы по безопасности на ВПП, с учетом инструктивных материалов Документа ИКАО 9859, местных требований и практики действующих групп RST.

В дополнение к системам оповещения о факторах опасности участвующих организаций RST также следует проводить периодические посещения различных объектов аэропорта (т.е. пункта УВД, строительных площадок, пересечений рулежных дорожек и т.д.) и требовать отчета, особенно от организаций, не имеющих официального представительства на совещании. Формируя широкую сеть, RST будет способствовать более глубокому пониманию сложности эксплуатационных вопросов, связанных с внутренней средой аэропорта, и, следовательно, будет иметь больше возможностей для выявления факторов опасности и определения эксплуатационных рисков.

### 4.3 Оценка Факторов Риска

После выявления факторов риска RST следует выполнять их оценку используя соответствующий метод управления рисками, выработкой эффективных стратегий снижения риска и приоритизации рабочих процессов (образец формы оценки рисков представлен в приложении Б). Учитывая ограниченность времени и финансовых ресурсов, процесс приоритизации позволяет RST эффективно определять, какие области требуют безотлагательного внимания для снижения риска безопасности на ВПП до наименьшего приемлемого уровня (As Low As Reasonably Practical, ALARP).

Процесс оценки и управления рисками для безопасности на ВПП должен соответствовать инструктивным материалам документа ИКАО 9859 (или существующему методу в рамках СУБП организации). После того, как RST идентифицирует опасности, задача оператора аэропорта состоит в том, чтобы определить серьезность риска в контексте локальной системы с учетом существующих на данный момент защитных мер и мер по снижению рисков. Затем эту информацию следует использовать для классификации серьезности риска согласно методике в Документе ИКАО 9859.

С целью усовершенствования процесс обмена информацией целесообразно задействовать в среде существующей онлайн системы.

Следующим шагом является оценка вероятности события, принимая во внимание информацию, содержащуюся в соответствующих базах данных отчетов по факторам рисков,

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Среда Рабочего Процесса Группы</b>	Глава/Стр.	4/2

расследования инцидентов и авиационных происшествий, контроля и анализа полетных данных, проверок эксплуатационной деятельности и в других источниках.

Заключительным этапом процесса оценки является выявление уровня приемлемости риска для безопасности полета.

Одним из преимуществ оценки рисков в рамках RST является вовлечение в процесс всех заинтересованных сторон, что гарантирует оценку события с наилучшими последствиями и соответствующей им вероятности.

#### 4.4 Разработка Рекомендаций и Плана Действий

После оценки рисков по безопасности RST должен разработать конкретные рекомендации по снижению рисков и план действий гарантирующей выполнение рекомендаций. При этом следует учитывать следующие вопросы:

##### А. Определение приоритетов

RST должен обеспечить приоритетность решений в соответствии с оценкой «приемлемости риска безопасности». Например, если оцененный уровень фактора риска позволяет продолжение эксплуатации, то в этом случае рекомендации RST должны отразить стратегию дальнейшего совершенствования безопасности по мере поступления ресурсов. И наоборот, если определится, что, «эксплуатация может быть продолжена только после снижения риска», то рекомендации RST должны отразить стратегию, требующую немедленных действий для устранения последствий факторов опасности. Таким образом, временные рамки для реализации действий должны соответствовать масштабу оцененного уровня риска.

##### В. Стратегии управления

Управление рисками выполняется на основании следующих методов оценки:

1. вероятность повторяемости случаев;
2. уровень тяжести последствий; или
3. оба критериев одновременно.

Ключевые подходы контроля факторами риска безопасности включают:

1. **Меры избежания:** эксплуатация или деятельность прекращены, поскольку риск безопасности превышает выгоду от их продолжения.
2. **Меры снижения:** частота операций или деятельность снижены, или приняты меры по снижению степени последствий факторов риска.
3. **Меры изоляции:** приняты меры по изоляции последствий факторов опасности или внедрены меры резервирования для защиты от этих факторов.

##### С. Оценка альтернативных решений

В процессе работы команда RST должна исследовать несколько стратегий управления риском безопасности. Эти стратегии должны быть сопоставлены друг с другом с целью определения на основе объективных и субъективных критериев наиболее эффективной и рациональной стратегии. Критерии сопоставления могут включать анализ соотношения затраты/прибыль, определение правовой обеспеченности, оценку приемлемости стратегий для заинтересованных сторон и другие. Однако во всех случаях RST должна провести оценку степени риска предложенного решения и оценить любые потенциальные факторы опасности, создаваемые предлагаемой стратегией.

Однако, даже несмотря на то, что решение возможно легко осуществимо, экономически выгодно и приемлемо для всех заинтересованных сторон, это не означает, что оно уменьшит уровень риска. Эффективность стратегии снижения риска измеряется остаточным риском после ее введения в действие. Оценка степени риска должна определить, приемлем ли остаточный риск, или требуется принятие дальнейших действий по снижению риска.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Среда Рабочего Процесса Группы</b>	Глава/Стр.	4/3

#### D. Уведомление заинтересованной стороны

Если RST решает, что требуется разработка стратегии по снижению риска, или часть операций должна быть изменена или приостановлена, в таком случае RST должна разработать официальную рекомендацию для организации, ответственной за соответствующий этап операций, включив в неё обоснование и оценку степени риска.

Сводные данные всего процесса включают основной реестр идентифицированных факторов опасности, текущие меры контроля и защиты, анализ рисков и последствий, дополнительные меры контроля и уменьшения рисков, план действий по внедрению (ответственный и сроки) и остаточный риск.

#### 4.5 Учет/хранение Документов - Совместное Использование Данных

Надлежащее и структурированное хранение записей наблюдаемых и выявленных факторов опасности, событий, связанных с безопасностью, и корректирующих действий позволяют анализировать тенденции изменений. RST должен назначить ответственного за создание базы данных, который может представлять отчеты и анализы по запросу участников группы.

Обмен данными и их совместное использование участниками команды повышают эффективность работы RST. RST из разных аэропортов рекомендуется установить протокол, который позволил бы обмениваться данными и помогать командам в определении надлежащих стратегий смягчения последствий.

#### 4.6 Непрерывный Процесс Улучшения

Все члены RST должны контролировать программу деятельности группы в областях, нуждающихся в улучшении и/или несоответствующих выполнению условий, формулированных в круге полномочий. Для оценки эффективности работы группы председатель планирует следующие мероприятия мониторинга:

##### A. Внутренний контроль

По крайней мере, один раз в шесть месяцев, группе следует обсудить в рамках одного из очередных собраний каждый пункт вопросов, указанных в контрольном листе (пример чек листа указан в приложении В). Отзывы членов должны фиксироваться и сохраняться, как часть библиотеки по безопасности полетов, в течение, по крайней мере, двух лет.

##### B. Внешний контроль

Не реже одного раза в календарный год документация RST должна проверяться, и как минимум одно совещание должно проводиться с наблюдением представителя полномочного органа. Результаты их оценки должны регистрироваться и храниться, как часть библиотеки по безопасности полетов в течение срока, двух лет.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Среда Рабочего Процесса Группы</b>	Глава/Стр.	4/4

**НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА**

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение А. Образец Плана Совещания</b>	Глава/Стр.	П.А/1

## Приложение А. Образец плана совещания

### 1. График

- а) Дата;
- б) Время;
- с) Место.

### 2. Приглашенные участники

- оператор аэродрома;
- УВД;
- авиакомпании;
- аэропортовые службы;
- также могут быть приглашены представители:
- полномочного органа;
- военного сектора;
- наземного обслуживания (антиобледенительные меры, обеспечение питания, обслуживание трапа, и т.д.);
- аварийно-спасательной и пожарной службы;
- областей предметного обслуживания (метеорологи, орнитологи, эксперты по расследованию авиационных происшествий и др.).

### 3. Планирование тем обсуждения

- а) За три недели до совещания:
  - сообщить заинтересованным сторонам дату, время и место встречи;
  - запрашивать информацию для каждого из пунктов повестки дня.
- б) За две недели до совещания:
  - планировать поездку по территории аэродрома (по необходимости);
  - отправить предварительную повестку совещания команде.
- с) За неделю до совещания:
  - консолидировать обновления и информацию, полученную от участников;
  - распространять окончательную повестку совещания и подтверждающие документы команде.

### 4. Логистические вопросы

- подтвердить наличие участников;
- обеспечить соответствующий конференц-зал;
- координировать проезд по аэродрому с руководителями аэропорта, управления полетов и т.д, включая наличие транспортных средств и сопровождение.

### 5. Обсуждаемые вопросы

- обсуждение вопросов, рассматриваемых в предыдущих совещаниях (Рассмотрение текущего состояния ранее рассматриваемых вопросов и обновление плана действий, и ее актуализация в соответствии с текущей ситуацией);
- представление участниками новых данных об опасности или событиях, определенных в их системах управления безопасностью. Затем команда: (а)

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение А. Образец Плана Совещания</b>	Глава/Стр.	П.А/2

определяет опасности, (б) проводит оценку рисков безопасности и (в) предлагает рекомендации по управлению рисками безопасности.

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	Приложение В	Глава/Стр.	П.В/1

## Приложение В. Образцы Форм Оценки Рисков и Докладов

### Форма Управления Рисками на ВПП

Форма управления рисками на ВПП							
Ссылка	Дата открытия <i>дд/мм/гг</i>	Дата закрытия <i>дд/мм/гг</i>					
Общая информация							
Аэродром	Область повреждения						
Спецификация (идентификация ВПП/РД):							
Факторы риска							
Типы случаев:	<input type="checkbox"/> Выкат с ВПП <input type="checkbox"/> Выезд на ВПП – ВС <input type="checkbox"/> Дикая природа <input type="checkbox"/> Перепутывание ВПП <input type="checkbox"/> Нештатная посадка <input type="checkbox"/> Выезд на ВПП – транспорт <input type="checkbox"/> Столкновение с птицей <input type="checkbox"/> Другое (укажите)						
	Произошло ли событие или угроза:	<input type="checkbox"/> Фактическое событие <input type="checkbox"/> Потенциальная угроза				Дата <i>дд/мм/гг</i>	
	Описание фактической или потенциальной угрозы						
Сопутствующие документы: <input type="checkbox"/> Отчет об аварии <input type="checkbox"/> Отчет об инциденте <input type="checkbox"/> Отчет о проверке <input type="checkbox"/> Другое (укажите)							
Области риска							
<input type="checkbox"/> Навигационные средства <input type="checkbox"/> Метеорологический <input type="checkbox"/> Векторизация подхода <input type="checkbox"/> Другое <input type="checkbox"/> Маркеры на ВПП/РД <input type="checkbox"/> Препятствия <input type="checkbox"/> Состояние ВПП <input type="checkbox"/> Огни подхода <input type="checkbox"/> Подход <input type="checkbox"/> Конструкция аэропорта <input type="checkbox"/> Средства коммуникации <input type="checkbox"/> Огни ВПП/РД <input type="checkbox"/> Процедуры							
<p>После завершения идентификации проблем безопасности, отправьте форму для регистрации отчета.          На собрании группы по безопасности на ВПП каждый доклад будет рассмотрен согласно повестке.          Следующие разделы предоставлены в качестве инструмента для управления итогами встречи.</p>							
Оценка риска							
(Часть оценки риска должна быть завершена в рамках совещания группы по безопасности на ВПП.)							
Серьезность фактора риска: <input type="checkbox"/> Катастрофичный <input type="checkbox"/> Опасный <input type="checkbox"/> Серьезный <input type="checkbox"/> Небольшой <input type="checkbox"/> Незначительный							
Вероятность фактора риска: <input type="checkbox"/> Частый <input type="checkbox"/> Эпизодический <input type="checkbox"/> Отдаленный <input type="checkbox"/> Маловероятный <input type="checkbox"/> Абсолютно невероятный							
Уровень риска: <input type="checkbox"/> Высокий <input type="checkbox"/> Средний <input type="checkbox"/> Низкий							
Если уровень риска средний или высокий необходимо разработать план действий							
Вероятность риска							
<b>Последствие</b>		Неизбежный /Частый	Вероятный/ Редкий	Возможный/ Отдаленный	Маловероятный/ Невозможный	Исключительный /Невозможный	
	Катастрофичный	Высокая	Высокая	Высокая	Средняя	Средняя	
	Опасный	Высокая	Высокая	Средняя	Средняя	Средняя	
	Серьезный	Высокая	Средняя	Средняя	Средняя	Низкая	
	Небольшой	Средняя	Средняя	Средняя	Низкая	Низкая	
	Незначительный	Низкая	Низкая	Низкая	Низкая	Низкая	
План корректирующих действий							
(план корректирующих действий основан на рекомендациях RST и должен быть завершен в рамках совещания RST)							
Общее описание плана действия:							
Пункт плана действия:							
Исполнитель:		Дата реализации: <i>дд/мм/гг</i>		Состояние:			
Общее описание плана действия:							
Пункт плана действия:							
Исполнитель:		Дата реализации: <i>дд/мм/гг</i>		Состояние:			

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение В</b>	Глава/Стр.	П.В/2

Runway Safety Management Form						
Reference	Date opened dd/mm/yy	Date Closed dd/mm/yy				
General Information						
Airport	What area is affected					
Specific identifier (runway/taxiway identifier):						
Safety outcomes						
Safety Risk Type:	<input type="checkbox"/> RWY excursion <input type="checkbox"/> RWY incursion – Aircraft <input type="checkbox"/> Wildlife encounter <input type="checkbox"/> RWY confusion <input type="checkbox"/> Abnormal landing <input type="checkbox"/> RWY incursion – Vehicle <input type="checkbox"/> Birdstrike <input type="checkbox"/> Other (specify)					
Has an event occurred, or is this a hazard (potential outcome):	<input type="checkbox"/> Actual outcome <input type="checkbox"/> Potential outcome		Occurrence date dd/mm/yy			
Description of actual or potential outcome						
Supporting document type: <input type="checkbox"/> Accident report <input type="checkbox"/> Incident Report <input type="checkbox"/> Audit report <input type="checkbox"/> Other (specify)						
Safety issues						
<input type="checkbox"/> Navigation aids <input type="checkbox"/> Meteorological <input type="checkbox"/> Approach vectoring <input type="checkbox"/> Other <input type="checkbox"/> Runway/taxiway marking <input type="checkbox"/> Obstacles <input type="checkbox"/> Runway surface condition <input type="checkbox"/> VASI/PAPI <input type="checkbox"/> Approach <input type="checkbox"/> Airport construction <input type="checkbox"/> Communications <input type="checkbox"/> Runway/taxiway lights <input type="checkbox"/> Procedure						
Once you have completed the identification of the safety issues – please submit the form to log this report. During the runway safety team meeting you should address each of the reports as an item on the agenda. The following sections are provided as a tool to manage the outcomes of the meeting.						
Risk assessment						
(The risk assessment portion is to be completed as part of the runway safety team meeting)						
What is the Severity of occurrence: <input type="checkbox"/> Catastrophic <input type="checkbox"/> Hazardous <input type="checkbox"/> Major <input type="checkbox"/> Minor <input type="checkbox"/> Negligible						
What is the Likelihood of occurrence: <input type="checkbox"/> Frequent <input type="checkbox"/> Occasional <input type="checkbox"/> Remote <input type="checkbox"/> Impossible <input type="checkbox"/> Extremely impossible						
Risk level (from below risk table): <input type="checkbox"/> High <input type="checkbox"/> Moderate <input type="checkbox"/> Low						
If the risk levels Moderate or High, a corrective action plan is required						
	Likelihood					
Severity		Certain/ Frequent	Likely/ Occasional	Possible/ Remote	Unlikely/ Impossible	Exceptional/ Impossible
	Catostrophic	High	High	High	Moderate	Moderate
	Major	High	High	Moderate	Moderate	Moderate
	Moderate	High	Moderate	Moderate	Moderate	Low
	Minor	Moderate	Moderate	Moderate	Low	Low
	Insignificant	Low	Low	Low	Low	Low
Corrective Action Plan						
(the corrective action plan is based on the recommendations of the RST and is to be completed as part of the RST meeting )						
Action plan description:						
Action item description:						
Executing body:		Implementation date: dd/mm/yy			Status:	
Action plan description:						
Action item description:						
Executing body:		Implementation date: dd/mm/yy			Status:	

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение В</b>	Глава/Стр.	П.В/3

### Доклад о Происшествии на Аэродроме

<b>Доклад о происшествии на аэродроме</b> Тел.: +998 <input style="width: 100px;" type="text"/> Факс: +998 <input style="width: 100px;" type="text"/> Эл. Почта <input style="width: 100px;" type="text"/>		
<b>Дата и время</b>	<b>Аэродром</b>	<b>Участок аэродрома</b>
<b>Докладывающее подразделение</b>		
<input type="checkbox"/> Аэродром <input type="checkbox"/> RFF* <input type="checkbox"/> ГСМ <input type="checkbox"/> Н.О.* <input type="checkbox"/> Другие		
<b>Категории происшествий</b>		
<input type="checkbox"/> Разлив топлива <input type="checkbox"/> Авария назем. Транспорта <input type="checkbox"/> Выезд/выкат на/с ВПП <input type="checkbox"/> Запр. Неправильного кол.-ва топлива <input type="checkbox"/> Потеря радиосвязи <input type="checkbox"/> FOD* <input type="checkbox"/> Отказ ОВИ <input type="checkbox"/> Проблемы связанные с антиобледенительными мерами <input type="checkbox"/> Опасности от дикой природы <input type="checkbox"/> Другое		
<b>Вложения:</b> <input type="checkbox"/> Ситуационный план <input type="checkbox"/> Отчеты <input type="checkbox"/> Фото <input type="checkbox"/> Другое		
<b>Описание:</b>		
<b>Имя Фамилия:</b>	<b>Должность:</b>	<b>Отчетная дата:</b>
*RFF- Спасание и борьба с Пожаром *Н.О.- Наземное Обслуживание *FOD- Обломки Посторонних Предметов		

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение В</b>	Глава/Стр.	П.В/4

### Aerodrome Occurrence Report (ENG)

<h2 style="margin: 0;">Aerodrome Occurrence Report</h2> <p style="margin: 5px 0;">Tel: +998 _____</p> <p style="margin: 5px 0;">Fax: +998 _____</p> <p style="margin: 5px 0;">E-mail: _____</p>		
Date and Time	Aerodrome	Aerodrome Part
Occurrence reporting unit		
<input type="checkbox"/> Aerodrome <input type="checkbox"/> RFF <input type="checkbox"/> Refueling <input type="checkbox"/> Handling <input type="checkbox"/> Other		
Occurrence category		
<input type="checkbox"/> Fuel spillage <input type="checkbox"/> Vehicle accident <input type="checkbox"/> Runway <input type="checkbox"/> Incursion/Excursion <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Incorrect fuel quant <input type="checkbox"/> Loss of radio communication <input type="checkbox"/> FOD <input type="checkbox"/> Lightning system failure                      De-icing/Anti icing failure                      Wildlife hazard    Other		
Attachments:		
<input type="checkbox"/> Situational plan <input type="checkbox"/> Reports <input type="checkbox"/> Photos <input type="checkbox"/> Other		
<b>Description</b>		
Name, Surname	Position	Reporting Date

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение В</b>	Глава/Стр.	П.В/5

### Доклад о Столкновение с Птицами

Подробности доклада		Влияние на полет	
Имя _____	Должность _____	Нет <input type="checkbox"/>	Возвращение <input type="checkbox"/>
Employer _____		Прекращенный взл <input type="checkbox"/>	Отклонение <input type="checkbox"/>
Номер тел. _____	Дата _____	Потеря или сбой какой либо части <input type="checkbox"/>	
Email _____		Другое <input type="checkbox"/>	
<b>Детали:</b>		<b>Другие отчеты</b>	
Подтвержден <input type="checkbox"/> Неподтвержден <input type="checkbox"/>		Случаи обязательного донесения <input type="checkbox"/>	
<b>Авиакомпания</b>		Отчет о воздушной безопасности <input type="checkbox"/>	
<b>Тип ВСи серия</b>		Другое (укажите) <input type="checkbox"/>	
<b>Номер регистрации ВС</b>		<b>По возможности определить виды птиц</b>	
<b>Дата (дд/мм/гг)</b>		<b>Вид птицы/описание</b> .....	
<b>Время (местная)</b>		<b>Любые найденные остатки</b> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	
Рассвет <input type="checkbox"/> День <input type="checkbox"/> Сумерки <input type="checkbox"/> Ночь <input type="checkbox"/>		<b>Количество птиц</b>	
<b>Осадки:</b>		наблюдались <input type="checkbox"/> столкнулись <input type="checkbox"/> (укажите кол-во если известно)	
Нет <input type="checkbox"/> Туман <input type="checkbox"/> Дождь <input type="checkbox"/> Мокрый снег <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Аэродром</b>		2-10 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Высота</b> (от уровня земли) _____ фут		11-100 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Воздушная скорость</b> _____ узлов		100+ <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Этап полета</b>			
Руление <input type="checkbox"/> Снижение <input type="checkbox"/>		<b>Пилот предупрежден о птицах</b> Да <input type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/>	
Разбег и взлет <input type="checkbox"/> Подход <input type="checkbox"/>			
Набор <input type="checkbox"/> Посадка и пробег <input type="checkbox"/>			
На мршруте <input type="checkbox"/> На земле <input type="checkbox"/>		<b>Примечание 1:</b> Докладчик должен обеспечить уведомление о подробностях птичьего столкновения соответствующей авиакомпании или эксплуатанта аэродрома, как можно скорее независимо от того, был ли подан этот отчет.	
Уход на круг <input type="checkbox"/>			
<b>Част(и) ВС</b> _____ Пораженный _____		<b>Замечания и другая соответствующая информация:</b>	
Поврежденный _____			
Обтекатель <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ветровое стекло <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Носовая часть (если не вышеперчисленные) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Двигатель №: 1 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
3 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
4 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Пропеллер <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Крыло/ротор <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Фюзеляж <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Шасси <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Хвост <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Огни <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Другое (в замечаниях) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение В</b>	Глава/Стр.	П.В/6

	<p><b>To be completed</b> on discovering evidence that a birdstrike has occurred.  <b>To be completed</b> for <b>all</b> confirmed, unconfirmed, or 'near miss' birdstrike occurrences, in accordance with the guidance and information in Chapter 13 para.13.2.4 of AR-AS.  <b>Please note that Birdstrike Occurrences shall be submitted to the CAA using e-mail:</b>  <a href="#">[email address to here]</a></p>			
<b>Reporter Details</b>		<b>Effect on flight</b>		
Name..... Role.....		None <input type="checkbox"/> Returned <input type="checkbox"/>		
Employer .....		Aborted t/off <input type="checkbox"/> Diverted <input type="checkbox"/>		
Tel no ..... Date.....		Loss or malfunction of any essential service <input type="checkbox"/>		
Email.....		Other <input type="checkbox"/>		
<b>Birdstrike Details:</b>		<b>Other Reports raised</b>		
Confirmed <input type="checkbox"/> Unconfirmed <input type="checkbox"/> Near Miss <input type="checkbox"/>		Mandatory Occurrence Report (MOR) <input type="checkbox"/>		
Aircraft Operator.....		Air Safety Report (ASR) <input type="checkbox"/>		
Aircraft type & series.....		Other (specify) <input type="checkbox"/>		
Aircraft reg. ....		<b>It is important to identify the species of bird whenever possible.</b>		
Date (dd/mm/yy) ...../...../.....				
Time (local) .....: .....Hrs (24 hr)		<b>Any Remains Found</b> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Dawn <input type="checkbox"/> Day <input type="checkbox"/> Dusk <input type="checkbox"/> Night <input type="checkbox"/>		<b>Number of birds</b>		
<b>Precipitation:</b>		seen struck (enter actual number if known)		
None <input type="checkbox"/> Fog <input type="checkbox"/> Rain <input type="checkbox"/> Sleet/Snow <input type="checkbox"/>		1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Aerodrome .....		2-10 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Height (agl) ..... ft		11-100 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
Speed (IAS) .....kt		100+ <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		
<b>Phase of Flight</b>		<b>Pilot warned of birds</b> Yes <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		
Taxi <input type="checkbox"/> Descent <input type="checkbox"/>				
Take-off run <input type="checkbox"/> Approach <input type="checkbox"/>				
Climb <input type="checkbox"/> Landing roll <input type="checkbox"/>				
En Route <input type="checkbox"/> Ground checks <input type="checkbox"/>				
Go Around <input type="checkbox"/>		<b>Note 1:</b> The reporter shall ensure, irrespective of this report having been filed, that details of this birdstrike occurrence are notified to the appropriate airline or aerodrome operator, as soon as practicable.  <b>Remarks and other relevant information:</b>		
<b>Part(s) of Aircraft</b>				
			Struck	Damaged
Radome			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Windshield			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nose (if not one of the above)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Engine nos: 1			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Propelle			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wing/rotor (inc high lift devices)			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fuselage			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landing Gear			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tail			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lights		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Other (specify in remarks field)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение С</b>	Глава/Стр.	П.С/1

### Приложение С. Образец Контрольного Листа для Внутреннего Аудита

Следующий образец контрольного листа составлен, чтобы помочь RST в определении пробелов в программе их деятельности.

Отрицательный ответ на любой связанный вопрос указывает на область, на которое все члены RST (и организации, которые они представляют) должны уделять особое внимание, и принимать меры устранения проблемы.

Пункт	Вопрос	Ответ	Замечания
<b>1. Круг полномочий</b>			
1.1.	Существует ли соглашение по кругу полномочий?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2.	Охватывает ли круг существующих полномочий полноценный объем деятельности RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3.	Способствует ли круг полномочий, определению роли членов группы RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4.	Способствует ли круг полномочий, определению процесса управления данными/докладами полученными от участвующих организаций?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5.	Способствует ли круг полномочий, четкому определению процесса принятия решений RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.6.	Способствует ли круг полномочий, разрешению несогласованностей между членами RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>2. Идентификация рисков</b>			
2.1.	Существует ли налаженная система сбора и обработки данных о рисках	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.2.	Представляют ли члены группы, данные об идентифицированных рисках в систему сбора и обработки данных для обмена информацией?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3.	Документируются ли конкретные последствия эксплуатационных рисков?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>3. Управление рисками безопасности</b>			
3.1.	Разработан ли в RST формальный процесс управления рисками?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2.	Выполняется ли оценка вероятности и серьезности рисков как часть процесса управления рисками безопасности?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3.	Существует ли процесс определения уровня риска?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.4.	Разрабатывает ли RST стратегии снижения рисков для контроля уровня риска в операционной среде?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.5.	Осуществляется ли в рамках деятельности RST формальный	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение С</b>	Глава/Стр.	П.С/2

	процесс по обеспечению рекомендаций соответствующим заинтересованным сторонам?		
3.6.	Существует ли формальный процесс документирования решений, принятых RST в процессе управления рисками?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.7.	Пересматриваются ли периодически решения, принятые RST, чтобы определить, был ли достигнут желаемый эффект благодаря принятым мерам / рекомендациям?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>4.</b>	<b>Коммуникация</b>		
4.1.	Существуют ли формальный процесс коммуникации с соответствующими заинтересованными сторонами?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2.	Обеспечивает ли RST периодические материалы по безопасности на ВПП для ключевых сотрудников?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.3.	Участвует ли RST в обмене информацией с другими RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4.	Получает ли RST информацию о безопасности полетов от всех пользователей аэропорта по общим ссылкам, размещенным на веб-сайтах участвующих организаций RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
<b>5.</b>	<b>Постоянное улучшение</b>		
5.1.	Существует ли формальный процесс для постоянного улучшения процессов и продуктов RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.2.	Проводит ли RST официальные периодические проверки своей программы, чтобы убедиться, что они улучшают безопасность на ВПП?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.3.	Документированы ли результаты программы постоянного улучшения?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	



**Руководство по Обеспечению Безопасности на  
ВПП**

Код №

G-AGA-005

**Приложение С**

Глава/Стр.

П.С/3

Item	Question	Response	Comments
<b>1.</b>			
1.1.		<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
1.2.		<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
1.3.		<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
1.4.		<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
1.5.	Does the ToR describe the decision-making process to be used by the RST?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
1.6.	Does the ToR define a process for resolving disagreements between RST members?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>2. Hazard identification</b>			
2.1.	Does the RST have a formal safety data collection and processing system for documenting operational hazards?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
2.2.	Do all RST members contribute to the formal safety data collection and processing system by sharing identified operational hazards?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
2.3.	Does the RST define and document specific consequences for the operational hazards?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>3. Safety Risk Management</b>			
3.1.	Does the RST have a formal process to manage the operational risk?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
3.2.	As part of the risk management process, are the consequences of the operational hazards assessed in terms of probability and severity?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
3.3.	Is there a formalized process to determine the level of risk the RST is willing to accept?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
3.4.	Does the RST develop risk mitigation strategies to control the level of risk within the operational environment?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
3.5.	Is there a formalized process for the RST to make recommendations to applicable stakeholders?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
3.6.	Is there a formalized process to document the decisions made by the RST during the risk management process?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
3.7.	Are the decisions made by the RST periodically reviewed to determine if the desired effect was achieved by their mitigations/recommendations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>4. Communication</b>			
4.1.	Does the RST have a formal process to communicate with applicable stakeholders?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
4.2.	Does the RST periodically provide runway safety material to key frontline employees?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение С</b>	Глава/Стр.	П.С/4

4.3.	Does the RST participate in information sharing activities with other RSTs?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
4.4.	Does the RST solicit safety-related information from all airport users via common links embedded within websites of the RST participating organizations?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
<b>5.</b>	<b>Continuous improvement</b>		
5.1.	Does the RST have a formal process to continuously improve their processes & products?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
5.2.	Does the RST engage in formal, periodic reviews of their programme to ensure they are improving runway safety?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	
5.3.	Are the results of the continuous improvement programme documented?	<input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No	

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение D</b>	Глава/Стр.	П.D/1

## Приложение D Список Полезных Документов

1. Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual (GM-ANS-026)
2. Aerodrome Design Manual (GM-AGA-009)
3. Airport Services Manual (GM-AGA-017)
4. GM-GEN-063-Runway Surface Condition Assessment, Measurement and Reporting
5. Global Air Navigation Plan (GM-GEN-063)
6. Global Air Traffic Management Operational Concept (GM-ANS-021)
7. Hazardous to Civil Aircraft Operations (GM-ANS-022)
8. Hazards at Aircraft Accident Sites (GM-GEN-075)
9. Human Factors Digest No. 17 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control (GM-GEN-077)
10. ICAO Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, Safety Management
11. Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations (GM-AGA-022)
12. Manual of All-Weather Operations (GM-GEN-052)
13. Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689)
14. Manual on Air Traffic Management System Requirements (GM-GEN-076)
15. Manual on Certification of Aerodromes (GM-AGA-002)
16. Manual on the Prevention of Runway Incursions (GM-GEN-066)
17. Manual on Required Communication Performance (RCP) (GM-GEN-055)
18. Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR) (GM-AGA-024) Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS) (GM-AGA-014)
19. Operation of New Larger Aeroplanes at Existing Aerodromes (GM-GEN-070)
20. Reducing the Risk of Runway Incursions (Flight Safety Foundation, May 2009)
21. Safety Management Manual (GM-GEN-010)
22. ACI Airside Safety Handbook and Wildlife Management Handbook
23. CANSO Runway Safety Maturity Checklist
24. CANSO Flyer – Avoiding Unstable Approaches
25. CANSO Flyer – Runway Excursions
26. European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions
27. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions
28. FAA Runway Safety: A Best Practices Guide to Operations and Communications
29. FAA Guide to Ground Vehicle Operations
30. FAA Pilot's Guide to Airport Signs and Markings Drilled Card
31. FAA Pilot and Flight Crew Taxi Procedures at Towered Airports Drilled Card
32. Runway Safety Programme (FAA Order 7050.1A)
33. IATA Pilot / ATC Phraseology Report
34. IATA REER Toolkit

	<b>Руководство по Обеспечению Безопасности на ВПП</b>	Код №	G-AGA-005
	<b>Приложение D</b>	Глава/Стр.	П.D/2

35. IFALPA Runway Safety Manual

[http://cfapp.icao.int/tools/RSP\\_ikit/story.html](http://cfapp.icao.int/tools/RSP_ikit/story.html)