



Ufa International
Airport

УТВЕРЖДЕНО
распоряжением директора по ОК и БП
АО «Международный аэропорт «Уфа»
от 25.12.2024 г. № 01-19/660/1140

РД 66.09-24
ПОЛОЖЕНИЕ О ГРУППЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
БЕЗОПАСНОСТИ НА ВПП (RST)
АЭРОДРОМА «УФА»

Разработчик
Должность

Начальник ИБП

25.12.2024

Дата

Подпись

И.О. Фамилия

С.Л. Целищев

В бумажном виде не является управленческим документом



Раздел 0. Сведения о документе

Информация о текущем издании документа

Название:	Положение о группе по обеспечению безопасности на ВПП (RST) аэродрома «Уфа»		
Код:	РД 66.09-24	Текущее издание	1
Разработчик:	Начальник ИБП Целищев С.Л.	тел./e-mail:	50-70, inspekcia@airportufa.ru
Экземпляр 1:	ИБП	Экземпляр 2:	ИБП
Экземпляр 3:	http://airportufa/Документы/Документы служб и отделов/ИБП		
Экземпляр 4:	http://airportufa.ru/ О компании/Раскрытие информации/Технологическая документация		

История документа

Издание	Ревизия	Утвержден	Введен	Обоснование
1	0	25.12.2024 01-19/660/000	13.01.2025	Введено в действие впервые.



Действующие страницы текущего издания документа			
Ревизия	Страницы		
	Изменённые	Добавленные	Удалённые
0	с титульного листа (б/н) по 1-20	-	-



Содержание документа

Раздел 0. Сведения о документе	0-2
Раздел 1. Основные положения.....	1-1

В бумажном виде не является управляемым экземпляром



Раздел 1. Основные положения

Содержание раздела

Раздел 1. Основные положения	1-1
1. Введение.....	1-2
2. Общие положения	1-2
3. Термины и определения, обозначения и сокращения	1-3
4. Основные положения.....	1-5
4.1. Направления деятельности.....	1-5
4.2. Функции	1-6
4.3. Состав группы и ответственность в рамках организационной структуры RST.	1-7
4.4. Ответственность Председателя, Участников RST и Полномочного органа.....	1-8
4.5. Порядок работы	1-9
Приложение А.1. Образец плана совещания.....	1-12
Приложение А.2. Форма управления рисками на ВПП	1-13



1. Введение

1.1. Настоящий документ предназначен для использования при своей совместной деятельности операторов 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 и устанавливает требования и порядок проведения заседаний Группы по обеспечению безопасности на ВПП (далее – группа RST, группа, RST) на аэродроме «Уфа».

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

2. Общие положения

2.1. Группа RST создана на аэродроме «Уфа» в целях идентификации потенциальных проблем безопасности на взлетно-посадочной полосе и обеспечению мероприятий по их ликвидации или смягчения последствий. В состав группы RST входят представители (руководители):

- Служб обеспечения полётов АО «МАУ»;
- Башкирского центра ОВД филиала «Аэронавигация центральной Волги» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»;
- ПАО «Авиакомпания ЮТэйр»;
- ООО «ТС Техник»;
- Центра ТОиР ВС «Уфа» ИАС АО «ЮТэйр»;
- ООО АК «Лайт Эйр» и ООО АК «РусАвиа»;
- АМСГ-1 «Уфа»;
- ООО Фирма «АЭРОФЬЮЭЛЗ УФА».

2.2. Группа RST подчиняется непосредственно председателю.

2.3. Состав группы RST определяется по согласованию с руководителями организаций указанных в пункте 2.1. данного Положения оформляется приказом за подписью генерального директора АО «МАУ».

Группа может также включать:

- представителей регулирующих органов;
- военных эксплуатантов (при необходимости);
- вспомогательные службы (противообледенительной обработки, обеспечения бортового питания, наземного обслуживания ВС и т.д.);
- службы чрезвычайного (аварийного) реагирования;
- экспертов в предметной области (метеорологи, орнитологи, эксперты по расследованию авиационных происшествий, и т.д.) (по приглашению).

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.

2.4. Группа RST в своей деятельности подотчётна генеральному директору АО «Международный аэропорт «Уфа» (АО «МАУ») - оператору аэродрома «Уфа».



2.5. Работа группы RST оформляется записями в соответствии с требованиями «Руководства по качеству» АО «МАУ». Записи в электронном виде хранятся у секретаря группы RST и в Инспекции по безопасности полетов АО «МАУ».

2.6. В своей деятельности группа RST руководствуется следующими нормативными документами:

- Действующим законодательством РФ и РБ;
- Нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти РФ;
- Международными стандартами и рекомендуемыми практиками ИКАО (Приложением 19, Doc 9859 - Руководство по управлению безопасностью полетов, Doc 9870 – Руководство по предотвращению выездов на ВПП, Doc 9830), IATA;
- Информации по БП №19 Росавиации от 2014 года;
- Приказами ФАВТ «Об утверждении материалов по подготовке к сезонной эксплуатации ВС, объектов инфраструктуры...»;
- Требованиями авиакомпаний-клиентов;
- Уставом АО «МАУ»;
- Руководством по управлению безопасностью полётов АО «МАУ»;
- Руководством по качеству АО «МАУ»;
- Политикой в области безопасностью полётов АО «МАУ»;
- Политикой в области качества АО «МАУ»;
- Внутренними нормативными документами АО «МАУ»;
- Настоящим Положением.

3. Термины и определения, обозначения и сокращения

3.1. Для целей настоящего документа применяются термины и определения, приведенные во внутреннем нормативном документе «Термины и определения. Словарь»,

3.2. В настоящем документе не применяются специальные обозначения.

3.3. Для целей настоящего документа применяются сокращения, приведённые во внутреннем нормативном документе «Термины и определения. Словарь», а также следующие:

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.

Выкатывание с ВПП - любое происшествие на аэродроме, связанное с полным или частичным выкатыванием ВС с взлетно-посадочной полосы, используемой при взлете, посадке, рулении или маневрировании.

Государственная программа по безопасности ВПП - комплексный свод правил и мероприятий, направленных на повышение безопасности на ВПП.

Концевые зоны безопасности ВПП - 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 воз-



душного 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 - 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 - 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.

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

Препятствие - все неподвижные (временные или постоянные) и подвижные объекты или часть их, которые:

- размещены в зоне, предназначенной для наземного движения воздушных судов;
- возвышаются над установленной поверхностью, предназначенной для защиты воздушных судов в полете;
- находятся вне таких установленных поверхностей и по результатам оценки представляют опасность для аэронавигации.

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

Прерванная посадка - посадка, выполнение которой неожиданно прекращается в любой точке ниже абсолютной / относительной высоты пролета препятствий.

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.

4. Основные положения

4.1. Направления деятельности

4.1.1. Основной целью создания группы RST 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.

4.1.2. Для реализации целей группе RST 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 не санкционированных выездов на ВПП;
- обеспечить соответствие местных процедур Стандартам и Рекомендуемой Практике (SARPS) ИКАО;
- проводить информационно-просветительскую кампанию местного масштаба путем разработки образовательных материалов по вопросам безопасности операций на ВПП и распространения их среди диспетчеров УВД, пилотов и персонала, управляющего транспортными средствами на территории аэродрома;
- организовать встречи группы для обсуждения вопросов по безопасности на ВПП на основании собранных материалов по инцидентам и происшествиям за текущий период.



4.1.3. График рабочих встреч группы 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.

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

4.2. Функции

4.2.1. Деятельность группы RST формально построена на принципах идентификации опасностей и управления рисками, согласно Приложению 19 ИКАО и Док. 9859 «Руководство по Управлению Безопасностью Полетов (РУБП) направлена 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 группой RST аэродрома Уфа. Более того, в процессах СУБП поставщикам услуг необходимо выполнять оценку рисков по мере внедрения эксплуатационных изменений в результате предложенных группой RST корректирующих действий.

4.2.2. Деятельность группы RST охватывает широкий круг вопросов, связанных с безопасностью на ВПП, включая, помимо прочего, следующие согласно ИКАО категории происшествий:

- Нештатное касание ВПП;
- Столкновение с птицами;
- Столкновение с землей;
- Наземное обслуживание ВС;
- Выкатывание ВС с ВПП;
- Несанкционированный выезд на ВПП;
- Потеря контроля на земле;
- Столкновение с препятствием(ями);
- Посадка с недолетом/перелетом;
- Использование неверной ВПП (перепутывание ВПП);
- Прерванный взлет на большой скорости;
- События, связанные с дикой природой;
- Повреждение от посторонних предметов.

4.2.3. Для группы RST определен следующий круг полномочий:

- 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;
- Принимать решения путем голосования, определить ответственности отдельных членов RST;
- Установить формальный процесс или соглашение, регулирующий обмен данными, отчетами и информацией о безопасности, а также защиту источников информации в рамках RST;
- Осуществлять консультации поставщиков услуг, принять решения по разрешению конфликтов;

- Обеспечить выполнение рекомендаций, содержащихся в Руководстве по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП (GM-GEN-066);
- Рассмотреть выводы, содержащихся в отчетах по итогам расследований, в целях установления местных опасных участков или проблемных зон на аэродроме;
- 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;
- Координировать с организациями выполнение рекомендаций, принятых во время совещания группы RST;
- Выявлять любые локальные проблемные области и выдвигать необходимые предложения по их улучшению.
- Налаживать тесное сотрудничество в группе для обеспечения более глубокого понимания производственных трудностей персонала, работающего на других участках, и определения областей, где следует внести усовершенствования;
- Осуществлять мониторинг типов, серьезности и частоты появления инцидентов на ВПП;
- Определять требования к документации и отчетности;
- Обратится за помощью к специалистам по безопасности из отрасли;
- Способствовать разработке активных решений проблем;
- Убедится в реализации наилучше возможных решений;
- Извлекать уроки из других инцидентов и учитывать результаты других расследований;
- Распространять информацию о разработанных решениях среди заинтересованных сторон;
- 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.

4.3. Состав группы и ответственность в рамках организационной структуры RST.

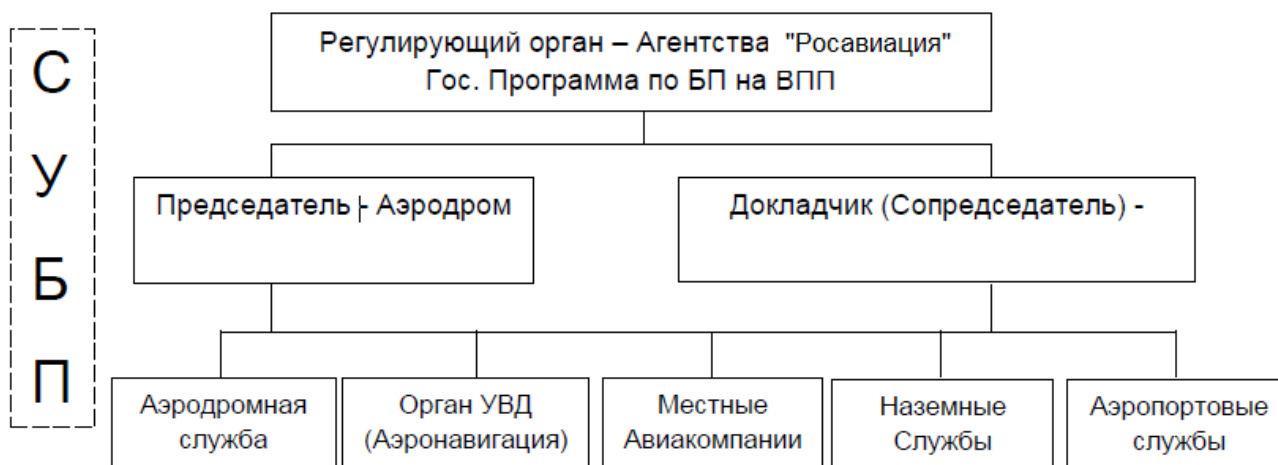


Рис. 1. Схема организационной структуры группы безопасности на ВПП.



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.

4.4. Ответственность Председателя, Участников RST и Полномочного органа.

4.4.1. Председатель группы выполняет обязанности координатора и представителя. В обязанности председателя входят следующие административные и организационные задачи:

- 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);
- Организация совещаний;
- Обеспечение работы совещания на основе эффективного сотрудничества в рамках полномочий группы;
- Постоянное улучшение рабочей программы группы исходя из передовой международной практики;
- Сохранность документации по БП;
- Обеспечение надлежащего документирования результатов совещаний группы и сохранность этих документов в библиотеке по безопасности RST;
- Координация с внешними организациями.

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

4.4.2. В обязанности участников входят следующие задачи:

- Планирование совещаний;
- Предоставление вопросов для обсуждения их на следующем запланированном совещании как можно скорее, но не позже даты, установленной Председателем;
- Подготовку информационного материала и при необходимости приглашение 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.

- 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;
- Содействие библиотеке безопасности полетов;



- Участники RST должны вносить вклад в виде данных и анализов по безопасности полетов, отчетов и информации из источников СУБП участвующих организаций;
- Взаимодействие;

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

4.4.3. 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.

4.5. Порядок работы

4.5.1. Совещания Группы RST

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

4.5.2. Технические Процессы RST

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

4.5.2.2. Процедурные правила используются 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.

4.5.2.3. Процедурные правила подготовлены на основании инструкции ИКАО по созданию группы по безопасности на ВПП, с учетом инструктивных материалов Документа ИКАО 9859, Информации по БП №19 Росавиации от 2014 года, приказа ФАВТ от 22.02.2024 №190-П «Об утверждении материалов по подготовке к сезонной эксплуатации ВС, объектов инфраструктуры...».

4.5.2.4. 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 глубо-



кому пониманию сложности эксплуатационных вопросов, связанных с внутренней средой аэропорта, и, следовательно, будет иметь больше возможностей для выявления факторов опасности и определения эксплуатационных рисков.

4.5.3. Оценка Факторов Риска

4.5.3.1. После выявления факторов риска RST следует выполнять их оценку используя соответствующий метод управления рисками, выработкой эффективных стратегий снижения риска и приоритизации рабочих процессов. 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.

4.5.3.2. 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.

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

4.5.3.4. 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.

4.5.3.5. 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.

4.5.4. Разработка Рекомендаций и Плана Действий

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

А. Определение приоритетов

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

В. Стратегии управления



Управление рисками выполняется на основании следующих методов оценки:

- вероятность повторяемости случаев;
- уровень тяжести последствий;
- или оба критериев одновременно.

Ключевые подходы контроля факторами риска безопасности включают:

Меры избегания: эксплуатация или деятельность прекращены, поскольку риск безопасности превышает выгоду от их продолжения.

Меры снижения: частота операций или деятельность снижены, или приняты меры по снижению степени последствий факторов риска.

Меры изоляции: приняты меры по изоляции последствий факторов опасности или внедрены меры резервирования для защиты от этих факторов.

С. Оценка альтернативных решений

В процессе работы группа 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.

Д. Уведомление заинтересованной стороны

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

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

4.5.5. 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. Председатель RST несет ответственность за обеспечение надлежащего документирования результатов совещаний группы и сохранность этих документов в библиотеке по безопасности RST.



Приложение А.1. 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:
 - полномочного органа;
 - военного сектора;
 - наземного обслуживания (антиобледенительные меры, обеспечение питания, обслуживание трапа, и т.д.);
 - аварийно-спасательной и пожарной службы;
 - областей предметного обслуживания (метеорологи, орнитологи, эксперты по расследованию авиационных происшествий и др.).

3. Планирование тем обсуждения

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

4. Логистические вопросы

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

5. Обсуждаемые вопросы

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

Затем группа:

- (а) определяет опасности;
- (б) проводит оценку рисков безопасности;
- (в) предлагает рекомендации по управлению рисками безопасности.



Приложение А.2. Форма управления рисками на ВПП

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