

<p>Департамент по авиации</p> 	<p>Руководство по созданию и функционированию групп по обеспечению безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)</p>	<p>Издание 2</p>
---	---	-------------------------

УТВЕРЖДЕНО
Приказ Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «22» августа 2019 г. № 227
(в редакции приказа Департамента по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь « 17 » сентября 2025 г. № 302)

**РУКОВОДСТВО
ПО СОЗДАНИЮ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ ГРУПП ПО
БЕЗОПАСНОСТИ НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ (RST)**

Второе издание

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	------------------

СОДЕРЖАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ	3
Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.....	4
Глава 2. СОЗДАНИЕ RST	5
Глава 3. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ RST.....	8
Приложение 1	15
Приложение 2	17
Приложение 3	20
Приложение 4	Ошибка! Закладка не определена.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (далее – Руководство) разработано на основе Справочного руководства ИКАО по работе группы по обеспечению безопасности на ВПП, Doc 9981 Правила аэронавигационного обслуживания Аэродромы, Doc. 9870 Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП. Настоящее Руководство содержит требования по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (далее – RST) в аэропортах (на международных аэродромах гражданской авиации) Республики Беларусь, описание основных составных этапов создания и эффективного функционирования RST.

2. Руководство является обязательным для инспекторского состава и эксплуатантов аэродромов. В целях обеспечения эффективного взаимодействия по вопросам обеспечения безопасности полетов рекомендуется соблюдение требований Руководства организациями, заинтересованными в повышении уровня безопасности на ВПП.

3. В настоящем Руководстве применяются следующие определения и сокращения:

главное юридическое лицо аэропорта – авиационная организация, выполняющая основные виды обеспечения полетов в аэропорту, осуществляющая организацию взаимодействия всех служб и организаций по обеспечению полетов в данном аэропорту и имеющая сертификат аэропортовой деятельности;

опасность – состояние или объект, которые могут вызвать авиационной инцидент или авиационное происшествие, или способствовать его возникновению;

риска для безопасности полетов – предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности;

эксплуатант аэродрома - авиационная организация, эксплуатирующая аэродром, имеющая свидетельство о государственной регистрации аэродрома, сертификат годности аэродрома к эксплуатации и несущая ответственность за поддержание аэродрома, его объектов и средств на уровне установленных сертификационных требований;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВС – воздушное судно;

РД – рулежная дорожка;

СУБП – Система управления безопасностью полетов;

УВД – управление воздушным движением;

RST – группа по обеспечению безопасности на взлетно-посадочной полосе (Runway Safety Team);

ILS – система посадки по приборам.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

ГЛАВА 2. СОЗДАНИЕ RST

4. RST организуется в рамках действующей СУБП эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта). RST является одной из составных частей СУБП и служит инструментом по управлению рисками на ВПП.

5. Основной целью создания RST является координация и сотрудничество всех субъектов, осуществляющих деятельность на аэродроме, способствующие повышению безопасности или эффективному управлению безопасностью операций на ВПП. На RST также возлагается определение опасных факторов, влияющих на безопасность использования ВПП, принятие в рамках полномочий RST мер по уменьшению опасности выявленных факторов и снижению риска нарушения безопасности операций на ВПП.

6. Основными задачами RST являются:

- эффективная координация деятельности в области предупреждения факторов рисков и угроз на ВПП;
- рассмотрение результатов отчетов о расследовании авиационных событий с целью определения местных опасных участков и проблемных зон на аэродроме;
- анализ данных о безопасности, касающихся количества, типа и, если возможно, опасности несанкционированных выездов на ВПП;
- обеспечение внедрения рекомендаций, касающихся предотвращения несанкционированных выездов на ВПП;
- рассмотрение планируемых изменений на аэродроме (например, строительство новых объектов в аэропорту, ремонт ВПП и т.д.) и связанных с ними рисков и угроз;
- пересмотр существующих и/или введение новых эксплуатационных процедур на аэродроме, касающихся безопасности полетов;
- идентификация опасных факторов, оценка рисков и разработка Плана мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП;
- анализ данных об опасных факторах и переоценка рисков для безопасности полетов;
- повышение информированности о проблемах обеспечения безопасности операций на ВПП;
- разработка рекомендаций по вопросам стратегий/программ, направленных на устранение факторов опасности и снижению остаточного риска.

В задачи RST также входит определение существующих каких-либо опасных участков на аэродроме, проведение соответствующей оценки до начала выполнения работ на площади маневрирования, введения новых или

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	------------------

измененных эксплуатационных процедур которые могут непреднамеренно создать новые опасные участки на аэродроме.

7. Объектами деятельности RST являются ВПП, рулежные дорожки, средства и оборудования для обеспечения полетов, критические зоны ILS, концевые зоны безопасности, свободные зоны, любые другие элементы рабочей площади аэродрома и связанные с ними деятельность и соответствующие процедуры.

8. Создание RST обязательно на всех международных аэродромах (в аэропортах) гражданской авиации Республики Беларусь.

9. Функционирование RST основывается на процессах идентификации факторов риска и управления рисками в соответствии с Приложением 19 к Чикагской конвенции о Международной организации гражданской авиации, Руководством по управлению безопасностью полетов РУБП (Doc 9859), Требованиями по управлению безопасностью полетов в гражданской авиации Республики Беларусь, Руководством по внедрению и реализации требований системы управления безопасностью полетов эксплуатантами аэродромов гражданской авиации Республики Беларусь, Руководством по одобрению системы управления безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов Республики Беларусь, другими действующими документами, и охватывает широкий круг вопросов, связанных с безопасностью на ВПП, включая, но не ограничиваясь следующими категориями событий:

- столкновение ВС с птицами и животными;
- выкатывание ВС за пределы ВПП;
- несанкционированный выезд транспортных средств на ВПП, РД, в критические зоны ILS;
- столкновение ВС с препятствиями на ВПП, РД;
- нарушение процедур ограниченной видимости на ВПП;
- отказ на аэродроме навигационного оборудования, средств авиационной электросвязи, средств светотехнического обеспечения;
- неудовлетворительное техническое состояние ВПП, РД, критических зон ILS, концевых зоны безопасности и свободных зон;
- наземное обслуживание ВС.

10. RST создается эксплуатантом аэродрома (главным юридическим лицом аэропорта).

11. Эксплуатант аэродрома (главное юридическое лицо аэропорта) назначает руководителя (председателя) RST и секретаря RST. Эти задачи могут осуществляться как одним (например, председатель-секретарь), так и большим количеством участников RST (например, один председатель и один секретарь). Организационная структура, требуемая для функционирования RST, зависит от количества участников, их возможностей по взаимодействию, сотрудничеству, и других местных требований.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию группы по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	-----------

12. В любом случае в состав RST должны входить представители подразделений эксплуатанта аэродрома и других авиационных организаций, задействованных в операциях на ВПП, по следующим направлениям:

- организация воздушного движения;
- радиотехническое обеспечение;
- обеспечение спецтранспортом;
- электросветотехническое обеспечение;
- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение;
- противопожарное обеспечение;
- обеспечение авиационной безопасности;
- аэродромное обеспечение;
- орнитологическое обеспечение;
- метеорологическое обеспечение;
- эксплуатация ВС;
- других направлений.

В целях повышения эффективности деятельности RST, распространения опыта и совместного использования информации, по решению эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта) могут привлекаться на регулярной либо нерегулярной основе представители других организаций и направлений, деятельность которых может повлиять на обеспечение безопасности полетов на ВПП, а также членов других RST. Для участия в RST эксплуатант аэродрома (главное юридическое лицо аэропорта) приглашает представителя Департамента по авиации.

13. Состав группы, частота заседаний и характер обсуждаемых вопросов может изменяться в зависимости от масштабов производственной деятельности аэропорта (аэродрома), планируемых изменений, существующих рисков и объемов полетов воздушных судов, выполняемых в данном аэропорту (на аэродроме). Обычная частота заседаний RST - один раз в квартал. При строительных работах, масштабных структурных изменениях, как правило, частоту заседаний увеличивают для оперативного мониторинга ситуации и реагирования на риски. В аэропортах (на аэродромах) с низкой интенсивностью полетов частоту заседаний RST можно сократить до двух заседаний в год и/или приурочить к сезонным характерам работ - два заседания (при подготовке к работе в осенне-зимнем и весенне-летнем периодах).

14. В целях формализации процесса создания и функционирования RST разрабатывается Положение о RST аэропорта (аэродрома), в котором, в частности, определяются следующие вопросы:

- цели и предполагаемая частота заседаний RST;
- процесс подбора членов и структуры группы, из числа участвующих сторон и приглашаемых сторон/органов;
- роли и обязанности отдельных участников RST, действующих на постоянной основе;

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

- процедуры контроля выполнения рекомендаций, принятых RST, в случаях существенной угрозы безопасности полетов;
- процессы, регулирующие обмен данными и информацией по вопросам безопасности, поступающими от участвующих организаций;
- процессы и официальные соглашения, регулирующие защиту данных и источников информации, распространяемой в пределах RST (форма защиты от ненадлежащего использования и разглашения);
- требования к документации и отчетности.

15. В случае, если по решению эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта) к работе RST на постоянной основе привлекаются представители иных организаций, то в целях обеспечения эффективной работы RST до начала работы представителей этих организаций в RST они знакомятся с Положением о RST аэропорта (аэродрома), о чем делается отметка в контрольном экземпляре указанного Положения.

16. Председатель RST является руководителем/координатором RST с правом голоса. Председателем RST назначается одно из высших должностных лиц эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта), в обязанности которого входит обеспечение безопасной эксплуатации аэродрома. Выдвижение председателя и исполнение им обязанностей могут быть организованы, например, на основе ротации среди участников RST. Для назначения председателем RST необходимо обеспечить выполнение следующих квалификационных требований: высшее техническое образование и стаж работы на руководящих должностях в области гражданской авиации не менее 5 лет.

ГЛАВА 3. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ RST

17. Планирование заседаний

Секретарь RST не позднее 20 января готовит график заседаний RST на текущий год и согласовывает его с председателем RST. В графике заседаний указываются дата, время и место проведения заседаний, а также сроки предоставления данных для включения в повестку заседания. Участники RST предоставляют секретарю RST вопросы для обсуждения на заседаниях, не позже даты, установленной председателем RST в графике.

Председатель RST рассматривает исходные данные от участников RST за несколько недель до встречи и утверждает повестку заседания для распространения секретарем участникам RST за неделю до назначенной даты заседания.

Каждый участник, выступающий во время заседания, подготавливает информационный материал и, при необходимости, приглашает экспертов в предметной области для обеспечения четкого понимания обсуждаемой проблемы другими участниками.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	------------------

При необходимости, участники могут посетить аэропорт 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, а также при неблагоприятных погодных условиях.

18. Организация заседаний

Председатель RST обеспечивает проведение заседаний в соответствии с Положением о RST аэропорта (аэродрома).

19. Проведение заседаний

Заседания RST является наиболее важным компонентом функционирования RST, так как на них 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 мнениями с представителями других групп.

Каждый участник RST прибывает на заседание с готовностью информировать о факторах опасности на ВПП. Участники RST должны на постоянной и открытой основе осуществлять взаимный обмен информацией и стремиться к достижению согласия при принятии решений. Участники RST принимают активное участие в заседании, при этом секретарь фиксирует их участие в протоколе заседания.

20. Управление рисками

20.1. Идентификации факторов опасности, характерных для конкретного аэропорта (аэродрома).

Эта работа может проводится группой RST самостоятельно либо в рамках действующей СУБП эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта).

С целью сбора информации, касающейся обеспечения безопасности полетов, и идентификации факторов опасности группе RST рекомендовано проводить периодические посещения различных объектов аэропорта, аэродрома (т.е. пунктов УВД, строительных площадок, пересечений рулежных дорожек и т.д.).

20.2. Анализ рисков

При обсуждении RST 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

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	------------------

работы в аэропорту (на аэродроме), увеличение интенсивности полетов, появления признаков разрушения искусственных покрытий элементов аэродрома, условия в определенные периоды года, орнитологическая обстановка и факторы её обуславливающие, сложные погодные условия, состояние поверхности ВПП, сложная схема аэродрома, условные диспетчерские разрешения, сложные процедуры на исполнительном старте, процедуры пересечения ВПП, запоздалая выдача и поздние изменения диспетчерских разрешений на вылет, неправильная или нестандартная фразеология, одновременное использование нескольких языков при переговорах с органом ОВД, загруженность радиочастот, уровень владения английским языком, чрезмерная рабочая нагрузка пилота, чрезмерная рабочая нагрузка диспетчера, отвлечение внимания и другие.

Специфическими факторами опасности, связанными со строительными работами в аэропорту, могут быть наличие строительного оборудования и закрытие рулежных дорожек и адекватная информация в документах аэронавигационной информации. Они, в свою очередь, могут привести к определению 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 фактора опасности и определения, связанных с ним с эксплуатационной точки зрения последствий, RST сможет оценить степень риска безопасности полетов. 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.

Процесс оценки и управления рисками для безопасности на ВПП определяется Руководством по СУБП эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта).

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 наихудшими последствиями и соответствующей им вероятности.

20.3. План мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП

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

- 1) Определение приоритетов

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

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

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 остаточный риск, или требуется принятие дальнейших действий по снижению этого риска.

RST должна пересматривать план мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП, когда имеет место одно или несколько из следующих обстоятельств:

а) объем и интенсивность движения ВС и транспортных средств

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

значительно возрастают;

b) планируются операции в условиях более низкой видимости, чем это разрешается в настоящее время;

c) изменилась схема аэродрома, т. е. введены в эксплуатацию новые ВПП, РД или перроны;

d) имели место такие случаи, как непреднамеренный выезд ВС, транспортных средств и появление людей на ВПП и РД;

e) сообщения, полученные от пилотов, органов УВД или эксплуатационного персонала о нечетких указателях, в том числе огнях, маркерах, маркировке и знаках и т. д., которые могут приводить к путанице.

RST должна периодически проверять наличие и эксплуатационное использование визуальных средств, обеспечивающих защиту ВПП.

Эксплуатант аэродрома (главное юридическое лица аэропорта) несет основную ответственность за план мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП и принимает меры к тому, чтобы план являлся эффективным инструментом СУБП.

21. Документирование работы RST

Председатель RST контролирует необходимое документирование секретарем RST действий RST и сохранность этих документов.

Участники RST должны вносить вклад в виде данных и анализов по безопасности полетов, отчетов и информации из других источников по вопросам безопасности, полученных от участвующих в RST организаций. Обобщение и хранение документов RST обеспечивается секретарем RST.

Проведение заседаний RST документируются и сопровождаются ведением протоколов заседаний.

В документацию работы RST включают перечень 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 1 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.

Надлежащее и структурированное хранение записей наблюдаемых и выявленных факторов опасности, событий, связанных с безопасностью, и корректирующих действий позволяют анализировать тенденции изменений. Учет, касающийся факторов опасности, может вестись в рамках общей базы данных СУБП эксплуатанта аэродрома (главного юридического лица аэропорта) либо, если это будет признано целесообразным – отдельно.

RST определяет держателя документации RST, который может представлять отчеты и анализы по запросу участников RST.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию группы по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	------------------

Держателем документации RST, а также ответственным за ведение протоколов заседаний RST может быть назначен секретарь RST, который обеспечивает доступ к этим материалам всем участникам RST.

22. Взаимодействие с внешними сторонами/организациями.

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

22.1 Взаимодействие с участвующими организациями.

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

22.2. Уведомления сторон, чьи интересы будут 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 может быть также направлена в регулирующий орган для обеспечения реализации соответствующих рекомендаций или поручений для организации, ответственной за соответствующий этап операций, указав обоснование и оценку степени риска.

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

Поощряется взаимодействие RST различных аэропортов и обмена информацией/данными и опытом, что поможет всем RST в определении надлежащих стратегий/программ «улучшения».

23. Контроль деятельности RST

В целях совершенствования деятельности RST председатель RST планирует проведение внутренних проверок.

Не реже одного раза в шесть месяцев RST в рамках очередного заседания проводит обсуждение Чек-листа согласно Приложению 2.

Указанный чек-лист предложен с целью помощи RST в определении недостатков в ее деятельности и 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 может дополняться другими вопросами, позволяющими улучшить работу RST.

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

В чек-лист включены пять основных областей работы:

1. Область полномочий;

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	------------------

2. Выявление факторов опасности;
3. Управление факторами риска для безопасности;
4. Коммуникационное взаимодействие;
5. Постоянное улучшение.

24. Внешние проверки. Не реже одного раза в течение календарного года представителем Департамента по авиации проверяется документация RST и наблюдается не менее одного заседания RST. Результаты проверок хранятся не менее пяти лет.

25. Приложения 3, 4 содержат методические материалы, касающиеся механизма планирования и проведения заседаний RST, примеры повестки дня и рассматриваемых вопросов заседаний RST, проведения заседаний RST.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2

Приложение 1
к Руководству по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)

БЛАНК УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ НА ВПП

Управление безопасностью на ВПП		
Ссылка	Начат	Закрыт
Общая информация		
Аэропорт:	Затронута зона: <input type="checkbox"/> ВПП <input type="checkbox"/> РД <input type="checkbox"/> Перрон <input type="checkbox"/> в целом	
Особый идентификатор (для ВПП,РД)		
Последствия		
Тип риска:	<input type="checkbox"/> Выкатывание <input type="checkbox"/> Выезд на ВПП-ВС <input type="checkbox"/> Выезд на ВПП-машина <input type="checkbox"/> Столкновение с животным <input type="checkbox"/> Столкновение с птицей. <input type="checkbox"/> Нештатная посадка <input type="checkbox"/> Прочее(указать) _____	
Событие или опасность события (возможные последствия):	<input type="checkbox"/> Событие произошло <input type="checkbox"/> Возможные последствия (события не было)	Дата события
Описание события (в т.ч. потенциального)		
Подтверждающие документы, отчеты: <input type="checkbox"/> АП <input type="checkbox"/> И <input type="checkbox"/> аудита <input type="checkbox"/> прочее (указать)		
Вопросы безопасности		
<input type="checkbox"/> средства навигации <input type="checkbox"/> маркировка ВПП/РД/МС <input type="checkbox"/> РАРІ <input type="checkbox"/> связь <input type="checkbox"/> орнитологическое оборуд.	<input type="checkbox"/> метеорология <input type="checkbox"/> препятствия <input type="checkbox"/> огни подхода <input type="checkbox"/> состояние транспорта <input type="checkbox"/> процедуры	<input type="checkbox"/> векторение <input type="checkbox"/> состояние ВПП <input type="checkbox"/> огни ВПП/РД/перрона <input type="checkbox"/> строительные работы <input type="checkbox"/> другое: _____
<i>Завершив идентификацию вопросов безопасности, заполните данную форму. На заседании RST каждый такой отчет становится пунктом повестки дня. Следующие разделы послужат инструментом управления результатами заседания</i>		
Оценка рисков		
Тяжесть события: <input type="checkbox"/> катастрофичное; <input type="checkbox"/> опасное; <input type="checkbox"/> крупное; <input type="checkbox"/> мелкое; <input type="checkbox"/> незначительное		
Вероятность события: <input type="checkbox"/> частая; <input type="checkbox"/> редкая; <input type="checkbox"/> малая; <input type="checkbox"/> маловероятная; <input type="checkbox"/> почти невозможная		
Уровень риска: <input type="checkbox"/> высокий; <input type="checkbox"/> умеренный; <input type="checkbox"/> низкий;		
<i>Если уровень риска умеренный или высокий требуется план корректирующих действий</i>		

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 (A)	Высокая 5A	Высокая 4A	Высокая 3A	Умеренная 2A	Умеренная 1A
	Крупная (B)	Высокая 5B	Высокая 4B	Умеренная 3B	Умеренная 2B	Умеренная 1B
	Умеренная (C)	Высокая 5C	Умеренная 4C	Умеренная 3C	Умеренная 2C	Низкая 1C
	Малая (D)	Умеренная 5D	Умеренная 4D	Умеренная 3D	Низкая 2D	Низкая 1D
	Незначительная (E)	Низкая 5E	Низкая 4E	Низкая 3E	Низкая 2E	Низкая 1E

План корректирующих действий	
<i>План корректирующих действий основан на рекомендациях RST и/или Органа гражданской авиации, и составляется в ходе заседания команды RST</i>	
Описание плана действий 1: Описание элементов плана: Исполнитель: дата внедрения: статус:	
Описание плана действий 2: Описание элементов плана: Исполнитель: дата внедрения: статус:	

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2

Приложение 2
к Руководству по созданию и
функционированию групп по
безопасности на взлетно-
посадочной полосе (RST)

Чек-лист внутренней проверки функционирования RST

№ п/п	Вопрос	Ответ	Примечание
1. Область полномочий положения о RST			
1.1.	Принято ли Положение о RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.2.	Определяет ли Положение цели работы RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.3.	Определяет ли Положение роли и основные функции членов RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.4.	Определяет ли Положение процесс работы с данными/отчетами, получаемыми от участвующих организаций?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.5.	Описывает ли Положение процесс принятий решений, который должен использоваться RST?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
1.6.	Определяет ли Положение 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 эксплуатационных факторов опасности?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
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 факторам опасности?	<input type="checkbox"/> Да <input type="checkbox"/> Нет	
2.3.	Определяет 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?	<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

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	------------------

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	

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

Приложение 3

к Руководству по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)

МЕХАНИЗМ ПЛАНИРОВАНИЯ И ПРОВЕДЕНИЯ ЗАСЕДАНИЙ RST

Планирование заседания

Заседание планируется согласно графику 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:

- эксплуатант аэродрома (обязательно);
- представитель службы УВД (обязательно);
- представитель(и) эксплуатанта воздушных судов Республики Беларусь (обязательно);
- представитель(и) эксплуатанта воздушных судов иностранного государства;
- представитель(и) эксплуатанта воздушных судов государственной авиации;
- представитель специально уполномоченного органа в области гражданской авиации;
- представитель регулирующего органа (Минприроды, Госнадзор, Госэкоинспекция, 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

В соответствии с графиком секретарь RST формирует повестку заседания, список основных тем и план заседания и работы RST;

согласовывает с Председателем RST приглашенных.

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, авиационной администрации и т.п.) и/или информации по безопасности в регионе:

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию группы по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	-----------

1. За две недели до даты планового заседания:
 уведомить заинтересованные стороны о дате, времени и месте встречи,
 запросить от каждого члена команды представление предложений по повестке заседания,

2. За одну неделю до даты заседания:
 запланировать посещение аэродрома (в установленном порядке),
 разослать членам команды проект повестки.

3. За три дня до даты заседания:
 обобщить предложения и информацию, полученную от членов команды,
 разослать членам команды окончательную повестку и соответствующие документы.

Логистическая поддержка заседания.

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.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

Приложение 4

к Руководству по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)

ПРИМЕР СЛУЧАЯ, РАССМАТРИВАЕМОГО КОМАНДОЙ RST

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

1. Подготовка заседания

За три недели до заседания Председатель предлагает каждому члену команды представить предложения в повестку заседания. 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 заседания команде за неделю до даты заседания.

2. Участники

Следующие участники были представлены на заседании:
 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 заседания 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

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию группы по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	--	-----------

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.

Департамент по авиации 	Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)	Издание 2
---	---	-----------

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».

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, 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 заседания RST, посвященный проверке статусов этой рекомендации и проекта в целом.

9. Документирование планируемых действий в формуляре.

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

<p>Департамент по авиации</p> 	<p>Руководство по созданию и функционированию групп по безопасности на взлетно-посадочной полосе (RST)</p>	<p>Издание 2</p>
---	---	-------------------------

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 RST.