

РУКОВОДСТВО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП

Государственное Агентство Гражданской Авиации Азербайджанской Республики

Документ № G-AGA-005

Дата издания: 02.АПР.2019

Издание № 01

Баку

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

0.1 Лист Согласования и Утверждения

Подготовил:	Бахруз Меликов
Должность:	Заместитель Начальника Управления по Надзору над Эксплуатантами Аэродромов (Вертодромов)
Подпись:	

Просмотрел:	Зохраб Гасилов
Должность:	Начальник Управления Контроля Качества и Нормотворчества
Подпись:	

Одобрил:	Гаджиага Алиев
Должность:	Заместитель Директора ГАГА
Подпись:	

Утвердил:	Ариф А. Мамедов
Должность:	Директор ГАГА
Подпись:	

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

0.2 Содержание

0. АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА 1

0.1 Лист Согласования и Утверждения 1

0.2 Содержание 3

0.3 Список Действительных Страниц 5

0.4 Список Рассылки 7

0.5 Запись Поправок и Изменений 9

0.6 Аббревиатура 11

0.7 Ссылки 13

0.8 Администрирование и Контроль 13

0.9 Термины «должен», «следует», «может» 13

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ 1

2. ВВЕДЕНИЕ 1

3. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ДОКУМЕНТА 1

4. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СОЗДАНИЯ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП 1

4.1 Цель и Задачи 1

4.2 Стратегия RST 2

5. ОБЛАСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОЛНОМОЧИЯ RST 1

5.1 Деятельность RST в рамках СУБП 1

5.2 Общие вопросы, рассматриваемые в рамках обеспечения безопасности на ВПП 1

5.3 Круг полномочий RST 1

6. СОСТАВ ГРУППЫ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ RST 1

6.1 Организационная структура RST 1

6.2 Ответственность председателя RST 2

6.3 Ответственность участников RST 2

6.4 Ответственность полномочного органа 3

7. СРЕДА РАБОЧЕГО ПРОЦЕССА ГРУППЫ 1

7.1 Совещания группы RST 1

7.2 Технические процессы RST 1

7.3 Оценка факторов риска 1

7.4 Разработка рекомендаций и плана действий 2

7.5 Учет/хранение документов - совместное использование данных 3

7.6 Непрерывный процесс улучшения....4

ПРИЛОЖЕНИЕ А — Образец плана совещания....1

ПРИЛОЖЕНИЕ Б — Образцы форм оценки рисков и докладов....1

Форма Управления Рисками на ВПП....1

Runway Safety Management Form (eng.)....3

Доклад о Происшествии на Аэродроме....5

Aerodrome Occurrence Report (eng.)....6

Доклад о Столкновение с Птицами....7

Birdsrike Report....8

ПРИЛОЖЕНИЕ В — Образец Контрольного Листа для Внутреннего Аудита....1

ПРИЛОЖЕНИЕ Г — Список Полезных Документов....1

0.3 Список Действительных Страниц

	Глава 0	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
3	02.АПР.2019	00
4	02.АПР.2019	00
5	02.АПР.2019	00
6	02.АПР.2019	00
7	02.АПР.2019	00
8	02.АПР.2019	00
9	02.АПР.2019	00
10	02.АПР.2019	00
11	02.АПР.2019	00
12	02.АПР.2019	00
13	02.АПР.2019	00
14	02.АПР.2019	00
	Глава 1	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
3	02.АПР.2019	00
4	02.АПР.2019	00
	Глава 2	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
	Глава 3	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
	Глава 4	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
	Глава 5	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00

	Глава 5	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
2	02.АПР.2019	00
	Глава 6	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
3	02.АПР.2019	00
4	02.АПР.2019	00
	Глава 7	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
3	02.АПР.2019	00
4	02.АПР.2019	00
	Приложение А	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
	Приложение Б	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
3	02.АПР.2019	00
4	02.АПР.2019	00
5	02.АПР.2019	00
6	02.АПР.2019	00
7	02.АПР.2019	00
8	02.АПР.2019	00
	Приложение В	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00
3	02.АПР.2019	00
4	02.АПР.2019	00

	Приложение Г	
Страница	**Дата вступления в силу**	**Ревизия №**
1	02.АПР.2019	00
2	02.АПР.2019	00

0.4 Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Имя	Должность
Оригинал	**(S)**	Контроль качества и нормотворчества	Зохраб Гасилов	Начальник КК (QC)
1	**(S)**	Контроль качества и нормотворчества	Библиотека ГАГА/ Интранет	
2	**(S)**	Управление по Надзору над Эксплуатантами Аэродромов	Фикрет Ахундов Бахруз Маликов Айдын Мирзазаде	

(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.*

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

0.5 Запись Поправок и Изменений

Издание/Ревизия №	Дата Издания/Ревизии	Внесено кем	Подпись

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

0.6 Аббревиатура

ВПП	Взлетно-посадочная полоса
ГАГА	Государственное Агентство Гражданской Авиации
ГПБВ	Государственная программа по безопасности на ВПП
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УВД	Управление Воздушным Движением
KPI	Key performance indicators
LVP	Low visibility procedures
LRST	Local runway safety team
OCA/H	Obstacle clearance altitude / height
RESA	Runway end safety area
RST	Runway safety team
RSP	Runway safety programme
SMGCS	Surface movement guidance and control systems
SMS	Safety Management Systems
SSP	State Safety Programme

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

0.7 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.

0.8 Администрирование и Контроль

Руководство RST опубликовано как книга на листах формата A4. 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».

0.9 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.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

1. 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.

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:

а) размещены в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов; или
б) возвышаются над установленной поверхностью, предназначенной для защиты воздушных судов в полете; или
в) 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 показателях 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.

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.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

2. 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.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

3. 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.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

4. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ СОЗДАНИЯ ГРУППЫ ПО ВОПРОСАМ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП

4.1 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:

- Консультировать соответствующих поставщиков услуг о преобладающих местных условиях, факторах риска на ВПП, рулежных дорожках и прилегающих территориях, требующих разработку смягчающих и разрешающих мер;
- 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;
- Осуществлять сбор, анализ и распространение данных по вопросам безопасности операций на ВПП;
- Выполнять статистический анализ с построением трендов по безопасности для упрощения оценки и менеджмента рисков.
- Разработать инициативы, направленные на повышение стандартов связи.
- Выявить потенциальные новые технологии, которые могут снизить вероятность несанкционированных выездов на ВПП;
- Обеспечить соответствие местных процедур Стандартам и Рекомендуемой Практике (SARPS) ИКАО;
- Проводить информационно-просветительскую компанию местного масштаба путем разработки образовательно-учебных материалов по вопросам безопасности операций на ВПП и распространения их среди диспетчеров УВД, пилотов и персонала, управляющего транспортными средствами на территории аэродрома;
- 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 определиться 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.

4.2 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.

5. ОБЛАСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПОЛНОМОЧИЯ RST

5.1 Деятельность RST в рамках СУБП

Деятельность RST должна быть формально пострена 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.

5.2 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:

а) Нештатное касание ВПП;
б) Столкновение с птицами;
в) Столкновение с землей;
г) Наземное обслуживание ВС;
д) Выкатывание ВС с ВПП;
е) Несанкционированный выезд на ВПП;
ж) Потеря контроля на земле;
з) Столкновение с препятствием(ями);
и) Посадка с недолетом/перелетом;
к) Использование неверной ВПП (перепутывание ВПП);
л) Прерванный взлет на большой скорости;
м) События, связанные с дикой природой;
н) Повреждение от посторонних предметов.

5.3 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:

а) Назначать на определенный срок состав членов RST и выбрать председателя или сопредседателей RST;

б) 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;

в) Принимать решения путем голосования, определить ответственности отдельных членов RST;

г) Установить формальный процесс или соглашение, регулирующий обмен данными, отчетами и информацией о безопасности, а также защиту источников информации в рамках RST;

д) Осуществлять консультации поставщиков услуг, принять решения по разрешению конфликтов;

е) Обеспечить выполнение рекомендаций, содержащихся в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (Doc 9870);

ж) Рассмотреть выводы, содержащихся в отчетах по итогам расследований, в целях установления местных опасных участков или проблемных зон на аэродроме;

з) 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.

и) Координировать с организациями выполнение рекомендаций, принятых во время совещания RST;

к) 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;

л) Налаживать тесное сотрудничество в группе для обеспечения более глубокого понимания производственных трудностей персонала, работающего на других участках, и определения областей, где следует внести усовершенствования;

м) Осуществлять мониторинг типов, серьезности и частоты появления инцидентов на ВПП;

н) Определять требования к документации и отчетности;

о) Обратится за помощью к специалистам по безопасности из отрасли;

п) Способствовать разработке активных решений проблем;

р) Убедится в реализации наилучше возможных решений;

с) Извлекать уроки из других инцидентов и учитывать результаты других расследований;

т) Распространять информацию о разработанных решениях среди заинтересованных сторон;

у) 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.

6. СОСТАВ ГРУППЫ И ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАМКАХ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ RST

6.1 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА RST

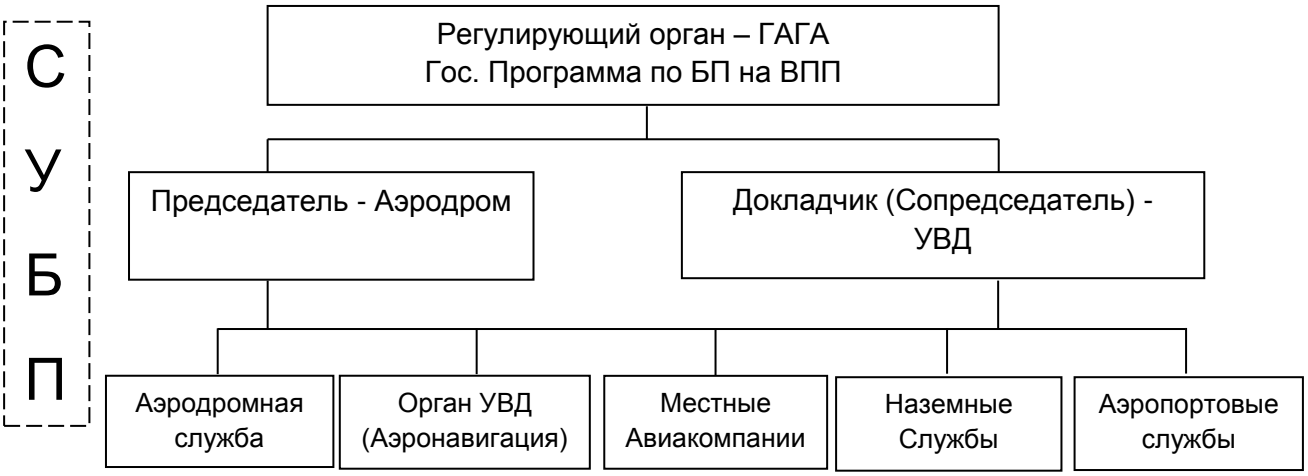


Рис. 1. Схема организационной структуры группы безопасности на ВПП.

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:

а) эксплуатанты аэродрома;
б) служба УВД;
в) коммерческие эксплуатанты воздушного транспорта;
г) службы наземного обслуживания;
д) представители летных экипажей, знакомые с аэродромом;
е) представители авиации общего назначения (при необходимости);

Группа может также включать:

а) представителей регулирующих органов;
б) военных эксплуатантов (при необходимости);
в) вспомогательные службы (противообледенительной обработки, обеспечения бортового питания, наземного обслуживания ВС и т.д.);
г) службы чрезвычайного (аварийного) реагирования;
д) экспертов в предметной области (метеорологи, орнитологи, эксперты по расследованию авиационных происшествий, и т.д.) (по приглашению);
е) 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 связи с этим, поставщики услуг будут взаимодействовать с RST по мере необходимости для решения конкретной проблемы.

6.2 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:

а) 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).

б) Организация совещаний

- Обеспечение работы совещания на основе эффективного сотрудничества в рамках полномочий группы.
- Постоянное улучшение рабочей программы группы исходя из передовой международной практики.

в) Сохраненность документации по БП

- Обеспечение надлежащего документирования результатов совещаний группы и сохранность этих документов в библиотеке по безопасности RST.

г) Координация с внешними организациями

- Председатель является контактным лицом с внешними агентствами и обеспечивает надлежащую передачу всей информации о деятельности RST соответствующим учреждениям / организациям.

6.3 Ответственность участников RST

а) 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.*

б) Участие в совещаниях

- 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.

в) 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.

г) Взаимодействие

- Члены RST должны осведомлять свои организации о результатах и решениях совещаний группы и обеспечить надлежащее выполнение рекомендаций в своих соответствующих организациях.

6.4 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.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

7. СРЕДА РАБОЧЕГО ПРОЦЕССА ГРУППЫ

7.1 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.

7.2 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.

7.3 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 усовершенстования процесс обмена информацией целесообразно задействовать в среде существующей онлайн системы, (например Q-Pulse).

Следующим шагом является оценка вероятности события, принимая во внимание информацию, содержащуюся в соответствующих базах данных отчетов по факторам рисков, 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 наихудшими последствиями и соответствующей им вероятности.

7.4 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.

Б) 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.

В) 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.

Г) 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.

7.5 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.

7.6 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:

а) 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.

б) 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ A — ОБРАЗЕЦ ПЛАНА СОВЕЩАНИЯ

1. График

а) Дата;
б) Время;
в) Место.

2. Приглашенные участники

- оператор аэродрома;
- УВД;
- авиакомпании;
- аэропортовые службы;

также могут быть приглашены представители:

- полномочого 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.

в) За неделю до совещания:

- консолидирвать обновления и информацию, полученную от участников;
- распространять окончательную повестку совещания и подтверждающие документы команде.

4. Логистичекие 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, расматриваемых в предыдущих совещаниях (Рассмотрение текщего 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) определяет опасности, (б) проводит оценку рисков безопасности и (в) предлагает рекомендации по управлению рисками безопасности.

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

ПРИЛОЖЕНИЕ Б — ОБРАЗЦЫ ФОРМ ОЦЕНКИ РИСКОВ И ДОКЛАДОВ

ФОРМА УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ НА ВПП

Форма управления рисками на ВПП		
Ссылка	Дата открытия дд/мм/гг	Дата закрытия дд/мм/гг
Обшая информация		
Аэродром	Область повреждения	
Спецификация (идентификация ВПП/РД):		
Факторы риска		
Типы случаев:	☐ Выкат с ВПП ☐ Выезд на ВПП – ВС ☐ Дикая природа ☐ Перепутывание ВПП ☐ Нештатная посадка ☐ Выезд на ВПП – транспорт ☐ Столкновение с птицей ☐ Другое (укажите)	
Произошло ли событие или угроза:	☐ Фактическое событие ☐ Потенциальная угроза	Дата дд/мм/гг
Описание фактической или потенциальной угрозы		
Сопутствующие документы: ☐ Отчет об аварии ☐ Отчет об инциденте ☐ Отчет о проверке ☐ Другое (укажите)		
Области риска		
☐ Навигационные средства ☐ Маркеры на ВПП/РД ☐ Огни подхода ☐ Средства коммуникации	☐ Метеорологический ☐ Препятствия ☐ Подход ☐ Огни ВПП/РД	☐ Векториязация подхода ☐ Состояние ВПП ☐ Конструкция аэропорта ☐ Процедуры ☐ Другое
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.		
Оценка риска		
(Часть оценки риска должна быть завершена в рамках совещания группы по безопасности на ВПП.)		
Серьезность фактора риска: ☐ Катострофичный ☐ Опасный ☐ Серьезный ☐ Небольшой ☐ Незначительный		
Вероятность фактора риска: ☐ Частый ☐ Эпизодический ☐ Отдаленный ☐ Маловероятный ☐ Абсолютно невероятный		
Уровень риска: ☐ Высокий ☐ Средний ☐ Низкий		
Если уровень риска средний или высокий необходмо разработать план действий		

		Вероятность риска				
Последствие		Неизбежный /Частый	Вероятный/ Редкий	Возможный/ Отдаленный	Маловероятный/ Невозможный	Исключительный /Невозможный
	Катострофичный	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)
Обшее описание плана действия: Пункт плана действия: Исполнитель: Дата реализации: дд/мм/гг Состояние:
Обшее описание плана действия: Пункт плана действия: Исполнитель: Дата реализации: дд/мм/гг Состояние:

RUNWAY SAFETY MANAGEMENT FORM (ENG.)

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:	☐ RWY excursion ☐ RWY incursion – Aircraft ☐ Wildlife encounter ☐ RWY confusion ☐ Abnormal landing ☐ RWY incursion – Vehicle ☐ Birdstrike ☐ Other (specify)	
Has an event occurred, or is this a hazard (potential outcome):	☐ Actual outcome ☐ Potential outcome	Occurrence date dd/mm/yy
Description of actual or potential outcome		
Supporting document type: ☐ Accident report ☐ Incident Report ☐ Audit report ☐ Other (specify)		
Safety issues		
☐ Navigation aids ☐ Runway/taxiway marking ☐ VASI/PAPI ☐ Communications	☐ Meteorological ☐ Obstacles ☐ Approach ☐ Runway/taxiway lights	☐ Approach vectoring ☐ Runway surface condition ☐ Airport construction ☐ Procedure
☐ Other		
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 on 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: ☐ Catastrophic ☐ Hazardous ☐ Major ☐ Minor ☐ Negligible		
What is the Liklehood of occurrence: ☐ Frequent ☐ Occasional ☐ Remote ☐ Impossible ☐ Extremely impossible		
Risk level (from below risk table): ☐ High ☐ Moderate ☐ Low		
If the risk levels Moderate or High, a corrective action plan is required		

		Likelihood				
		Certain/ Frequent	Likely/ Occasional	Possible/ Remote	Unlikely/ Impossible	Exceptional/ Impossible
Severity	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:

Доклад о Происшествии на Аэродроме

	Доклад о происшествии на аэродроме Тел: +994 _____ Факс: +994 _____ Эл.почта: _____

Дата и время	**Аэродром**	**Участок аэродрома**

Докладывающее подразделение

☐ Аэродром ☐ RFF* ☐ ГСМ ☐ Н.О.* ☐ Другие

Категории происшествий

☐ Разлив топлива	☐ Авария назем. транспорта	☐ Выезд/Выкат на/с ВПП
☐ Запр. неправильного кол-ва топлива	☐ Потеря радиосвязи	☐ FOD*
☐ Отказ ОВИ	☐ Проблемы, связанные с антиобледенительными мерами	☐ Опасности от дикой природой
☐ Другое		

Вложения: ☐ Ситуационный план ☐ Отчеты ☐ Фото ☐ Другое

Описание:

Имя Фамилия:	**Должность:**	**Отчетная дата:**

*RFF- Спасание и Борьба с Пожаром
*Н.О.- Наземное Обслуживание
*FOD- Обломки Посторонних Предметов

AERODROME OCCURRENCE REPORT (ENG.)

	Aerodrome Occurrence Report Tel: +994 _____ Fax: +994 _____ E-mail: _____

Date and Time	Aerodrome	Aerodrome Part

Occurrence reporting unit

☐ Aerodrome ☐ RFF ☐ Refueling ☐ Handling ☐ Other

Occurrence category

☐ Fuel spillage	☐ Vehicle accident	☐ Runway Incursion/Excursion
☐ Incorrect fuel quant	☐ Loss of radio communication	☐ FOD
☐ Lightning system failure	☐ De-icing/Anti icing failure	☐ Wildlife hazard
☐ Other		

Attachments: ☐ Situational plan ☐ Reports ☐ Photos ☐ Other

Description

Name, Surname	Position	Reporting Date

ДОКЛАД О СТОЛКНОВЕНИЕ С ПТИЦАМИ

Подробности доклада	Влияние на полет
Имя.....Должность…….....	Нет ☐ Возвращение ☐
Employer	Прекращенный взл ☐ Отклонение ☐
Номер тел.....…….Дата.....	Потеря или сбой какой либо части ☐
Email……	Другое ☐
Детали:	**Другие отчеты**
Подтвержден ☐ Неподтвержден ☐	Случаи обязательного донесения ☐
Авиакомпания.....…….	Отчет о воздушной безопасности ☐
Тип ВСи серия.....	Другое (укажите) ☐
Номер регистрации ВС.....…….	**По возможности определить виды птиц**
Дата (дд/мм/гг) ...../...../.....	**Вид птицы/описание** .....……
Время (местная) .....:	**Любые найденые остатки** Да ☐ Нет ☐
Рассвет ☐ День ☐ Сумерки ☐ Ночь ☐	**Количество птиц**
Осадки:	наблюдались столкнулись *(укажите кол-во если известно)*
Нет ☐ Туман ☐ Дождь ☐ Мокрый снег ☐	*1* ☐ ☐
Аэродром .....……..	*2-10* ☐ ☐
Высота (от уровня земли) ..... фут	*11-100* ☐ ☐
Воздшуная скорость .....…..узлов	*100+* ☐ ☐
Этап полета	
Руление ☐ Снижение ☐	**Пилот предупрежден о птицах** Да☐ Нет☐
Разбег и взлет ☐ Подход ☐	
Набор ☐ Посадка и пробег ☐	
На мршруте ☐ На земле ☐	***Примечание1:*** *Докладчик должен обеспечить уведомление о подробностях птичего столкновения соответствующей авиакомпании или эксплуатанта аэродрома, как можно скорее независимо от того, был ли подан этот отчет.*
Уход на круг ☐	
Част(и) ВС Пораженный Поврежденный	
Обтекатель ☐ ☐	
Ветровое стекло ☐ ☐	
Носовая часть (если не вышеперчсиленные) ☐ ☐	**Замечания и другая соответствующая информация:**
Двигатель №: 1 ☐ ☐	
2 ☐ ☐	
3 ☐ ☐	
4 ☐ ☐	
Пропеллер ☐ ☐	
Крыло/ротор ☐ ☐	
Фюзеляж ☐ ☐	
Шасси ☐ ☐	
Хвост ☐ ☐	
Огни ☐ ☐	
Другое (в замечаниях) ☐ ☐	

BIRDSRIKE REPORT

To be completed on discovering evidence that a birdstrike has occurred.
To be completed for **all** confirmed, unconfirmed, or 'near miss' birdstrike occurrences, in accordance with the guidance and information in Chapter 13 para.13.2.4 of AAR-AS.
Please note that Birdstrike Occurrences shall be submitted to the SCAA using e-mail: hq@caa.gov.az.

Reporter Details	**Effect on flight**
Name.....Role……....	None ☐ Returned ☐
Employer	Aborted t/off ☐ Diverted ☐
Tel no .....……..Date.....	Loss or malfunction of any essential service ☐
Email……	Other ☐
Birdstrike Details:	**Other Reports raised**
Confirmed ☐ Unconfirmed ☐ Near Miss ☐	Mandatory Occurrence Report (MOR) ☐
Aircraft Operator.....……..	Air Safety Report (ASR) ☐
Aircraft type & series.....	Other (specify) ☐
Aircraft reg. .....……	**It is important to identify the species of bird whenever possible.**
Date (dd/mm/yy) ...../...../.....	**Bird Species/description** .....
Time (local) .....: .....Hrs (24 hr)	**Any Remains Found** Yes ☐ No ☐
Dawn ☐ Day ☐ Dusk ☐ Night ☐	**Number of birds**
Precipitation:	seen struck *(enter actual number if known)*
None ☐ Fog ☐ Rain ☐ Sleet/Snow ☐	*1* ☐ ☐
Aerodrome .....……....	*2-10* ☐ ☐
Height (agl) ..... ft	*11-100* ☐ ☐
Speed (IAS) .....…..kt	*100+* ☐ ☐
Phase of Flight	
Taxi ☐ Descent ☐	**Pilot warned of birds** Yes☐ No☐
Take-off run ☐ Approach ☐	
Climb ☐ Landing roll ☐	
En Route ☐ Ground checks ☐	**Note 1:** 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.
Go Around ☐	

Part(s) of Aircraft	Struck	Damaged
Radome	☐	☐
Windshield	☐	☐
Nose (if not one of the above)	☐	☐
Engine nos: 1	☐	☐
2	☐	☐
3	☐	☐
4	☐	☐
Propelle	☐	☐
Wing/rotor (inc high lift devices)	☐	☐
Fuselage	☐	☐
Landing Gear	☐	☐
Tail	☐	☐
Lights	☐	☐
Other (specify in remarks field)	☐	☐

Remarks and other relevant information:

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

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

Item	Question	Response	Comments
1.	**Terms of Reference (ToR)**		
1.1.	Is there a ToR agreement in place?	☐ Да ☐ Нет	
1.2.	Does the ToR define the scope of work of the RST?	☐ Да ☐ Нет	
1.3.	Does the ToR define the roles for members of the RST?	☐ Да ☐ Нет	
1.4.	Does the ToR define a process for handling data/reports received from the participating organizations?	☐ Да ☐ Нет	
1.5.	Does the ToR describe the decision-making process to be used by the RST?	☐ Да ☐ Нет	
1.6.	Does the ToR define a process for resolving disagreements between RST members?	☐ Да ☐ Нет	
2.	**Hazard identification**		
2.1.	Does the RST have a formal safety data collection and processing system for documenting operational hazards?	☐ Да ☐ Нет	
2.2.	Do all RST members contribute to the formal safety data collection and processing system by sharing identified operational hazards?	☐ Да ☐ Нет	
2.3.	Does the RST define and document specific consequences for the operational hazards?	☐ Да ☐ Нет	
3.	**Safety Risk Management**		
3.1.	Does the RST have a formal process to manage the operational risk?	☐ Да ☐ Нет	
3.2.	As part of the risk management process, are the consequences of the operational hazards assessed in terms of probability and severity?	☐ Да ☐ Нет	
3.3.	Is there a formalized process to determine the level of risk the RST is willing to accept?	☐ Да ☐ Нет	
3.4.	Does the RST develop risk mitigation strategies to control the level of risk within the operational environment?	☐ Да ☐ Нет	
3.5.	Is there a formalized process for the RST to make recommendations to applicable stakeholders?	☐ Да ☐ Нет	
3.6.	Is there a formalized process to document the decisions made by the RST during the risk management process?	☐ Да ☐ Нет	
3.7.	Are the decisions made by the RST periodically reviewed to determine if the desired effect was achieved by their mitigations/recommendations?	☐ Да ☐ Нет	
4.	**Communication**		
4.1.	Does the RST have a formal process to communicate with applicable stakeholders?	☐ Да ☐ Нет	

4.2.	Does the RST periodically provide runway safety material to key frontline employees?	☐ Да ☐ Нет	
4.3.	Does the RST participate in information sharing activities with other RSTs?	☐ Да ☐ Нет	
4.4.	Does the RST solicit safety-related information from all airport users via common links embedded within websites of the RST participating organizations?	☐ Да ☐ Нет	
5.	**Continuous improvement**		
5.1.	Does the RST have a formal process to continuously improve their processes & products?	☐ Да ☐ Нет	
5.2.	Does the RST engage in formal, periodic reviews of their programme to ensure they are improving runway safety?	☐ Да ☐ Нет	
5.3.	Are the results of the continuous improvement programme documented?	☐ Да ☐ Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ Г — СПИСОК ПОЛЕЗНЫХ ДОКУМЕНТОВ

1. Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual (ICAO Doc 9830)
2. Aerodrome Design Manual (ICAO Doc 9157)
3. Airport Services Manual (ICAO Doc 9137)
4. Circular 329 AN191 Runway Surface Condition Assessment, Measurement and Reporting
5. Global Air Navigation Plan (ICAO Doc 9750)
6. Global Air Traffic Management Operational Concept (Doc 9854)
7. Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems (ICAO Doc 9758)
8. Hazardous to Civil Aircraft Operations (ICAO Doc 9554)
9. Hazards at Aircraft Accident Sites (ICAO Cir 315)
10. Human Factors Digest No. 17 — Threat and Error Management (TEM) in Air Traffic Control (ICAO Cir 314)
11. ICAO Annex 19 to the Convention on International Civil Aviation, Safety Management
12. Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations (ICAO Doc 9640)
13. Manual of All-Weather Operations (ICAO Doc 9365)
14. Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689)
15. Manual on Air Traffic Management System Requirements (ICAO Doc 9882)
16. Manual on Certification of Aerodromes (ICAO Doc 9774)
17. Manual on ICAO Bird Strike Information Systems (IBIS) (ICAO Doc 9332)
18. Manual on the Prevention of Runway Incursions (ICAO Doc 9870)
19. Manual on Required Communication Performance (RCP) (ICAO Doc 9869)
20. Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR) (ICAO Doc 9643) Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS) (ICAO Doc 9476)
21. Operation of New Larger Aeroplanes at Existing Aerodromes (ICAO Cir 305)
22. Reducing the Risk of Runway Incursions (Flight Safety Foundation, May 2009)
23. Safety Management Manual (ICAO Doc 9859, 3rd edition)
24. ICAO Annexes 6, 11, 14 and 19 to the Convention on International Civil Aviation
25. ACI Airside Safety Handbook and Wildlife Management Handbook
26. CANSO Runway Safety Maturity Checklist
27. CANSO Flyer – Avoiding Unstable Approaches
28. CANSO Flyer – Runway Excursions
29. European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions
30. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions
31. FAA Runway Safety: A Best Practices Guide to Operations and Communications
32. FAA Guide to Ground Vehicle Operations
33. FAA Pilot's Guide to Airport Signs and Markings Drilled Card
34. FAA Pilot and Flight Crew Taxi Procedures at Towered Airports Drilled Card
35. Runway Safety Programme (FAA Order 7050.1A)
36. IATA Pilot / ATC Phraseology Report
37. IATA REER Toolkit
38. IFALPA Runway Safety Manual

http://cfapp.icao.int/tools/RSP_ikit/story.html

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА