

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОГ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



«Утверждаю»:

**Директор Агентства
гражданской авиации
при МТид КР**

К.Т. Акышев
К.Т. Акышев

приказ № 542/п

от 26 октября 2017г.

**ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ПО СОЗДАНИЮ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ
ГРУППЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ (RST)**

Бишкек-2017г.

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

Определения и термины:

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.

Уменьшение рисков Процесс внедрения защитных или предупредительных мероприятий с целью снижения степени серьезности и/или вероятности последствий фактора опасности.

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

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

Степень серьезности фактора риска для безопасности полета

Степень возможного ущерба, который может быть нанесен в результате реализации выявленного фактора опасности.

Сокращения:

АП- авиационное происшествие

АПКР- Авиационные правила Кыргызской Республики

БП – безопасность полетов

ВПП – взлетно-посадочная полоса

ВС – воздушное судно

И – инцидент

Поставщик услуг – оператор/эксплуатант, предоставляющий услуги УВД и/или аэродрома и/или перевозки воздушным транспортом и/или наземного обслуживания ВС

РД – рулежная дорожка

РУБП – Руководство по управлению безопасностью полетов

СУБП – Система управления безопасностью полетов

УВД – управление воздушным движением

RST – Runway Safety Team

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Настоящая Типовая инструкция по созданию и функционированию группы по обеспечению безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST) разработана на основе рекомендуемой практики ИКАО – Справочного руководства по работе группы по обеспечению безопасности на ВПП. Типовая инструкция содержит рекомендации, содействующие в создании и функционировании групп по обеспечению безопасности на взлетно-посадочных полосах (далее RST) в аэропортах Кыргызской Республики. Данная типовая инструкция содержит описание основных составных этапов создания и эффективного функционирования и работы RST, а также, предоставления единого информационного источника для работы RST и содействия пользователям совместному использованию и обмену информацией о безопасности полетов заинтересованными сторонами.

Для эффективного и своевременного обеспечения безопасности на аэродроме и на ВПП, на аэродроме организовывается продуктивное качественное сотрудничество и взаимодействие между всеми сторонами (провайдерами и пользователями услуг), осуществляющими свою деятельность в зоне маневрирования аэродрома и основных оперативных зонах аэродрома, связанных с обеспечением безопасности полетов.

Настоящая типовая инструкция является рекомендуемой практикой для провайдеров и пользователей услуг, осуществляющими свою деятельность в зоне маневрирования аэродрома и основных оперативных зонах аэродрома, связанных с обеспечением безопасности полетов. Такими субъектами являются эксплуатанты аэродромов, службы управления воздушным движением, эксплуатанты воздушных судов, орган гражданской авиации, регулирующие органы, метеорологические службы и другие субъекты, заинтересованные в повышении уровня безопасности на ВПП.

3. ГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП

3.1. Цели и функции группы по безопасности на ВПП (RST)

Группа по безопасности на ВПП, это группа специалистов и экспертов из числа провайдеров и пользователей услуг, осуществляющих свою деятельность в зоне маневрирования аэродрома и основных оперативных зонах аэродрома, связанных с обеспечением безопасности полетов и заинтересованных в повышении уровня безопасности на ВПП.

Основной целью RST является повышение и поддержание уровня безопасности на взлетно-посадочной полосе аэродрома, зонах маневрирования и оперативной зоне/территории аэродрома, путем объединения систем безопасности полетов участвующих организаций и структур.

Основными задачами и функциями RST является следующее:

- эффективная координация, качественное и плодотворное рассмотрение вопросов в области предупреждения факторов рисков и угроз на ВПП;
- рассмотрение планируемых изменений на аэродроме (например, строительство новых объектов в аэропорту, ремонт ВПП, т.д.) и существующих рисков и угроз;
- пересмотр существующих и/или введение новых эксплуатационных процедур на аэродроме, касающихся безопасности полетов;
- разработка плана действий для обеспечения безопасности на ВПП;
- разработка рекомендаций по вопросам стратегий/программ, направленных на устранение факторов опасности и снижению остаточного риска;
- уведомление в соответствующих случаях субъектов гражданской авиации о потенциальных проблемах с безопасностью на ВПП;
- мониторинг безопасности на ВПП, а также анализ событий в регионе и/или в сочетании с информацией по БП.

RST является одной из составных частей СУБП участвующих организаций и служит инструментом по управлению рисками на ВПП, которые выявляются через стратегии/программы Поставщиков услуг. Помимо этого, Поставщик услуг использует процесс управления рисками в рамках своей СУБП с целью оценки вероятностных рисков вследствие эксплуатационных изменений, являющихся результатом предложенных RST корректирующих действий и рекомендаций. Поэтому взаимодействующим Поставщикам услуг следует документировать процесс взаимодействия между своими СУБП и RST.

Создание RST рекомендуется во всех гражданских аэродромах Кыргызской Республики. При этом, состав группы, частота заседаний и характер обсуждаемых вопросов варьируется в зависимости от размеров аэропорта, планируемых изменений, существующих рисков и объемов полетов воздушных судов в данный аэропорт. Обычная частота заседаний RST – один раз в квартал. При строительных работах или иных структурных изменениях, как правило, частоту заседаний увеличивают для оперативного мониторинга ситуации и реагирования на риски. В небольших аэропортах и/или аэропортах с низкой интенсивностью полетов, частоту заседаний RST можно сократить до одного заседания в год и/или приурочить к сезонным характерам работ – два заседания (осенне-зимней и/или весенне-летней навигации).

График рабочих заседаний RST составляется решением годового, отчетного (итогового) заседания RST на предстоящий календарный год, и зависит от местных условий и рабочей среды аэродрома. Например, если предполагаются значительные работы или имеет место рост факторов опасности и количества инцидентов на ВПП, то может возникнуть необходимость в более частых заседаниях/встречах. Однако, если показатели эксплуатации стабильны, с небольшим количеством идентифицированных факторов опасности, то заседания могут проводиться реже.

Функционирование RST основывается на принципах формальных процессов «Идентификации факторов риска» и «Управления рисками» в соответствии с Авиационными правилами Кыргызской Республики АПКР-19 и Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП (Doc9859 ИКАО) и охватывает широкий круг вопросов, связанных с безопасностью на ВПП, включая, но не ограничиваясь следующими категориями событий:

- Нештатное касание ВС ВПП;
- Столкновение ВС с птицами и дикими животными;
- Столкновение ВС с землей;
- Опасное наземное обслуживание ВС;
- Выкатывание ВС за пределы ВПП;
- Несанкционированный выезд на ВПП;
- Потеря управления на земле;
- Столкновение ВС с препятствием(ями);
- Посадка ВС с недолетом / перелетом;
- Нарушение процедур ограниченной видимости на ВПП;
- Отказ аэродромного и/или аэронавигационного оборудования;
- Неудовлетворительное техническое состояние воздушного судна;
- Неудовлетворительное техническое состояние ВПП, РД, перрона; и т.п.

3.2. Область полномочий/ Меморандум о взаимопонимании

В целях достижения плодотворной и эффективной работы Группы по безопасности на ВПП (RST), данная группа создается и функционирует на основе многостороннего меморандума и/или соглашения, подписываемого участниками данной группы.

Для содействия эффективному принятию решений, Провайдеры услуг и организации в составе RST должны согласиться с набором процедурных правил, регулирующих действия своих представителей в RST, оформив и приняв эти правила в разделе «Полномочия/Область полномочий» в составе указанного официального меморандума и/или соглашения. Такой раздел, «Полномочия/Область полномочий» включает в себя следующее:

- цели, сферы надзора и предполагаемая частота совещаний RST
- общие положения о процессе подбора членов группы и структуры группы, из числа участвующих сторон и приглашаемых сторон/органов
- роли и обязанности отдельных участников RST
- определение организации и или очередности ответственной/координирующей организации, ответственной за подготовку и проведение заседаний, подготовку протоколов и выработываемых решений
- определение/предоставление площадки для заседаний RST
- в некоторых случаях, при условии существенной угрозы БП, положения об обязательном характере выполнения мероприятий, принятых решением RST
- процессы, регулирующие и защищающие обмен данными, отчетами, а также информацией по вопросам безопасности, поступающими от участвующих организаций.
- процессы и официальные соглашения, регулирующие защиту источников информации, распространяемой в пределах RST (форма защиты от ненадлежащего использования и разглашения).
- консультации, процессы принятия решений и урегулирования конфликтов
- требования к документации и отчетности.

3.3. Организационная структура RST

Организационная структура, требуемая для RST, зависит от количества участников, их возможностей по взаимодействию и сотрудничеству и различных других местных требований.

Независимо от принятой структуры RST, необходимо назначение руководителя – «Председателя» RST и администрации (включая «Секретаря») RST. Эти задачи могут осуществляться как одним (например председатель-секретарь), так и большим количеством участников RST (например, один председатель и один администратор/секретарь). Размер администрации RST зависит от объема выполняемых операций и процедур на аэродроме.

3.4. Роль Председателя RST

Председатель RST является руководителем/координатором, представителем RST с правом голоса. Выдвижение Председателя и исполнение им обязанностей могут быть организованы, например, на основе ротации среди всех участников RST. Помимо этого обязанности и ответственность назначенного Председателя могут включать в себя различные административные и /или организационные аспекты, такие как:

Планирование совещаний

Председатель RST принимает/согласовывает график совещаний и принимает решение о месте его проведения. Он/Она рассматривает исходные данные от участников RST за несколько недель до встречи и одобряет повестку заседания для распространения Секретарем участникам RST за неделю до назначенной даты заседания.

Организация совещаний

Председатель RST обеспечивает проведение совещаний в духе сотрудничества и в соответствии с процессами меморандума/соглашения. Председатель постоянно стремится к улучшению программы RST, регулярно участвуя в непрерывных действиях по ее улучшению.

Поддержка библиотеки безопасности

Председатель RST контролирует необходимое документирование Секретарем RST действий RST и сохранность этих документов в библиотеке безопасности RST

Взаимодействие с внешними сторонами/организациями

Председатель и секретарь RST являются контактными лицами для внешних агентств и обеспечивают надлежащее оповещение соответствующих сторон/организаций о всей деятельности RST

3.5. Роль участников RST

Планирование совещаний

Участники RST предоставляют Секретарю RST вопросы для обсуждения их на следующем запланированном совещании как можно скорее, но не позже даты, установленной Председателем. Каждый участник, выступающий во время совещания, подготавливает информационный материал и при необходимости пригласить экспертов в предметной области с тем, чтобы обеспечить четкое понимание обсуждаемой проблемы другими участниками.

При необходимости, участники должны совершить поездку по аэропорту до заседания с целью ознакомления с текущей ситуацией и выявления потенциальных угроз безопасности. Посещение аэропорта производится в разное время суток и при наличии изменяющихся внешних условий, что позволяет определить факторы опасности, характерные для определенной освещенности и при неблагоприятных погодных условиях.

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. Участники RST принимают активное участие в заседаниях, при этом Секретарь фиксирует их участие в протоколе заседания.

Содействие библиотеке безопасности

Участники RST должны вносить вклад в виде данных и анализов по безопасности полетов, отчетов и информации из различных СУБП или из других источников по вопросам безопасности, полученных от участвующих в RST организаций. Библиотека по безопасности и документы RST ведутся Секретарем RST на регулярной основе.

Взаимодействие с участвующими организациями

Участники RST должны информировать свои организации о выводах и решениях группы RST и обеспечивать адресное получение их рекомендаций.

3.6. Роль регулирующего органа

Участие представителей органа гражданской авиации и/или других регулирующих органов на заседаниях RST не обязательно, однако представители органа гражданской авиации и/или других государственных регулирующих органов могут быть приглашены с целью консультаций по

вопросам регулирования, участия в мероприятиях по обмену информацией, понимания существующих факторов опасности и рисков, связанных с эксплуатацией в регионе, и взаимодействия с другими государственными учреждениями (например, с органами по землепользованию, спасанию, и т.п.) от имени RST в тех случаях, когда это целесообразно.

3.7. Функционирование и технические процессы RST

Заседания

Заседания и совещания RST является наиболее важным компонентом функционирования RST, 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.

Учитывая концентрацию RST на эксплуатационных вопросах, такая RST включает в себя представителей следующих сторон:

- эксплуатанта аэродрома;
- службы УВД;
- эксплуатантов воздушных судов/представителей летных экипажей, знакомых с аэродромом;
- технических экспертов ассоциации диспетчеров;
- технических экспертов ассоциации пилотов.

Также, RST может включать в себя, в качестве приглашенных сторон, представителей:

- органа гражданской авиации и/или других регулирующих органов;
- представителей эксплуатантов ВС иностранных государств;
- представителей эксплуатантов ВС государственной авиации;
- вспомогательных служб (наземного обслуживания ВС, обеспечения бортового питания, ремонтные службы, и т.д.);
- службы чрезвычайного (аварийного) реагирования;
- экспертов в предметной области (метеорологи, орнитологи, представителей органов по расследованию авиационных происшествий и т.д.);
- сообщества авиации общего назначения;
- можно рассматривать и периодическое привлечение участников других RST с целью обеспечения обмена информацией и обучения.

Помимо членов RST в деятельности группы могут участвовать задействованные в работе аэродрома, службы Поставщиков услуг с целью адресной работы с эксплуатационными факторами опасности, идентифицированными их внутренней СУБП. В связи с этим по мере необходимости Поставщики услуг должны взаимодействовать с RST в этой специфической части.

Идентификация фактора опасности и связанных с ними последствий

После того, как состав и структура RST определены, Председатель и Администрация (Секретарь) RST избраны, а меморандум/соглашение и график согласованы, работа RST начинается с процесса идентификации факторов опасности.

Предполагается, что каждый участник RST прибывает на заседание с готовностью информировать о факторах опасности на ВПП, выявленных посредством их СУБП или других подобных Систем (взятых, в основном, из отчетности по безопасности, расследований и аудиторской деятельности). Факторы опасности, выявленные в рамках СУБП тех Поставщиков услуг, которые лично не смогли участвовать в совещании, следует представить для оценки. Инструктивный материал по идентификации факторов опасности содержится в РУБП (Doc 9859ИКАО).

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. К ним могут относиться иностранные авиакомпании, летные школы, промышленные организации, наземные службы и т.п.

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.

При обсуждении командой потенциального ущерба от факторов опасности, важно иметь в виду, что их последствия следует ограничивать реалистичными эксплуатационными, а не крайне маловероятными и неправдоподобными предположениями. Полезным методом является определение факторов опасности верхнего (или типового) уровня с последующим перечислением связанных с ними факторов опасности и вытекающих последствий. Например, к категории типовых факторов опасности могут быть отнесены «строительные работы в аэропорту» и т.п.

Специфическими факторами опасности, связанными со строительным проектом в аэропорту, могут быть «наличие строительного оборудования» и «закрытие рулежных дорожек» и «адекватная информация в справочниках аэронавигационной информации». Они, в свою очередь, могут привести к определению командой RST потенциальных последствий конкретных факторов опасности, таких, как:

- «столкновение воздушного судна со строительным оборудованием»
- «выруливание воздушного судна на закрытую рулежную дорожку»
- «посадка на ВПП, на которой ведутся строительные работы».

Путем правильной идентификации (и документирования) фактора опасности и определения, связанных с ним с эксплуатационной точки зрения последствий, RST сможет оценить степень риска для безопасности. Иногда опасные условия могут объединяться, усиливая степень серьезности и/или вероятности последствий. Например, факторы опасности, связанные со строительством в аэропорту, совместно с факторами опасности вследствие плохой видимости или ночных условий могут привести к большему риску, чем отдельно взятый фактор опасности строительства в аэропорту (в этой ситуации вероятность риска возможно возрастет).

Оценка факторов риска

Причина проведения оценки факторов риска для безопасности полетов состоит в том, чтобы обеспечить команду RST методом и инструктивным материалом соответствующего управления рисками, связанными с выявленными факторами опасности, выработки эффективных стратегий/решений снижения риска и приоритизации рабочих процессов.

Учитывая ограниченность времени и финансовых ресурсов, следующий процесс позволяет RST эффективно определять, какие области требуют безотлагательного внимания для снижения риска безопасности на ВПП до наименьшего приемлемого уровня.

Процесс оценки и управления рисками для безопасности на ВПП соответствует инструктивным материалам, регулирующим СУБП и РУБП (Doc 9859 ИКАО).

Как только факторы риска идентифицированы, целью становится определение степени серьезности факторов риска в контексте местной системы, учитывающей защитные меры и меры снижения риска в данном месте и в данное время.

Следующим этапом, является использование этой информации для окончательного определения степени серьезности фактора риска для

безопасности полетов на основе инструктивных материалов упомянутого РУБП (Doc 9859 ИКАО).

Рассматривая событие, с наиболее тяжелыми возможными последствиями, RST, на следующем этапе оценивает относительную вероятность (или возможность) такого события, происходящего в определенной эксплуатационной среде после принятия во внимание уместных мер защиты и стратегий снижения риска.

Группа RST принимает во внимание информацию, содержащуюся в соответствующих базах данных отчетов по факторам опасности и безопасности полетов, по расследованию инцидентов и авиационных происшествий, по контролю и анализу полетных данных, данных аудитов и проверок эксплуатационной деятельности и в других отражающих историю источниках, чтобы определить вероятность проявления идентифицированного последствия.

На заключительном этапе процесса оценки RST следует убедиться, что выявленный в итоге уровень риска для безопасности полета является приемлемым.

Одним из преимуществ использования RST для проведения оценки рисков является то, что в этот процесс вовлечены все заинтересованные стороны. Это определенным образом гарантирует более полноценную оценку события с наилучшими последствиями и соответствующей им вероятности.

Разработка рекомендаций и плана действий

После оценки фактора риска для безопасности полетов, группа RST разрабатывает определенные рекомендации для снижения его уровня и план действий/мероприятий, гарантирующий внедрение этих рекомендаций. При этом нужно рассмотреть следующие понятия:

(1) Определение приоритетов

RST должна убедиться, что ее рекомендации имеют приоритезацию в соответствии с оценкой «*приемлемости фактора риска*». Например, если команда решает, что «*эксплуатация может быть продолжена*» с выявленным уровнем риска, то ее рекомендации должны отражать стратегию/программу внедрения улучшений по мере того, как становятся доступными необходимые для этого ресурсы. И наоборот, если решено, что «*эксплуатация может быть продолжена только после снижения риска*», то рекомендации должны отразить стратегию/программу, требующую незамедлительных действий в отношении соответствующих факторов опасности. Таким образом, временные рамки для реализации действий должны быть соразмерны с уровнем риска.

(2) Стратегия управления

Для управления фактором риска для безопасности, определяют и обращаются к следующему:

- вероятности возникновения определенных последствий;
- степени серьезности последствий; и/или
- тому и другому одновременно.

При этом ключевые подходы к управлению рисками безопасности включают следующее:

- **Избежание:** эксплуатация или деятельность прекращены, поскольку риск безопасности неприемлем и превышает выгоду от их продолжения.
- **Снижение:** частота операций или деятельность снижены и/или
- приняты эксплуатационные ограничения и/или меры по снижению степени последствий факторов риска.
- **Изоляция:** приняты меры по изоляции последствий факторов опасности или внедрены меры резервирования для защиты от этих факторов.

(3) Оценка альтернативных решений

В процессе работы команда RST исследует 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/баланса затраты/прибыль, определение правовой обеспеченности, оценку приемлемости стратегий/программ для заинтересованных сторон и другие критерии. Однако во всех случаях RST проводит оценку степени риска предложенного решения и оценивает любые потенциальные факторы опасности, создаваемые предлагаемой стратегией/программой.

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/программы снижения риска измеряется остаточным риском после ее введения в действие. Оценка степени риска должна определить, приемлем ли остающийся (остаточный) риск, или требуется принятие дальнейших действий по снижению этого риска.

(4) Уведомления стороны, чьи интересы были затронуты

Если RST решает, что требуется разработка стратегии по снижению риска, или часть операций должна быть изменена или приостановлена, то тогда RST разрабатывает официальную рекомендацию для организации, ответственной за соответствующий этап операций, включив в неё обоснование и оценку степени риска. Такая официальная рекомендация также может быть, также, направлена в регулирующий орган для принятия соответствующих рекомендаций или поручений для организации, ответственной за соответствующий этап операций, указав 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 исполнения) и остаточный риск.

В приложении В содержится форма заполнения бланка для управления риском безопасности на ВПП, которая может быть использована в качестве инструмента для описания факторов опасности и связанных с ними процессов уменьшения рисков.

(5) Учет и 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 определяет Держателя данных, ответственного за обслуживание базы данных, который может представлять отчеты и анализы по запросу участников RST.

Держателем таких данных и библиотеки, а также ответственным за ведение Журнала событий может быть назначен Секретарь RST, который обеспечивает открытый доступ к этим материалам всем участникам RST и Органу гражданской авиации.

Держателем данных, как правило является Ссекретарь RST – представитель эксплуатанта аэродрома или органа УВД, так как основные объекты, процессы и персонал, касающиеся безопасности на ВПП являются структурными частями этих поставщиков услуг.

Обмен данными и совместное использование этих данных участниками RST повышают эффективность этой RST.

Проведение заседаний и совещаний RST документируются и сопровождаются ведением протоколов заседаний/совещаний. Поощряется взаимодействие RST различных аэропортов и обмен

информацией/данными и опытом, что поможет всем RST в определении надлежащих стратегий/программ «улучшения».

3.8. Непрерывный процесс улучшения

Все члены команды постоянно контролируют программу RST в областях, требующих улучшения и/или испытывающих проблемы в достижении стандартов, сформулированных в меморандуме/соглашении.

Кроме того, Председатель RST планирует следующие методы контроля:

Внутренние проверки. По крайней мере, один раз в шесть месяцев команда RST выделяет время в рамках очередного совещания для обсуждения каждого пункта контрольного списка, который можно найти в *Разделе 4*. Их отзывы фиксируются и хранятся, как часть библиотеки по вопросам безопасности, в течение, по крайней мере, двух лет.

Внешние проверки. По крайней мере, один раз в течение календарного года, документация RST проверяется, и, по крайней мере, одно заседание наблюдается представителем Органа гражданской авиации или третьей Стороны, с которой был заключен договор. Результаты их оценки будут регистрироваться и храниться, как часть библиотеки безопасности полетов в течение срока, приемлемого для местных уполномоченных органов.

4. ЧЕК-ЛИСТ ПО СОЗДАНИЮ И ОЦЕНКЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГРУППЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ

4.1. Общие положения

Указанный ниже чек-лист предложен с целью помощи к существующим и новым командам RST в определении пробелов в их программах или возможных улучшений. В перечне вопросов данного поверочного чек-листа приведен минимальный круг вопросов, формат которого позволяет определять слабые места в системе, препятствующие достижению целей RST в части повышения безопасности на ВПП. Чек-лист дополняется вопросами, позволяющими улучшить работу RST и эффективному достижению целей RST.

Отрицательный ответ на какой-либо из соответствующих вопросов показывает ту область работы, которой должно быть уделено внимание всех членов команды RST (и организаций, которые они представляют) до тех пор, пока соответствующее слабое место не устранено.

4.2. В чек-лист включены пять основных областей работы:

- 1) Область полномочий;
- 2) Выявление факторов опасности;
- 3) Управление факторами риска для безопасности;
- 4) Коммуникационное взаимодействие; и
- 5) Постоянное улучшение.

4.3. Чек-лист

№ пп	Вопрос	Ответ	Примечание
1. Область полномочий меморандума и/или соглашения о RST			
1. 1.	Принят ли документ меморандум/соглашение?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1. 2.	Определяет ли меморандум/соглашение цели работы RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1. 3.	Определяет ли меморандум/соглашение роли и основные функции членов RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1. 4.	Определяет ли меморандум/соглашение процесс работы с данными/отчетами, получаемыми от участвующих организаций?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1. 5.	Описывает ли меморандум/соглашение процесс принятий решений, который должен использоваться RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1. 6.	Определяет ли меморандум/соглашение процесс разрешений разногласий между членами RST ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2. Определение факторов опасности			
2.1	Имеет ли RST формальную систему сбора данных по безопасности и работы с ними для документирования	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО СОЗДАНИЮ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ RST

	эксплуатационных факторов опасности?		
2.2	Все ли члены RST вносят вклад в систему сбора данных по безопасности и работы с ними посредством предоставления общего доступа к выявляемым эксплуатационным фактора опасности?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3	Определяет ли и документирует ли RST специфические последствия для эксплуатационных факторов риска ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3. Управление факторами риска			
3.1	Имеет ли RST формальный процесс управление факторами риска ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.2	Оцениваются ли последствия эксплуатационных факторов риска по вероятности и степени серьезности, как часть процесса управления факторами риска ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.3	Существует ли формализованный процесс определения уровня рисков, который RST хотела бы принять к работе?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> нет	
3.4	Разрабатывает ли RST стратегии снижения рисков для управления уровнем риска в эксплуатационных условиях?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.5	Имеет ли RST формализованный процесс выработки рекомендаций заинтересованным сторонам ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> нет	
3.6	Имеет ли RST формализованный процесс документирования решений, принятых командой в процессе управления рисками ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
3.7	Пересматриваются ли периодически принятые RST решения с целью определения того, был ли достигнут желаемый результат благодаря ее рекомендациям и мерам по улучшению?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> нет	
4. Коммуникационное взаимодействие			
4.1	Имеет ли RST формальный процесс коммуникационного взаимодействия с заинтересованными сторонами?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.2	Обеспечивает ли RST ключевых сотрудников материалами по безопасности на ВПП на регулярной основе ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> нет	
4.3	Участвует ли RST во взаимном обмене информацией с другими RST ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
4.4	Запрашивает ли RST информацию, имеющую отношение к безопасности, от всех пользователей аэродрома посредством общих каналов связи через вебсайты участвующих в RST организаций ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5. Постоянное улучшение			
5.1	Имеет ли RST формальный процесс постоянного улучшения ее процессов и продуктов ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
5.2	Вовлечена ли RST в формальный процесс периодического пересмотра своей программы с целью быть уверенными, что она действительно улучшает безопасность на ВПП ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> нет	
5.3	Документируются ли результаты программы постоянного улучшения ?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	

ПРИЛОЖЕНИЕ А

МЕХАНИЗМ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ СОВЕЩАНИЙ RST

Планирование заседания

Заседание планируется согласно графика и/или внеочередное – по мере необходимости. Определяется и согласовывается с участниками RST «Дата», «Время», и «Место» проведения планируемого заседания.

Формирование списка приглашенных

Секретарь RST формирует список участников RST и приглашенных лиц и организаций из числа определенных меморандумом/соглашением:

- Эксплуатант аэродрома (обязательно)
- Представитель службы УВД (обязательно)
- Представитель(и) эксплуатанта воздушных судов Кыргызской Республики (обязательно)
- Представитель(и) эксплуатанта воздушных судов иностранного государства
- Представитель(и) эксплуатанта воздушных судов государственной авиации
- Представитель органа гражданской авиации
- Представитель регулирующего органа (Госэкотехинспекция, Госстрой, Санэпидемнадзор и т.п.)
- Представитель(и) прочих обеспечивающих служб
- Операторы служб экстренной помощи
- Представитель местных органов самоуправления
- Эксперт(ы) в отдельных областях

Планирование тем для обсуждения

Секретарь RST формирует повестку, список основных тем и план заседания и работы RST и приглашенных и согласовывает Председателем RST. Темы и план заседания формируются исходя из результатов и принятых решений предыдущего заседания, актуальных вопросов предлагаемых участниками RST, изменениях и текущей ситуации (на аэродроме, УВД, авиакомпании, органе гражданской авиации и т.п.) и/или информации по безопасности в регионе:

1. За три недели до даты совещания:

- уведомить заинтересованные стороны о дате, времени и месте встречи,
- запросить от каждого члена команды представление предложений по повестке совещания,

2. За две недели до даты совещания:

- запланировать посещение аэродрома (в установленном порядке),
- разослать членам команды проект повестки.

3. За одну неделю до даты совещания:

- обобщить предложения и информацию, полученную от членов команды,
- разослать членам команды окончательную повестку и соответствующие документы.

Логистическая поддержка совещания

Секретарь RST осуществляет следующее:

- Получает подтверждение присутствия участников заседания
- Бронирует помещение для заседания соответствующей вместимости и назначения
- Согласовывает с эксплуатантом аэродрома доступ и посещение данного аэродрома представителями RST, службой УВД, эксплуатантами ВС, и др., включая наличие транспорта и сопровождающих.

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

ПОВЕСТКА ДНЯ ЗАСЕДАНИЯ RST (ПРИМЕР)

Информация по заседанию

Секретарь RST информирует участников RST о дате, времени и месте проведения заседания RST, путем рассылки соответствующего уведомления.

Участвующие представители команды и приглашенные

Секретарь RST осуществляет рассылку соответствующих уведомлений участникам RST и приглашенным, согласно сформированного списка:

- Эксплуатант аэродрома (обязательно)
- Представитель службы УВД (обязательно)
- Представитель(и) эксплуатанта воздушных судов Кыргызской Республики (обязательно)
- Представитель(и) эксплуатанта воздушных судов иностранного государства
- Представитель(и) эксплуатанта воздушных судов государственной авиации
- Представитель органа гражданской авиации
- Представитель Регулирующего органа (Госэкотехинспекция, Госстрой, Санэпидемнадзор и т.п.)
- Представитель(и) прочих обеспечивающих служб
- Операторы служб экстренной помощи
- Представитель Местных органов самоуправления
- Эксперт(ы) в отдельных областях

Предыдущие действия

Обсуждаются вопросы, связанные с выполнением/невыполнением работ по результатам предыдущего заседания, статус предыдущих работ и мероприятий, а также обновление информации. Результаты выполненных/невыполненных работ, мероприятий и результаты обсуждения вносятся в «Журнал работы/деятельности RST».

Новые пункты работ

Участники RST представляют изменения, новые проекты, процедуры, факторы опасности и/или события, выявленные в рамках их собственной СУБП. После чего RST:

1. Определяет факторы опасности,
2. Проводит оценку факторов риска, и

3. Предлагает рекомендации по управлению рисками

Журнал работы/деятельности RST

Вносятся записи в перечень проблемных вопросов и план соответствующих действий/мероприятий, а также, вносятся записи об исключении или закрытии проблемного вопроса.

Следующее заседание

Определяются согласованные дата, время и место следующего Заседания, и вносятся предложения о вопросах и темах следующего заседания.

Посещение аэродрома

Целью посещения аэродрома является определение существующих и новых факторов опасности, а также наблюдение за корректирующими мероприятиями, которые были внедрены на основании предыдущих решений RST.

Матрица оценки рисков (пример)

		В Е Р О Я Т Н О С Т Ь				
		Несомненная /частая (5)	Вероятная/редкая (4)	Возможная/отдаленная (3)	Мало-вероятная (2)	Необычная/невозможная (1)
Т Я Ж Е С Т Ь	Катастрофичная (А)	Высокая 5А	Высокая 4А	Высокая 3А	Умеренная 2А	Умеренная 1А
	Крупная (В)	Высокая 5В	Высокая 4В	Умеренная 3В	Умеренная 2В	Умеренная 1В
	Умеренная (С)	Высокая 5С	Умеренная 4С	Умеренная 3С	Умеренная 2С	Низкая 1С
	Малая (D)	Умеренная 5D	Умеренная 4D	Умеренная 3D	Низкая 2D	Низкая 1D
	Незначительная (Е)	Низкая 5Е	Низкая 4Е	Низкая 3Е	Низкая 2Е	Низкая 1Е

План корректирующих действий

План корректирующих действий основан на рекомендациях RST и/или Органа гражданской авиации, и составляется в ходе заседания команды RST

Описание плана действий 1:

Описание элементов плана:

Исполнитель:

дата внедрения:

статус:

Описание плана действий 2:

Описание элементов плана:

Исполнитель:

дата внедрения:

статус:

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

ПРИМЕР СЛУЧАЯ, РАССМАТРИВАЕМОГО КОМАНДОЙ RST

Примечание. - Этот материал предлагается только как пример возможного «сценария» и не предназначен служить стандартом для проведения совещания RST. Процесс, применяемый конкретной командой RST, зависит от существующих потребностей, возможностей и инфраструктуры взаимодействия участвующих в нем организаций.

1. Подготовка совещания

За три недели до совещания Председатель попросил каждого члена команды представить предложения в повестку совещания. В ответ на этот запрос менеджер аэропорта сообщил, что он хотел бы обсудить проект запланированного строительства в районе торца одной из двух параллельных ВПП. После получения ответов от остальных участников команды Председатель обобщил полученную информацию и разослал повестку совещания команде за неделю до даты совещания.

2. Участники

Следующие участники были представлены на совещании:

- Начальник аэродромного командно-диспетчерского пункта (Председатель) - член команды с правом голоса.
- Менеджер аэропорта, член команды - с правом голоса.
- Операционный менеджер авиакомпании, член команды - с правом голоса.
- Операционный менеджер летной школы, член команды - с правом голоса.
- Менеджер аэропорта по безопасности (Секретарь RST), член команды.
- Руководитель пожарной службы, приглашенный в плановом порядке.
- Представитель властей, приглашенный в плановом порядке.
- Бригадир строителей, эксперт, приглашенный менеджером аэропорта.

3. Предшествующие работы

В процессе совещания обновленная информация была обсуждена и задокументирована в Журнале деятельности. Был просмотрен план коммуникационного взаимодействия и представлен следующий выпуск информационного письма аэропорта.

4. Новые пункты работ

В свете предыдущей работы Председатель попросил каждого члена команды представить новые факторы опасности, выявленные посредством системы управления безопасностью. Когда очередь дошла до Менеджера аэропорта, он попросил бригадира строителей кратко информировать команду о предстоящем Проекте. Бригадир строителей представил следующие подробности команде RST:

- 1) Для отвода скапливающихся вод аэропорт планирует установить дренажную систему в районе торца вспомогательной ВПП.
- 2) С учетом расположения участка работ привлекаемый для строительства транспорт должен пересекать основную ВПП.
- 3) С целью уменьшения влияния работы на интенсивность посадок эти работы планируется выполнять в ночное время.
- 4) С целью уменьшения вероятности несанкционированного выезда участвующего в строительстве транспорта на ВПП каждый водитель будет должен пройти специальный тренинг, а также во все время выполнения работ для этого транспорта будет использоваться соответствующее сопровождение.

5. Описание системы

RST обсудила, каким образом данные работы повлияют на систему аэропорта. Их комментарии были запротоколированы менеджером аэропорта по безопасности и включили следующее:

- 1) Большое число участвующих в работах транспортных средств будет пересекать основную ВПП во время ночной эксплуатации.
- 2) Вышке УВД вероятно будет сложно поддерживать связь непосредственно с водителями этих транспортных средств.
- 3) Указатели, маркировочные знаки и световые сигналы для рулежных дорожек и ВПП будут изменены на время строительства.

6. Идентификация опасностей

После этого RST описала факторы опасности и возможные последствия, связанные с этим проектом Менеджер аэропорта по безопасности (в роли Секретаря RST) сделал следующий комментарий:

- 1) **Общие факторы опасности:** строительные работы в аэропорту.
- 2) **Особые факторы опасности:** пересечение транспортными средствами, участвующими в строительстве основной ВПП.
 - (а) Эти транспортные средства могут отклоняться от предписанных процедур и пересекать основную ВПП без разрешения.
 - (б) Возможно возникновение конфликтной ситуации между самолетом и пересекающим его путь транспортным средством.

7. Процесс оценки факторов риска безопасности

Секретарь RST задокументировал следующие результаты процесса оценки факторов риска:

- 1) Команда RST пришла к заключению, что существует «маловероятная» вероятность отклонения участвующих в работе транспортных средств от предписанных процедур и пересечение ими основной ВПП без соответствующего сопровождения (см. Приложение В, пример таблицы вероятностей факторов риска).
- 2) Учитывая ночные полеты грузовых самолетов в аэропорту, RST заключила, что существует «отдаленная» вероятность возникновения конфликтной ситуации с ними и транспортом, пересекающим ВПП.
- 3) Хотя вероятность конфликта самолета с транспортным средством оценивается как «отдаленная», RST оценила, что если такой конфликт произойдет, то его последствия/тяжесть могут быть «катастрофическими» (см. Приложение В, пример таблицы степени серьезности риска).
- 4) RST оценила существующие меры защиты от этого (программа тренировки для водителей, использование сопровождения транспортных средств, указателей, маркировочных знаков и световых сигналов).
- 5) Используя матрицу оценки и приемлемости факторов риска (см. Приложение В), команда RST оценила индекс фактора риска как 3А «высокий» (красный – неприемлемый риск при существующих обстоятельствах).
- 6) Поэтому RST заключила, что фактор риска последствий из-за фактора угроз, возникающих вследствие перемещения строительных транспортных средств, при преобладающих условиях является неприемлемым и необходимо внедрение средств управления фактором риска / его снижения.

8. Процесс управления фактором риска

Учитывая конфликт между необходимостью принятия действий в части дренажа аэропорта и неприемлемостью оцененного членами RST фактора риска, требуется корректировка начального плана.

- 1) В процессе изучения схемы аэропорта один из членов команды предложил использовать дорогу по периметру аэродрома для доступа к участку строительства, продолжая в то же время использовать транспорт сопровождения для перевозки строительной бригады.
- 2) С учетом этой корректировки как части общего плана, RST использовала тот же процесс для оценки вероятности и степени последствий факторов опасности и определила, что хотя последствия

остаются по-прежнему катастрофическими, их вероятность падает до соответствующей категории «невозможная».

- 3) В результате при использовании матрицы оценки факторов риска, индекс будет 1А, «умеренный» (желтый – приемлемый риск при принятии корректирующих мер, указанных в п.1) процесса управления риском).
- 4) RST зафиксировала эту рекомендацию в Журнале деятельности, а также поставила задачу и поручила менеджеру аэропорта обеспечить доведение этой рекомендации до сведения руководства аэропорта до начала строительных работ.
- 5) После этого Председатель добавил пункт в повестку следующего совещания RST, посвященный проверке статусов этой рекомендации и проекта в целом.

9. Документирование планируемых действий в формуляре

На протяжении совещания Секретарь RST документировал процесс в формуляре «Выявления факторов опасности и Управления рисками».

Назначением этого формуляра является обеспечение метода отслеживания рекомендаций, а также использование его как информационного источника для будущих оценок факторов рисков. Формуляр следует постоянно хранить в «библиотеке по безопасности» под контролем Председателя.