



ПРОГРАММА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЕ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН





Дата первоначального выпуска: «14» мая 2024 года

Статус: Утвержден

Ответственный за документ: Департамент аэродромов и наземного обслуживания

2025

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ

	Должность	Дата	Подпись
Разработано:			
Ернар АМАНТАЙУЛЫ	Старший авиационный инспектор Департамента аэродромов и наземного обслуживания	12/03/2025	
Согласовано:			
Ерлан АЛДАЖАРОВ	И.о. директора Департамента аэродромов и наземного обслуживания – старший авиационный инспектор	12/03/2025	
Олег АВДЕЕВ	Директор Департамента аэронавигации – Главный авиационный инспектор	12/03/2025	
Тамара АРЧУАДЗЕ	Старший директор по авиационной инфраструктуре	12.03.2025	



ЛИСТ РЕДАКЦИЙ

№ изд./	Дата	Описание ревизии	Содержание
1.0	14.05.2024	Впервые Утверждена приказом № 08/519 от 14.05.2024 «О реализации Программы обеспечения безопасности операций на взлетно-посадочной полосе в гражданской авиации Республики Казахстан»	
2.0	12.03.2025	Лист согласований; термины и сокращения; нормативные документы; Предисловие; 2.3.4; 2.3.5; Эксплуатационная практика.	Добавления в части необходимости включения в руководство по аэродрому круг полномочий и информацию о составе локальных групп. Исправления юридической техники. Добавление раздела эксплуатационной практики.



СОДЕРЖАНИЕ

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ	2
ЛИСТ РЕДАКЦИЙ.....	3
ТЕРМИНЫ, СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ	6
НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ.....	9
1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	10
1.1 ПРЕДИСЛОВИЕ	10
1.2 НАЗНАЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ.....	11
2. РОЛИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.....	13
2.1 УПОЛНОМОЧЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	13
2.2. РАБОЧАЯ ГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН (NATIONAL RUNWAY SAFETY GROUP-NRSG).....	13
2.3 ЛОКАЛЬНЫЕ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП (LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM - LRST)	15
3. ПЛАН ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН	18
4. ЛОКАЛЬНЫЙ ПЛАН ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП	19
5. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ПРАКТИКА.....	20
ПРИЛОЖЕНИЕ «А» - ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОРГАНИЗАЦИИ НА АЭРОДРОМАХ ЛОКАЛЬНЫХ ГРУПП ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП (LRST)	30
ПРИЛОЖЕНИЕ «В» ЧЕК-ЛИСТ ВНУТРЕННЕЙ ПРОВЕРКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОКАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП - LRST.....	40
ПРИЛОЖЕНИЕ «С» - ФОРМА ДОКУМЕНТИРОВАНИЯ ПРОЦЕССОВ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП.....	43



ПРИЛОЖЕНИЕ «D» - ИНСТРУМЕНТ ПЛАНИРОВАНИЯ ЗАСЕДАНИИ ВСТРЕЧ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП»....	45
ПРИЛОЖЕНИЕ «E» - ПРОГРАММА ЗАСЕДАНИИ ВСТРЕЧ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП	47
ПРИЛОЖЕНИЕ «F» - ИНСТРУМЕНТАРИЙ ИКАО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП.....	49



ТЕРМИНЫ, СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Безопасность операций на взлетно-посадочной полосе (ВПП)	состояние, при котором риски, связанные с эксплуатацией воздушных судов на ВПП, снижаются и контролируются до приемлемого уровня.
Выкатывание воздушного судна с ВПП	включает все события, связанные с реальными или потенциальными ситуациями, когда воздушное судно покидает взлетно-посадочную полосу или рабочую зону аэродрома или посадочную поверхность любой другой заранее обозначенной зоны приземления, не поднимаясь в воздух.
Несанкционированное занятие ВПП	охватывает любое происшествие на аэродроме, связанное с неправильным присутствием воздушного судна, транспортного средства или человека на защищенной зоне поверхности, предназначенной для посадки и взлета воздушных судов.
Организация гражданской авиации	юридическое лицо, осуществляющее деятельность в сфере гражданской авиации.
Поставщик аэронавигационного обслуживания	юридическое лицо, обеспечивающее организацию воздушного движения и (или) другое аэронавигационное обслуживание.
Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации	акционерное общество со стопроцентным участием государства в уставном капитале, осуществляющее деятельность, направленную на обеспечение устойчивого развития отрасли гражданской авиации Республики Казахстан, безопасности полетов и авиационной безопасности (АО «Авиационная администрация Казахстана»).
Эксплуатант аэродрома (вертодрома)	физическое или юридическое лицо Республики Казахстан, а также другого государства в соответствии с международными договорами, ратифицированными Республикой Казахстан, которое использует аэродром (вертодром) на праве собственности либо иных законных основаниях.
Эксплуатант воздушного судна	физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией гражданских воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области
HotSpot	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
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ИКАО	Международная организация гражданской авиации
ОВД	Обслуживания воздушного движения
РД	рулежная дорожка
САИ	служба аэронавигационной информации
СПАСОП	служба поискового аварийно-спасательного обеспечения полетов
СУБП	система управления безопасностью полетов
ЭСТОП	электросветотехническое обеспечение полетов
ЭРТОС	эксплуатация радиотехнического оборудования и связи
ЭУБП	эквивалентный уровень безопасности полетов
AIRAC	сокращение, означающее систему, предназначенную для заблаговременного уведомления об обстоятельствах, которые вызывают необходимость внесения значительных изменений в эксплуатационную практику на основании общих дат вступления в силу
ATIS	служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
AIP	сборник аэронавигационной информации
FOD	обломки посторонних предметов
NOTAM	извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов
NRSG	рабочая группа по безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан
ILS	система посадки по приборам



LRST	локальная (аэропортовая) рабочая группа по обеспечению безопасности операций на ВПП
SMGCS	Система управления наземным движением и контроля



НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ И ССЫЛКИ

Настоящая программа разработана с использованием следующих нормативных документов:

Нормативный документ (НД)	Утверждение
Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации	Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 года № 339-IV.
Типовые инструкции по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг.	Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173.
Правила аэродромного обеспечения в гражданской авиации	Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 7 октября 2015 года № 978.
Управление безопасностью полетов	Приложение 19 ИКАО
Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы	DOC 9981 ИКАО
Руководство по управлению безопасностью полетов	DOC 9859 ИКАО
Руководство по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП	DOC 9870 ИКАО
Runway Safety Programme – Global Runway Safety Action Plan	ICAO first ed. 2017
Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions	Eurocontrol 2021
Runway Safety Team Handbook	ICAO 2015
FAA Order 7050.1B, Runway Safety Program	dated July 11, 2013
FAA National Runway Safety Plan	2024-2026



1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 ПРЕДИСЛОВИЕ

Обеспечение безопасности операций на ВПП имеет важнейшее значение для эксплуатантов аэродромов, эксплуатантов воздушных судов и органов обслуживания воздушного движения (ОВД).

Предотвращение несанкционированного занятия ВПП и выкатываний воздушных судов за пределы ВПП должно являться важной частью программ и мероприятий, направленных на повышение безопасности операций на ВПП.

Эксплуатант аэродрома и орган ОВД не могут самостоятельно обеспечить повышение безопасности или эффективно управлять безопасностью операций на ВПП без координации и сотрудничества с другими заинтересованными сторонами и организациями гражданской авиации.

Повышение безопасности операций на ВПП представляет собой совместный процесс разработки плана мероприятий, который определяет и решает вопросы обеспечения безопасности операций на ВПП, путем эффективного определения опасных факторов и уменьшения риска.

Сбор, контроль и анализ данных о безопасности операций на ВПП в значительной мере способствуют пониманию и эффективному управлению рисками, связанными с использованием ВПП.

В настоящее время 193 государств, подписавших Чикагскую конвенцию работают над достижением согласованной глобальной цели в области безопасности полетов, предусматривающей нулевой уровень смертности к 2030 году, в сочетании с укреплением своего потенциала в области регулирования, одновременно реализуя ряд программ и целевых показателей, имеющих отношение к текущим ключевым областям глобального планирования безопасности полетов, надзора и снижения рисков.

В качестве временных рамок для достижения этой цели был выбран 2030 год, поскольку именно в этот период прогнозируется удвоение объема воздушных перевозок.

Это также целевой год, указанный в Повестке дня Организации Объединенных Наций (ООН) в области устойчивого развития на период до 2030 года. Для реализации стратегической цели ИКАО разработало глобальный план безопасности полетов – GASP.



GASP представляет руководящие принципы по разработке согласованной стратегии в области безопасности полетов и реализации отраслевых и государственных планов обеспечения безопасности полетов.

Международная организация в сфере гражданской авиации (ИКАО) посредством разработки GASP, Глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов (GASR) и Глобального плана по безопасности операций на ВПП (GRSAP) настоятельно призывают государства продолжать усилия по управлению и контролю рисков, связанных с операциями на взлетно-посадочных полосах на приемлемом для безопасности уровне.

1.2 НАЗНАЧЕНИЕ ПРОГРАММЫ

1.2.1 Настоящая Программа обеспечения безопасности операций на ВПП (далее - Программа) разработана в соответствии с Типовыми инструкциями по управлению безопасностью полетов эксплуатантов гражданских воздушных судов, в аэропортах, при обслуживании воздушного движения, при техническом обслуживании воздушных судов, авиационных учебных центров гражданской авиации, деятельность которых связана с выполнением полетов воздушных судов в ходе предоставления услуг (утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 28 марта 2011 года № 173) и Программой по безопасности полетов в сфере гражданской авиации (утвержденного постановлением Правительства Республики Казахстан от 11 марта 2016 года № 136) для реализации стратегических целей и соответствующих инициатив Плана по безопасности полетов с целью создания устойчивой системы управления рисками, связанными с безопасностью операций на ВПП в Республике Казахстан.

1.2.2 Задача Программы систематизировать подход государства, организаций гражданской авиации в управлении факторами риска для безопасности операций на ВПП, реализации эффективных мероприятий по контролю этих рисков на приемлемом для безопасности полетов уровне.

1.2.3 Настоящая программа распространяется на аэродромы гражданской авиации, аэродромы совместного использования и базирования гражданской и государственной авиации.

1.2.4 Безопасность операций на ВПП в целом охватывает следующий ряд вопросов и категории событий ИКАО:



- несанкционированное занятие ВПП;
- выкатывание воздушного судна с ВПП;
- столкновение на земле (при рулении воздушного судна к ВПП от ВПП на площади маневрирования);
- нештатная посадка (abnormal landing);
- наземное обслуживание;
- потеря управления на земле (например, вследствие загрязнителей на ВПП или РД);
- столкновение с препятствием(ями) (при взлете и посадке воздушного судна, которое находится в воздухе);
- недолет/перелет (касание земли за пределами ВПП в непосредственной близости на этапе приземления);
- прочие риски, связанные с эксплуатацией аэродрома.

Из приведенного перечня к событиям, которые характеризуются высокими рисками, относятся выкатывание воздушных судов с ВПП и несанкционированное занятие ВПП, указанные в п.1.2.4. настоящей Программы.

Снижение рисков, связанных с данными событиями, является стратегической целью плана по безопасности полетов Республики Казахстан и представляет предмет настоящей Программы.

1.2.5 Для эффективного управления рисками безопасности операций на ВПП требуется комплексный анализ и выработка мер безопасности полетов путем совместной скоординированной деятельности со стороны:

- эксплуатантов аэродромов;
- эксплуатантов воздушных судов;
- поставщиков аэронавигационного обслуживания;
- уполномоченных органов / организаций в сфере гражданской авиации.

1.2.6 Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации обеспечивает разработку и периодический пересмотр настоящей Программы, с учетом изменений и дополнений в международные стандарты и рекомендуемую практику ИКАО, законодательство Республики Казахстан об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации, а также лучшей мировой практики.



1.2.7 Внесения изменений или дополнений в настоящую Программу производится приказом Генерального директора или лица, исполняющего его обязанности.

2. РОЛИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

2.1 УПОЛНОМОЧЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1.1 Уполномоченная организация в сфере гражданской авиации в соответствии с требованиями настоящей Программы, выполняет следующие функции:

- разработка, утверждение и периодический пересмотр, внесение изменений в Программу для поддержания ее в актуальном состоянии;
- разработка, утверждение периодический пересмотр, внесение изменений в план по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан;
- утверждение состава членов рабочей группы по безопасности операций на ВПП в гражданской авиации Республики Казахстан;
- разработка и утверждение проверочных листов по безопасности операций на ВПП для проведения сертификации и проверок;
- проведение анализа эффективности Программы и плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан;
- ведение общей базы данных рисков и опасных факторов, связанных с выполнением операций на ВПП на аэродромах РК;
- систематизирует и обобщает результаты деятельности групп по вопросам безопасности операций на ВПП в целях внедрения передовой практики.

2.1.2. Внедрение организациями гражданской авиации положений настоящей Программы является предметом контроля со стороны уполномоченной организации в сфере гражданской авиации.

2.2. РАБОЧАЯ ГРУППА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН (NATIONAL RUNWAY SAFETY GROUP-NRSG)

2.2.1 Для координации деятельности субъектами организаций гражданской авиации по повышению безопасности операций на ВПП и выполнения положений настоящей Программы и для ее совершенствования создается рабочая группа по безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан (далее-NRSG).



2.2.2 NRSG определяет стратегические направления повышения безопасности операций на ВПП, вносит предложения по разработке инициатив и мероприятий плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан, обеспечивает мониторинг эффективности внедрения инициатив и мероприятий, оказывает содействие созданию и повышению эффективности деятельности локальных групп по безопасности операций на ВПП (LRST) на аэродромах Республики Казахстан.

2.2.3 NRSG создается приказом уполномоченной организации в сфере гражданской авиации и включает в состав рабочей группы специалистов в области летной эксплуатации, аэронавигации и деятельности аэродромов, являющихся сотрудниками уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, представителей отрасли гражданской и государственной авиации, организаций гражданской авиации, специалистов различных областей по согласованию.

2.2.4 Устанавливается периодичность совещаний NRSG и график публикуется на официальном ресурсе уполномоченной организации в сфере гражданской авиации, при этом совещания проводятся не реже 1 раза в год.

2.2.5 Основными задачами NRSG являются:

- всестороннее изучение проблем и выработка комплексных защитных мер, связанных с выполнением операций на ВПП аэродромов Республики Казахстан;
- внесение предложений по мероприятиям плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан;
- выполнение консультативных и координационных функции по содействию создания и повышению эффективности LRST;
- предоставление экспертного мнения или экспертной оценки по вопросам обеспечения безопасности операций на ВПП;
- рассмотрение эквивалентных уровней безопасности полетов (ЭУБП) при наличии отступлений от требований Законодательства Республики Казахстан в сфере гражданской авиации, оказывающих влияние на безопасность операций на ВПП.

2.2.6 Для выполнения основных задач NRSG выполняет следующие функции:



- определение профиля основных рисков, связанных с безопасностью выполнения операций на ВПП;
- выявления опасных факторов путем сбора и анализа данных;
- внедрение стандартов и рекомендуемой практики, направленных для повышения безопасности и отвечающих профилю рисков путем разработки плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан;
- отслеживание прогресса выполнения отраслью гражданской авиации мероприятий плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан;
- проведение оценки эффективности деятельности LRST и оказание консультации по улучшению их деятельности;
- изучение и решение проблем безопасности полетов частного и общего характера для ВПП аэропортов Республики Казахстан;
- внесение предложений по изменениям в нормативно-правовые акты Республики Казахстан в сфере гражданской авиации в части требований, обеспечивающих безопасность операций на ВПП;
- комплексное и всестороннее рассмотрение представленных организациями гражданской авиации ЭУБП.

2.3 ЛОКАЛЬНЫЕ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП (LOCAL RUNWAY SAFETY TEAM - LRST)

Примечание. Инструктивный материал по организации деятельности LRST приведен в приложении В к настоящей Программе.

2.3.1 Приказом ответственного руководителя эксплуатанта аэродрома на всех сертифицированных аэродромах должны создаваться локальные группы по безопасности операций на ВПП (LRST).

2.3.2 Эксплуатант аэродрома является ответственной организацией за координацию деятельности LRST. Эксплуатант аэродрома несет основную ответственность за план мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП и принимает меры к тому, чтобы план являлся эффективным инструментом системы управления безопасностью полетов на аэродроме соответственно.

2.3.3 Эксплуатанту аэродрома необходимо включить в руководство по аэродрому круг полномочий и информацию о составе LRST.



2.3.4 В рамках круга полномочий LRST должна решать, как минимум, следующие задачи:

- анализировать данные о безопасности, касающиеся количества, типа и, если возможно, опасности несанкционированного занятия ВПП;
- рассматривать результаты отчетов о расследовании с целью определения местных опасных участков и проблемных зон на аэродроме;
- наладить коллективную работу в интересах лучшего понимания эксплуатационных трудностей персоналом, работающим в смежных областях и предлагающим направления совершенствования;
- обеспечивать внедрение рекомендаций, касающихся предотвращения несанкционированного занятия ВПП;
- определять любые местные проблемные зоны и предлагать необходимые решения;
- проводить кампании по повышению информированности о проблемах обеспечения безопасности операций на ВПП с акцентом на задачи на местах, например, выпуск и распространение карт с местными опасными участками или другого инструктивного материала, как это считается необходимым;
- регулярно анализировать операции на ВПП и аэродроме с целью заблаговременного определения любой ситуации, которая может способствовать увеличению риска нарушения безопасного использования ВПП.

2.3.5 В состав LRST должны входить представители следующих групп, напрямую задействованные в операциях на ВПП отдельного аэродрома:

- эксплуатанты аэродромов;
- органы обслуживания воздушного движения;
- коммерческие воздушные перевозчики;
- летные экипажи, выполняющие операции на аэродроме;
- члены сообщества авиации общего назначения (в соответствующих случаях).

2.3.6 В состав LRST могут привлекаться как на постоянной, так и на разовой основе представители следующих организаций:

- представители уполномоченной организации;
- представители государственной авиации (если применимо, на основе совместного базирования на аэродроме или других военных функций);
- представители поставщиков наземного обслуживания (противообледенительной обработки, наземное обслуживание, кейтеринг и т.д.);
- представители государственных аварийно-спасательных служб;



- эксперты в соответствующей области (метеорологи, орнитологи, органы по расследованию авиационных происшествий и т.д.) (по приглашению); и
- может быть рассмотрен вопрос о периодическом приглашении членов других LRST для обмена опытом в решении аналогичных проблемных вопросов.

2.3.7 Основная роль LRST должна заключаться в разработке плана мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП. Этот план мероприятий должен, как минимум, содействовать оценке факторов, представляющих угрозу для операций на ВПП, и рисков нарушений безопасности таких операций, а также рекомендовать меры по исключению опасных факторов и снижению рисков. Такие меры могут разрабатываться на основе данных о местных происшествиях или с учетом информации, полученной из внешних баз данных.

2.3.8 LRST должен информировать руководства и эксплуатационный персонал соответствующих эксплуатантов и поставщиков услуг о преобладающих местных условиях, опасных участках на ВПП, РД и прилегающих территориях. LRST должен соответствующим образом консультировать руководство по потенциальным проблемам безопасности операций на ВПП и рекомендовать стратегии устранения опасностей и управления рисками.

2.3.9 Деятельность LRST основывается на принципах управления факторами риска для безопасности полетов, который включает выявление опасных факторов, оценку риска для безопасности полетов, уменьшение риска для безопасности полетов и принятие риска.

2.3.10 LRST должны быть отработаны процессы получения результатов оценки рисков от членов рабочей группы, поскольку системы управления безопасностью полетов (СУБП), вовлеченных организаций могут различаться, соответственно и процессы оценки факторов риска для безопасности полетов.

2.3.11 LRST исследует потенциальные угрозы и результаты отчетов расследования авиационных событий с целью выявления проблемных зон на аэродроме для выработки защитных мер.

2.3.12 LRST проводятся кампании по повышению осведомленности о безопасности операций на ВПП персонала служб, задействованных организации. Деятельность по популяризации фокусируются на местных проблемах. Примером



подобной деятельности является составление и распространение карт местных горячих точек (HotSpot), наглядные материалы в виде постеров, бюллетени и т.д.

2.3.13 LRST при участии всех членов группы периодически осуществляется проверка рабочей площади с целью выявления опасных факторов, которые могут привести к возникновению рисков для безопасности операций на ВПП.

2.3.14 LRST внедряет на аэродроме локальный план мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП разработанный путем определения опасных факторов и оценки риска нарушения безопасности операций и на основе плана по обеспечению безопасности операций на ВПП в гражданской авиации Республики Казахстан.

2.3.15 LRST предоставляет на полугодовой основе отчет по реализации локального плана мероприятий по обеспечению безопасности операций на ВПП в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

2.3.16 LRST утверждает график проведения совещаний и встреч в зависимости от ситуации на аэродроме и потенциальных угроз, но не реже двух раз в год.

3. ПЛАН ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

3.1 Цель плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан состоит в том, чтобы обеспечить отрасль гражданской авиации Республики Казахстан мероприятиями, направленными на повышение безопасности выполнения операций на ВПП.

3.2 План по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан разрабатывается группой NRSG. До утверждения план по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан направляется на рассмотрение вовлеченным организациям гражданской авиации.

3.3 В плане по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан определяются задачи и мероприятия, направленные на повышение безопасности операций на ВПП.



3.4 План по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан помимо мероприятий содержит следующую информацию:

- организации, структурные подразделения, штатные единицы, ответственные за выполнение мероприятий плана;
- сроки выполнения мероприятий и установленные приоритеты;
- при необходимости инструктивный материал, описывающий порядок выполнения конкретных мероприятий.

3.7 Организациями гражданской авиации выполняются мероприятия локального плана по обеспечению безопасности операций на ВПП, отслеживание сроков выполнения, а также предоставление в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации отчетов по исполнению мероприятий с приложением соответствующей доказательной документации.

3.8 На основе плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан, организаций гражданской авиации разрабатывают собственные планы по их внедрению с учетом применимости инициатив.

4. ЛОКАЛЬНЫЙ ПЛАН ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

4.1 Эксплуатанты аэропортов в срок до 3 месяцев с момента утверждения плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан или изменений к нему предоставляют на рассмотрение утвержденный локальный план по обеспечению безопасности операций на ВПП.

4.2 Локальные планы разрабатываются на основе определения опасных факторов и оценки риска нарушения безопасности операций и мероприятий плана по обеспечению безопасности операций на ВПП гражданской авиации Республики Казахстан. При этом мероприятия должны быть применимы с учетом физических характеристик аэродрома, оснащения, интенсивности полетов и т.д.

4.3 Локальные планы предоставляются на рассмотрение в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

4.4 Локальный план помимо мероприятий должен содержать следующую информацию:

- Организацию, должностное лицо, ответственное за выполнение;



- ресурсы (человеческие, финансовые), необходимые для выполнения задачи;
- источник (источники) финансирования, например: инвестиции, собственные средства, заемные средства и т. п.;
- сроки исполнения мероприятий;
- показатели оценки исполнения и эффективности мероприятия.

4.5 Отчеты по выполнению локальных планов предоставляются в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации на полугодовой основе.

5. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ПРАКТИКА

5.1 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ЗАНЯТИЯ ВПП

5.1.1 Новая инфраструктура и изменения существующей инфраструктуры аэродрома должны проектироваться таким образом, чтобы предотвратить несанкционированное занятие ВПП.

5.1.2 Изменения практики и процедур использования площади маневрирования, включая планируемые и проводимые работы, должны учитывать безопасность операций на ВПП и могут потребовать проведения консультаций с LRST. Процедурные и/или инфраструктурные изменения, касающиеся площади маневрирования, должны сопровождаться оценкой их безопасности в соответствии с процедурами Правил сертификации и выдачи сертификата годности аэродрома (вертодрома), утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года № 187 и Правила обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 июня 2017 года № 420.

5.1.3 Эксплуатант аэродрома должен обозначить РД так, чтобы исключить ошибки ориентирования на земле и путаницу при ведении связи.

5.1.4 Эксплуатант аэродрома должен исключить экранирование прямого обзора с аэродромного диспетчерского пункта обслуживания воздушного движения (ОВД). Необходимо оценить риски нарушения безопасности операций, связанные с ограничениями обзора с аэродромного диспетчерского пункта, затрудняющими вести наблюдение за площадью маневрирования, и предпринять необходимые корректирующие действия.

5.1.5 Процедуры осмотров ВПП должны учитывать предотвращение несанкционированного занятия ВПП.



5.1.6 Когда это целесообразно, эксплуатант аэродрома должен выпускать карты аэродрома, указывающие опасные участки с точки зрения несанкционированного занятия ВПП. Такие карты должны, при необходимости, периодически пересматриваться, рассылаться на местном уровне водителям транспортных средств на площади маневрирования и публиковаться в сборнике аэронавигационной информации (AIP).

5.1.7 Риски нарушения безопасности операций, связанные с выявленными опасными участками, необходимо оценить, как можно скорее, уменьшить.

5.1.8 Предотвращение несанкционированного занятия ВПП должно приниматься в расчет в тех случаях, когда эксплуатант аэродрома совместно с поставщиком аэронавигационного обслуживания разрабатывает и применяет системы управления наземным движением и контроля за ним (SMGCS).

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

- объем и интенсивность движения воздушных судов и транспортных средств значительно возрастают;
- планируются операции в условиях более низкой видимости, чем это разрешается в настоящее время;
- изменилась схема аэродрома, т. е. введены в эксплуатацию новые ВПП, РД или перроны;
- имели место такие случаи, как непреднамеренный выезд воздушного судна, транспортных средств и появление людей на ВПП и РД;
- сообщения, полученные от пилотов, органов ОВД или эксплуатационного персонала о нечетких указателях, в том числе огнях, маркерах, маркировке и знаках и т. д., которые могут приводить к путанице.

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

5.1.11 Эксплуатанты аэродромов должны разработать и внедрить официальную "программу подготовки и аттестации водителей транспортных средств в площади маневрирования" и периодически пересматривать инструкции для водителей.

5.1.12 Эксплуатанты аэродромов должны принять меры к тому, чтобы в начале своей рабочей смены все водители транспортных средств на площади маневрирования были проинформированы об эксплуатационных условиях в



площади маневрирования (используемая ВПП, условия видимости и пр.) и получили напоминание о необходимости следить за окружающей обстановкой в течение всей смены.

5.1.13 Эксплуатанты аэродромов должны обеспечить в сотрудничестве со службой ОВД разработку и внедрение процедур управления всеми транспортными средствами на площади маневрирования.

5.1.14 Места ожидания у ВПП должны иметь четкую маркировку, соответствующие знаки и, при необходимости, освещение.

5.2 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ВЫКАТЫВАНИИ ВС ЗА ПРЕДЕЛЫ ВПП

5.2.1 В тех случаях, когда предусматривается использование систем посадки по приборам (ILS), эксплуатант аэродрома должен обеспечить защиту критических и чувствительных зон и отсутствие искажений сигналов этих навигационных средств. Для этих целей поставщиком услуг аэронавигационного обслуживания должны быть определены и представлены размеры критических/чувствительных зон РМС.

5.2.2 Эксплуатанты аэродромов должны принять меры к тому, чтобы наземные аэронавигационные огни, знаки и маркировка соответствовали требованиям к выполнению планируемых операций на ВПП и, в частности:

- прицельная точка и порог ВПП должны быть четко видимы, контрастировать с поверхностью и поддерживаться в должном состоянии;
- места ожидания у ВПП должны иметь четкую маркировку шириной линий не менее 30 см (тип А2, В2), соответствующие знаки и, при необходимости освещаться для предотвращения начала выполнения вылетающими воздушными судами разбега при взлете с неправильной точки выезда на ВПП;
- следует рассмотреть возможность установки в местах ожидания у ВПП, используемых при взлетах с пересечения, знаков, указывающих об оставшейся для разбега дистанции;
- следует рассмотреть возможность использования визуальных средств для указания остающейся длины ВПП.

5.2.3 Необходимо обеспечить своевременное удаление с ВПП отложений резины и других загрязняющих веществ для поддержания надлежащего сцепления.

5.2.4 Предоставление органом ОВД пилотам информации о ветре по траектории захода на посадку, включая направление, силу и порывы ветра, уменьшает вероятность выкатывания ВС за пределы ВПП. Датчики ветра и указатели направления ветра должны быть размещены таким образом, чтобы можно было



получать наиболее точную информацию об условиях вдоль ВПП и в зонах приземления.

5.2.5 Эксплуатанты аэродромов должны обеспечивать правильность располагаемых дистанций, заявленных САИ для опубликования в AIP.

5.2.6 Эксплуатанты аэродромов должны обеспечить наличие процедур расчета точных значений временно уменьшенных располагаемых дистанций (например, вследствие выполняемых работ на ВПП).

В тех случаях, когда используются уменьшенные располагаемые дистанции, эксплуатант аэродрома должен принять меры к тому, чтобы временная маркировка, огни и знаки давали точное представление об уменьшенных дистанциях и соответствующие сведения были вовремя представлены в САИ для опубликования. Следует также рассмотреть возможность принятия мер, ограничивающих доступ к промежуточным местам выезда на ВПП.

5.3 ПЕРЕПУТЫВАНИЕ ВПП

5.3.1 Путаница на взлетно-посадочной полосе возникает, когда экипажи ВС взлетают или приземляются на неправильную взлетно-посадочную полосу. Это особая проблема на аэродромах с параллельными системами взлетно-посадочных полос. Путаница со взлетно-посадочной полосой также может возникнуть, когда рулежную дорожку, обычно параллельную, принимают за взлетно-посадочную полосу – это чаще проблема в ночное время.

5.3.2 LRST должна провести оценку безопасности операций, предусматривающую учет перечисленных ниже факторов, с целью определения мер снижения риска перепутывания ВПП:

- ночные операции;
- операции в условиях низкой видимости;
- неблагоприятные погодные условия;
- недостаточная точность переговоров по радиотелефонной связи;
- ненадлежащие огни, маркировка и знаки;
- вылеты с пересечения;
- выполняемая работа;
- использование параллельных РД;
- поздняя выдача или изменение диспетчерского разрешения на вылет;
- спешка;
- геометрия и конфигурация РД и ВПП;
- использование ВПП в качестве маршрутов руления.



5.3.3 На площади маневрирования должны исключаться ситуации, которые могут привести к ошибочному выбору ВПП.

Примеры принимаемых с этой целью мер могут представлять собой следующее:

- правильное определение опасных участков и уведомление о них;
- уменьшение размера/ширины входных РД;
- закрытие определенных входных РД;
- завешивание знаков, которые могут привести к перепутыванию ВПП в период проведения работ;
- выделение наземных освещаемых маршрутов руления на аэродроме;
- использование улучшенной маркировки.

Примечание. Почти все происшествия при вылетах, связанные с неправильным выбором ВПП, являются следствием беспечности при визуальном распознавании. Такие происшествия наиболее часто случаются, когда существует поверхность с искусственным покрытием, расположенная рядом с правильной ВПП и имеющая аналогичную или похожую ориентацию.

5.3.4 LRST должна учитывать аспекты человеческого фактора при выборе превентивных мер, описанных в п. 3.2.

5.4 ВРЕМЕННАЯ ОСТАНОВКА ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

5.4.1 Запланированные и незапланированные события на аэродроме могут потребовать остановить операции на ВПП на короткое время (несколько часов) или на более длительный срок (несколько дней).

5.4.2 В большинстве случаев причины временной остановки операций на ВПП будут незапланированными. Примеры могут включать:

- срочное удаление с ВПП воздушного судна или транспортного средства, потерявшего способность двигаться;
- опасные обломки посторонних предметов (FOD) на ВПП;
- значительный риск столкновения с птицами и дикими животными на ВПП;
- серьезный отказ наземной системы аэронавигационных огней или системы посадки по приборам (ILS);
- наличие льда/снега/воды на ВПП;
- инцидент с воздушным судном, например, удар хвостом о ВПП, прерванный взлет, разрыв пневматика;
- аварийная ситуация или местное состояние повышенной готовности.



5.4.3 Процедуры временной остановки операций на ВПП или планируемых закрытий ВПП должны быть описаны эксплуатантом аэродрома в соответствующих разделах руководства по аэродрому. Процедуры вводятся по согласованию между эксплуатантом аэродрома и органом ОВД. Такие процедуры должны оговаривать роли и обязанности сторон, методы распространения информации и порядок возобновления операций на ВПП, включаются в инструкцию по взаимодействию служб аэропорта, обеспечивающих безопасность полетов с органом ОВД. Эти процедуры должны согласовываться и регулярно рассматриваться с соответствующими заинтересованными сторонами и могут описывать конкретные местные сценарии.

5.4.4 При временной остановке операций на ВПП или закрытии ВПП необходимо поддерживать тесный обмен информацией и взаимодействие между эксплуатантом аэродрома, органами ОВД, подразделениями САИ (в соответствующих случаях).

5.4.5 Эксплуатанты аэродромов должны принять меры к тому, чтобы все заинтересованные стороны были полностью информированы о вводимых процедурах в случае временной остановки операций на ВПП. В период такой остановки эксплуатант аэродрома должен вести учет всех выполняемых работ.

5.4.6 Эксплуатант аэродрома должен дополнять проверку соблюдения письменной процедуры проведением регулярного тренинга.

5.4.7 Приведенный ниже перечень содержит хронологическую последовательность действий, которые должны предусматриваться и предприниматься при принятии решения о временной остановке операций:

- уведомить орган обслуживания воздушного движения (ОВД) о предстоящей временной остановке операций на ВПП;
- с разрешения органа ОВД уполномоченному аэродромному персоналу предоставляется доступ на ВПП для оценки ситуации;
- уполномоченный аэродромный персонал проводит первоначальную оценку состояния ВПП;
- назначенный представитель аэродрома принимает решение о целесообразности временной остановки операций на ВПП;
- информация о решении сообщается органу ОВД;
- орган ОВД рассылает полученную информацию пилотам, водителям транспортных средств и другим заинтересованным сторонам, используя службу



автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТІS) и радиотелефонную связь;

— выпускается NOTAM о временной остановке операций на ВПП (может потребоваться выпустить отдельный NOTAM, если аэродром невозможно использовать для плановых уходов на запасной аэродром). Если предполагается, что продолжительность временной остановки будет короткой, т. е. менее 60 мин, выпустить NOTAM может не потребоваться;

— если имело место авиационное происшествие, эксплуатант аэродрома обеспечивает уведомление соответствующих государственных органов в соответствии со схемой оповещения об авиационных происшествиях и инцидентах (в отдельных случаях может потребоваться получить от полномочного органа по расследованию разрешение на уборку обломков);

— эксплуатант аэродрома должен поддерживать связь с соответствующим подразделением и подрядчиком на выполнение технического обслуживания, а также с эксплуатантом воздушных судов, если необходимо, для ускорения восстановительных работ;

— эксплуатант аэродрома должен уведомлять уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации о временной остановке или прекращении операций на ВПП.

5.4.8 Эксплуатант аэродрома должен предусмотреть, чтобы в том случае, когда операции на ВПП временно останавливаются и орган ОВД сохраняет полномочия в отношении разрешения доступа к ВПП, такой доступ может предоставляться только при условии обеспечения надежного контроля со стороны органа ОВД, как при обычных операциях. В иных случаях, в зависимости от ситуации, неконтролируемый доступ к ВПП может предоставляться органом ОВД по согласованию с эксплуатантом аэродрома. В этом случае перед возобновлением нормальных операций необходимо провести полный осмотр ВПП.

5.4.9 Эксплуатант аэродрома может решить, что в том случае, когда ВПП закрывается вследствие запланированного перерыва обслуживания, надежный контроль может передаваться другому полномочному органу, например, аэродромной службе, службе ЭСТОП или неконтролируемый доступ может предоставляться только уполномоченным пользователям. Порядок выдачи разрешения на доступ к ВПП должен быть согласован и документально оформлен в инструкции по взаимодействию с органом ОВД.

5.4.10 Приведенный ниже перечень содержит хронологическую последовательность условий, которые должны выполняться и/или применяться,



когда операции на ВПП возобновляются после временной их остановки или закрытия ВПП:

- восстановительные работы должны быть завершены, например, уборка FOD и останков птиц и диких животных, ремонт наземной системы аэронавигационных огней, удаление воздушного судна, потерявшего способность двигаться;
- проведен осмотр ВПП с разрешения органа ОВД;
- все транспортные средства и персонал должны покинуть ВПП и доложить об этом соответствующему полномочному органу;
- готовность ВПП подтверждена органу ОВД и в соответствующих случаях органу ОВД вновь передан полный контроль;
- эксплуатанты аэродромов должны отменить NOTAM (если выпущен);
- Орган ОВД должен распространить информацию о готовности ВПП, используя ATIS и радиотелефонную связь (если необходимо);
- разрешается возобновить нормальные операции.

5.4.11 Эксплуатант аэродрома совместно с органом ОВД должен принять меры к тому, чтобы планируемые строительные работы на ВПП проводились, по возможности, в периоды дня или года с низкой интенсивностью движения.

5.5 ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ, УСТРАНЕНИЮ И ОПУБЛИКОВАНИЮ «ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ»

5.5.1 Эксплуатанты аэродромов, поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНУ) и другие заинтересованные стороны должны уделять особое внимание участкам на аэродроме, где уже имели место столкновения и несанкционированные выезды на ВПП или существует потенциальный риск таких происшествий. Кроме того, опасность могут представлять собой участки, которые, хотя и полностью соответствуют установленным требованиям, являются потенциально трудными для ориентирования вследствие их сложной геометрии и требуют повышенного внимания, например, места пересечения ВПП.

5.5.2 В идеальном случае LRST будет принимать меры к устранению опасных участков. Решение данной задачи предполагает, что эксплуатанты аэродромов совместно LRST должны провести оценку с целью определения того, существует ли в настоящее время на аэродроме какой-либо опасный участок. Эта оценка должна учитывать возможность появления опасных участков, обусловленную



процедурами воздушного движения (в частности, такими причинными факторами несанкционированных занятий ВПП, как условные диспетчерские разрешения и нестандартный радиообмен) и другими аэродромными эксплуатационными процедурами. При рассмотрении любого опасного участка должно внимание необходимо также уделять аспектам человеческого фактора.

5.5.3 В случае выявления опасных участков должны быть реализованы рекомендуемые стратегии предотвращения опасности и, если это невозможно сделать немедленно, приняты меры по управлению риском снижению риска. Такие стратегии могут предусматривать:

- строительство новых РД;
- дополнительные визуальные средства (знаки, маркировка, огни);
- использование альтернативных маршрутов;
- исключение секторов, не просматриваемых с аэродромного диспетчерского пункта;
- кампании по повышению информированности;
- опубликование опасного участка в AIP.

5.5.4 Некоторые причинные факторы опасного участка можно устранить быстро, однако для устранения других может потребоваться больше времени или их устранение может оказаться вообще нереальным.

5.5.5 Новый опасный участок может появиться в результате изменения рабочей площади или эксплуатационной процедуры. В этой связи для предотвращения непреднамеренного создания новых опасных участков необходимо проводить соответствующую оценку до начала выполнения любых работ, таких как новая разметка покрытия в площади маневрирования или введение новой или измененной эксплуатационной процедуры.

5.5.6 Упомянутая выше оценка должна периодически повторяться для подтверждения ее достоверности и учитывать действующую эксплуатационную практику и схему аэродрома.

5.5.7 В тех случаях, когда меры по снижению риска или исключению выявленного опасного участка будут представлять собой длительный процесс или когда считается, что опубликование опасного участка улучшит ситуацию для пилотов, информацию о таком опасном участке необходимо довести до сведения персонала служб воздушного движения и пилотов, использующих аэродром.



5.5.8 Однако, если опасный участок будет скорее всего существовать в течение более одного издательского цикла, предусмотренного механизмом регламентации и контроля аэронавигационной информации (AIRAC), его необходимо обозначить на карте аэродрома в AIP, как указано в Приложении 4 "Аэронавигационные карты", и включить соответствующее предупреждение в специальные местные правила движения на аэродроме (см. Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией (PANS-AIM, Doc 10066), добавление 2, раздел AD 2.20).

5.6 ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ НАРУШЕНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

Приведенный ниже перечень дает представление о наиболее типичных причинах нарушений безопасности операций на ВПП:

- Неблагоприятная погода;
- состояние поверхности ВПП (загрязнение);
- схема аэродрома;
- продольные уклоны ВПП;
- условные диспетчерские разрешения;
- сложные процедуры на исполнительном старте;
- процедуры пересечения ВПП;
- одновременное использование пересекающихся ВПП;
- запоздалая выдача и поздние изменения диспетчерских разрешений на вылет;
- ненадлежащая, неправильная или нестандартная фразеология;
- одновременное использование нескольких языков при переговорах с органом ОВД;
- загруженность радиочастот;
- недостаточный уровень владения английским языком;
- чрезмерная рабочая нагрузка пилота;
- чрезмерная рабочая нагрузка диспетчера;
- проводимые работы;
- отвлечение внимания (пилот, диспетчер, водитель и пр.).



ПРИЛОЖЕНИЕ «А» - ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ ПО ОРГАНИЗАЦИИ НА АЭРОДРОМАХ ЛОКАЛЬНЫХ ГРУПП ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП (LRST)

1. Введение

В резолюции А37-6 Ассамблеи ИКАО содержится призыв к Государствам повышать безопасность операций на ВПП. ИКАО поощряет и поддерживает создание и совершенствование многопрофильных групп по обеспечению безопасности взлетно-посадочных полос на аэродромах.

Локальные группы по безопасности операций на ВПП LRST доказали свою высокую эффективность в снижении рисков выкатывания и несанкционированных выездов на взлетно-посадочные полосы, обеспечив совместное решение, в которое внесли положительный вклад власти гражданской авиации, поставщики аэронавигационных услуг, эксплуатанты воздушных судов и эксплуатанты аэродромов. Создание LRST для предотвращения и снижения последствий инцидентов на ВПП является одним из важных элементов программы безопасности операций на ВПП. Создание LRST на аэродромах является ключевым фактором для разработки и реализации эффективного плана действий по обеспечению безопасности ВПП и рекомендации стратегии по устранению опасностей и снижению остаточных рисков.

2. Цель создания LRST на аэродроме

Цель организации LRST на аэродроме заключается в том, чтобы эффективно информировать руководство и эксплуатационный персонал соответствующих эксплуатантов и поставщиков услуг о преобладающих местных условиях на ВПП, РД и прилегающих территориях, других проблемных вопросах и разработке мер по управлению рисками на приемлемом для безопасности уровне.

LRST должен внедрить план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП, соответствующим образом консультировать руководство по потенциальным проблемам безопасности ВПП и рекомендовать стратегии устранения опасностей и снижения остаточного риска. Эти стратегии могут быть разработаны на основе сбора данных на аэродроме в сочетании с информацией, полученной из других источников.

LRST не является регулирующим органом и не предназначена для замены какого-либо требуемого компонента СУБП, она направлена на повышение и поддержку безопасности операций на ВПП путем интеграции систем безопасности



участвующих организаций (заинтересованных сторон). Взаимодействующие поставщики услуг должны задокументировать интерфейс между их собственной СУБП и деятельностью в рамках LRST. Важно иметь в виду, что каждая участвующая организация отвечает за выявление любых опасных факторов, затрагивающих эту организацию, и управление ими. Степень важности интерфейса может различаться для каждой организаций. Каждая организация может обоснованно применять различные классификации рисков для безопасности полетов и присваивать им различные приоритеты (с точки зрения эффективности обеспечения безопасности полетов, ресурсов, времени и т.д.).

Расписание встреч LRST зависит от ситуации и условий на аэродроме. Например, если планируются масштабные строительные работы или увеличивается количество опасностей и инцидентов, то LRST, возможно, потребуются больше совещаний и встреч.

Деятельность LRST основана на принципах формального процесса идентификации опасностей и управления рисками в соответствии с Приложением 19 ИКАО «Управление безопасностью полетов» и ИКАО Doc 9859 — «Руководство по управлению безопасностью полетов». LRST должен иметь возможность получать информацию по результатам оценки рисков от членов группы, поскольку у большинства из них будут свои собственные СУБП с различными процессами оценки рисков.

LRST охватывают широкий круг вопросов, связанных с безопасностью операций на ВПП, включая, но не ограничиваясь категориями, приведенными в п. 1.2.3 настоящей Программы.

3. Положения о полномочиях группы по безопасности операций на ВПП

«Положения о группе по безопасности операций на ВПП» (далее Положения LRST) — это документ, устанавливающий статус, функции, права, обязанности и ответственность членов рабочей группы, а также набор процедурных правил, регулирующих деятельность LRST.

Положения LRST должны как минимум охватывать следующие вопросы:

- цели, сфера охвата и периодичность проведения совещаний LRST;
- процессы подбора членов рабочей группы;
- индивидуальные роли и обязанности отдельных членов группы;
- процессы и официальные соглашения, регулирующие обмен данными о безопасности полетов, отчетами о безопасности полетов и информацией о безопасности полетов, а также защиту источников информации, которыми



обмениваются в рамках LRST (защита от ненадлежащего использования и защита от разглашения);

- процессы консультаций, принятия решений и разрешения конфликтов;
- требования к документации и отчетности;
- мониторинг инцидентов на взлетно-посадочной полосе по типу, серьезности и частоте;
- регулярное проведение проверок аэродрома на предмет его соответствия требованиям стандартов и рекомендуемой практики ИКАО;
- обеспечение внедрения мероприятий локального плана по безопасности операций на ВПП;
- выявление факторов опасностей, локальных проблем, определенных мест, где существуют риски (например, HotSpot);
- привлечение экспертов по безопасности полетов из отрасли и среди поставщиков услуг;
- активная разработка решений проблем безопасности полетов на аэродроме;
- разработка локальных планов по обеспечению безопасности операций на ВПП;
- изучение отчетов расследования авиационных событий, связанных с безопасностью операций на ВПП на других аэродромах и применение рекомендаций по их результатам;
- распространение информации о принятых LSRT решениях среди заинтересованных сторон;
- осуществление комплексной кампании по повышению осведомленности о безопасности, чтобы гарантировать, что сотрудники всех заинтересованных сторон осведомлены о вопросах безопасности операций на ВПП. Такая деятельность может включать подготовку и распространение местных карт горячих точек, постеров направленных на иллюстрацию правил движения на рабочей площади, разработка инструктивных материалов и многое другое.

4. Постоянное совершенствование

Все члены группы должны отслеживать деятельность LRST на предмет областей, нуждающихся в улучшении, и/или невыполнения условий, изложенных в «**Положениях LRST**».

Председатель LRST планирует и организует проведение внутренних проверок эффективности работы LRST. Внутренние проверки проводятся не реже одного раза в шесть месяцев в ходе запланированных совещаний для обсуждения каждого пункта проверочного листа, приведенного в **Приложении В** к настоящему



документу. Результаты проверки и заполненный проверочный лист хранится в течение не менее двух лет.

Внешние проверки деятельности LRST проводятся третьими сторонами, например, уполномоченной организацией, авиакомпаниями и другими организациями (например, в рамках АРЕХ и др.)

Результаты проверок записываются и хранятся как часть библиотеки данных по безопасности полетов в течение периода, описанного в РУБП эксплуатанта аэродрома.

5. Организационная структура LRST

Организационная структура, необходимая для LRST, зависит от количества участвующих членов, их возможностей взаимодействия и кооперации, размера аэропорта, интенсивности полетов, типа операций, сложности аэродрома, и любых других местных требований. В любом случае основным инициатором и председателем, как правило, является эксплуатант аэродрома.

5.1 Председательство в LRST

Председатель выступает в качестве координатора и представителя группы. Назначение председателя может выполняться на основе ротации среди всех членов LRST.

Роли и обязанности назначенного председателя могут также включать различные административные и/или организационные аспекты, такие как:

1) Планирование заседаний

Председатель составляет расписание заседаний и договаривается о месте их проведения. Он/она собирает информацию от участников за несколько недель до заседания и распространяет программу заседания за неделю до даты заседания. Руководство по планированию заседаний включено в **приложение D** к настоящему документу.

2) Проведение заседаний

Председатель следит за тем, чтобы заседания проводились на основе сотрудничества и в соответствии с процессами Положения LRST. Он/она постоянно стремится усовершенствовать деятельность группы, регулярно участвуя в мероприятиях по постоянному совершенствованию.

3) Ведение данных по безопасности полетов

Председатель следит за тем, чтобы действия LRST должным образом документировались и хранились.



4) Координация со сторонними организациями

Председатель выступает в качестве контактного лица с внешними учреждениями и обеспечивает надлежащее доведение информации обо всех мероприятиях LRST до соответствующих учреждений/организаций.

5.2 Роль членов LRST

1) Планирование заседаний

Члены LRST направляют проблемные вопросы для обсуждения на заседании заблаговременно и не позднее даты, запрашиваемой Председателем. Каждый участник, выступающий на заседании, должен подготовить информационный материал и пригласить экспертов по предмету, если это необходимо, для того чтобы другие участники имели лучшее представление о вопросе, который они хотят обсудить. Участникам заседания следует совершить осмотр аэродрома непосредственно перед встречей, чтобы ознакомиться с текущей ситуацией и выявить потенциальные угрозы безопасности.

Примечание. — Следует рассмотреть возможность осмотра аэродрома в разное время суток и при различных погодных условиях, чтобы выявить опасности, характерные для определенного времени суток и неблагоприятных погодных условий. Осмотр предназначен только для выявления проблем безопасности и не должен приводить к сбоям в текущей работе аэродрома.

2) Участие в заседании

Члены LRST будут открыто обмениваться информацией и стремиться к достижению согласованного решения по результатам дискуссии. Они должны постоянно стремиться к улучшению программы, участвуя в мероприятиях по постоянному совершенствованию.

3) Внесение вклада в базу данных по безопасности

Члены рабочей группы должны предоставлять LRST данные и анализ по безопасности полетов, отчеты и информацию из СУБП собственных организаций или из других источников, имеющих отношение к безопасности полетов.

4) Координация с участвующими организациями

Члены LRST должны сообщать о результатах и решениях LRST в своих соответствующих организациях и обеспечивать надлежащее выполнение рекомендаций.



5.3 Роль уполномоченной организации в сфере гражданской авиации

Деятельность LRST осуществляется в рамках действующей СУБП эксплуатанта аэродрома, которое координирует вопросы безопасности полетов со стороны всех пользователей этого аэродрома. Хотя их участие считается необязательным, ИКАО рекомендует специалистам уполномоченных органов/организации посещать совещания LRST для консультирования по вопросам законодательства, для обмена информацией и понимания текущих опасностей и рисков, связанных с местными операциями. Кроме этого, уполномоченным органам/организациям легче установить взаимодействие с другими государственными учреждениями (например, с местными исполнительными органами) от имени LRST, когда это необходимо.

6. Технические процессы LRST

6.1 Опасности и связанные с ними последствия

После того как определены члены группы, выбран председатель, согласованы положения и график работы, начинается работа по идентификации опасностей. Каждый член группы при встрече должен кратко рассказать об опасностях, связанных с безопасностью операций на ВПП, которые были выявлены в рамках их соответствующих СУБП или других систем, связанных с обеспечением безопасности полетов (в основном в результате деятельности по составлению отчетов о безопасности полетов, проведению расследований и аудитов).

В дополнение к вышеизложенному, LRST должен также проводить периодические посещения различных мест в аэропорту (например, вышки ОВД, строительных площадок, пересечении рулежных дорожек и т.д.) и по необходимости запрашивать информацию у сторонних организаций, не имеющих официального представительства в LRST. В их число могут входить поставщики услуг, подрядные организации, летные школы, отраслевые организации, наземные службы и другие. Благодаря большому охвату широкого круга лиц и организаций LRST сможет глубже понять всю сложность операционной деятельности, связанной с аэропортовой средой, что будет способствовать лучшему выявлению опасностей и операционных рисков.

При обсуждении членами LRST допустимости риска для безопасности полетов важно помнить, что степени вероятности и серьезности должны быть представлены в виде реалистичных операционных сценариев, а не в виде весьма серьезных, но крайне отдаленных и маловероятных последствий.



Полезная методика заключается в определении опасности (общей опасности), а затем в перечислении связанных с ней конкретных опасностей и связанных с ними последствий. Например, общей категорией опасности может быть «строительство элементов аэродрома». Конкретными опасностями, связанными со строительными работами на аэродроме, могут быть «присутствие строительной техники» и «закрытие рулежных дорожек». Это, в свою очередь, может оцениваться LRST как «столкновение воздушного судна со строительной техникой» и «выезд воздушного судна на закрытую рулежную дорожку» в качестве потенциальных последствий этих конкретных опасностей. Правильно идентифицировав, задокументировав опасность и определив связанные с ней последствия в эксплуатационных терминах, LRST получает возможность оценить риск для безопасности.

Иногда опасные условия могут сочетаться, что приводит к еще большему увеличению степени вероятности и серьезности. Например, опасность, связанная со строительством элемента аэродрома в сочетании с опасностью плохой видимости и ночных работ может привести к большему риску, чем просто строительство аэропорта (в этой ситуации вероятность риска, скорее всего, будет увеличена).

6.2 Оценка рисков

Цель проведения оценки рисков для безопасности полетов состоит в том, чтобы предоставить LRST метод надлежащего управления рисками выявленных опасностей, разработки эффективных стратегий снижения рисков и определения приоритетов их рабочего процесса. Учитывая, что время и финансовые ресурсы ограничены, следующий процесс позволяет LRST эффективно определить, какие области требуют его немедленного внимания, чтобы снизить риск для безопасности операций на ВПП до наименьшего практически возможного уровня.

Процесс оценки рисков для безопасности операций на ВПП и управления ими должен соответствовать положениям, изложенным в документе ИКАО Doc 9859 «Руководство по управлению безопасностью полетов». После того как опасности были идентифицированы LRST, задача эксплуатанта аэродрома состоит в том, чтобы определить степень серьезности риска для безопасности полетов в контексте местной системы с учетом существующих на данный момент средств защиты и смягчения последствий. Затем эту информацию следует использовать для классификации степени серьезности риска для безопасности полетов с использованием заранее определенных указаний в документе ИКАО Doc 9859.



Основываясь на событии, которое имело бы наихудшие последствия, следующим шагом является оценка относительной вероятности того, что это событие произойдет в конкретной операционной среде, после принятия во внимание существующих средств защиты и стратегий снижения рисков. Группе следует ознакомиться с соответствующими базами данных отчетов о безопасности полетов и опасностях, отчетами о расследовании инцидентов и авиационных происшествий, мониторингом полетных данных и анализов, данными оперативного аудита и другие исторические источники для определения вероятности наступления выявленных последствий.

Последним шагом в процессе оценки является обеспечение приемлемости результирующего уровня риска для безопасности полетов.

Одним из преимуществ использования LRST для проведения оценки рисков является то, что в процесс оценки рисков были вовлечены все заинтересованные стороны, что гарантирует оценку наихудшего результата и соответствующей вероятности.

6.3 Разработка рекомендаций и плана действий

После оценки риска для безопасности полетов LRST должен разработать конкретные рекомендации по снижению риска и план действий для обеспечения выполнения рекомендаций. При этом следует учитывать следующие концепции:

1) *Определение приоритетов*

LRST должны обеспечить приоритетность своих решений в соответствии с оценкой «допустимости рисков для безопасности». Например, если они определяют, что «эксплуатация может быть продолжена» при оцененном уровне риска для безопасности, их рекомендации должны отражать стратегию, в рамках которой улучшения внедряются по мере поступления ресурсов. И наоборот, если они определяют, что «операция может быть продолжена только с мерами снижения рисков реализации последствий», их рекомендации должны отражать стратегию, требующую немедленных действий для устранения последствий опасности. При этом временные рамки для выполнения действий должны быть соизмеримы с соответствующими уровнями риска.

2) *Стратегии контроля*

Риск для безопасности контролируется путем учета либо:

- вероятности наступления последствий;
- уровня серьезности последствий; либо



– и то, и другое одновременно.

Меры по уменьшению риска для безопасности полетов – это действия, которые часто приводят к изменениям эксплуатационных процедур, оборудования или инфраструктуры. Стратегии уменьшения риска для безопасности полетов делятся на три категории:

а) **Избежание риска:** Операция или вид деятельности отменяется или не проводится, поскольку риск для безопасности полетов превосходит преимущества от продолжения этой деятельности, и тем самым риск для безопасности полетов полностью устраняется.

б) **Уменьшение риска:** Частота выполнения операции или вида деятельности уменьшается или принимаются меры по уменьшению масштаба последствий соответствующего риска для безопасности полетов.

с) **Изоляция:** Принимаются меры по изоляции последствий риска или наращиваются резервные мощности в целях защиты от этих последствий.

3) *Оценка альтернативных решений*

В ходе этого процесса LRST должен изучить несколько стратегий контроля рисков безопасности полетов. Эти стратегии должны быть оценены друг с другом, чтобы найти наиболее эффективное и действенное решение с использованием объективных и субъективных показателей. Эти меры могут включать такие критерии, как проведение анализа затрат и выгод, определение возможности реализации предложения, оценка приемлемости для заинтересованных сторон и другие. Однако во всех случаях LRST должен провести оценку рисков, связанных с предлагаемым решением, и оценить все потенциальные опасности, создаваемые их стратегией.

Однако если решение легко реализуемо, экономически эффективно и приемлемо для всех заинтересованных сторон, это еще не значит, что оно снизит уровень риска. Эффективность стратегии в снижении риска оценивается по остаточному или сохранившемуся риску после того, как стратегия была приведена в действие. Оценка риска должна определить, является ли оставшийся (остаточный) риск приемлемым или требуются дополнительные решения и меры по снижению риска.

4) *Уведомление заинтересованных сторон*

Если LRST определяет, что требуется либо стратегия снижения воздействия, либо часть операции должна быть изменена или приостановлена, он должен дать официальную рекомендацию организации, ответственной за эту часть операции, и включить в нее обоснование и оценку риска.



Итогом всего процесса является основной реестр выявленных опасностей, текущие меры контроля и защиты, анализ рисков и результаты, дополнительные меры контроля и смягчение последствий, план действий по реализации и остаточный риск. **Приложение С** к настоящему документу содержит **форму документирования процессов управления безопасностью операций на ВПП**, которая может служить инструментом для регистрации опасностей и связанных с ними процессов.

6.4 Ведение учета – обмен данными

Надлежащее и структурированное ведение учета наблюдаемых и идентифицированных опасностей, событий в области безопасности и корректирующих действий позволяет проводить анализ тенденций. LRST должен определить ответственное лицо за ведение базы данных и может представлять отчеты и анализ по запросу членов LRST.

Обмен данными и совместное использование их между члена группы повышает эффективность LRST. LRST из разных аэропортов рекомендуется разработать соглашение, которое позволило бы обмениваться данными в различных местах и оказало бы поддержку командам в определении надлежащих стратегий управления рисками для безопасности операций на ВПП.



ПРИЛОЖЕНИЕ «В» ЧЕК-ЛИСТ ВНУТРЕННЕЙ ПРОВЕРКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛОКАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП - LRST

Пункт	Вопрос	Ответ	Доказательства
1. Положения о полномочиях группы по безопасности операций на ВПП			
1.1	Утверждено ли положение о полномочиях группы по безопасности операций на ВПП (LRST)?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
1.2	Определяет ли положение область деятельности LRST?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
1.3	Определяет ли положение роли для членов LRST?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
1.4	Определяет ли положение процесс обработки данных/отчетов, полученных от участвующих организаций?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
1.5	Описывает ли положение процесс принятия решений, который должен быть использован LRST?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
1.6	Определяет ли положение процесс разрешения разногласий между членами LRST?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
2. Идентификация опасности			
2.1	Есть ли у LRST формальная система сбора и обработки данных о безопасности полетов для документирования эксплуатационных опасностей?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
2.2	Все ли члены LRST вносят свой вклад в формальную систему сбора и обработки данных о безопасности полетов, делясь информацией о выявленных эксплуатационных опасностях?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	



2.3	Определяет ли LRST и документирует ли конкретные последствия эксплуатационных опасностей?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3. Управление рисками безопасности полетов			
3.1	Имеется ли в LRST формальный процесс управления операционным риском?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3.2	Оцениваются ли в рамках процесса управления рисками последствия операционных опасностей с точки зрения их вероятности и серьезности?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3.3	Существует ли формализованный процесс определения уровня риска, который готов принять LRST?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3.4	Разрабатывает ли LRST стратегии снижения рисков для контроля уровня риска в операционной среде?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3.5	Существует ли формализованный процесс подготовки рекомендаций LRST для соответствующих заинтересованных сторон?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3.6	Существует ли формализованный процесс документирования решений, принятых LRST в процессе управления рисками?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
3.7	Пересматриваются ли периодически решения, принятые LRST, с целью определения того, был ли достигнут желаемый эффект от их смягчения/рекомендаций?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
4. Коммуникация			
4.1	Имеется ли в LRST формальный процесс взаимодействия с соответствующими заинтересованными сторонами?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
4.2	Предоставляет ли LRST периодически материалы по безопасности операций на ВПП ключевым сотрудникам?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	



4.3	Участвует ли LRST в мероприятиях по обмену информацией с другими LRST?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
4.4	Запрашивает ли LRST у всех пользователей аэропорта информацию, связанную с безопасностью полетов?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
5. Непрерывное совершенствование			
5.1	Имеется ли в LRST формальный процесс постоянного улучшения процессов своей деятельности?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
5.2	Проводит ли LRST периодический пересмотр состава рабочей группы, положений о рабочей группе, плана мероприятий с целью обеспечения повышения безопасности операций на ВПП?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	
5.3	Документированы ли результаты программы непрерывного совершенствования?	<input type="checkbox"/> да <input type="checkbox"/> нет	



ПРИЛОЖЕНИЕ «С» - ФОРМА ДОКУМЕНТИРОВАНИЯ ПРОЦЕССОВ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

Форма оценки безопасности операций на ВПП					
Ссылка:		Дата начала:		Дата завершения:	
Общая информация					
Аэропорт:	Какие зоны затронуты:	<input type="checkbox"/> Взлетно-посадочная полоса	<input type="checkbox"/> Рулежная дорожка	<input type="checkbox"/> Перрон	<input type="checkbox"/> Все
Конкретный идентификатор (идентификатор взлетно-посадочной полосы/рулежной дорожки):					
Описание проблемы безопасности полетов					
Тип риска безопасности:	<input type="checkbox"/> Выкат за пределы ВПП <input type="checkbox"/> Нештатная посадка (abnormal landing)	<input type="checkbox"/> Несанк. выезд на ВПП - Самолет <input type="checkbox"/> Несанк. выезд на ВПП – Наземное транспортное средство	<input type="checkbox"/> Столкновение с дикими животными <input type="checkbox"/> Столкновение с птицами	<input type="checkbox"/> Посадка и взлет с неназначенной полосы <input type="checkbox"/> Иное (Уточнить)	
Произошел ли инцидент, или это фактор опасности (потенциальный результат):		<input type="checkbox"/> Результат (Инцидент произошел) <input type="checkbox"/> Потенциальный результат (Инцидент не произошел)		Дата инцидента:	
Описание фактического или потенциального результата					
Подтверждающий документ:	<input type="checkbox"/> Отчет о случае	<input type="checkbox"/> Отчет об инциденте	<input type="checkbox"/> Аудиторский отчет	<input type="checkbox"/> Иное (Уточнить.)	
Проблемы безопасности					
<input type="checkbox"/> Средства навигации	<input type="checkbox"/> Метео	<input type="checkbox"/> Нестабилизованный заход	<input type="checkbox"/> другое		
<input type="checkbox"/> Маркировка ВПП/Рулежной дорожки	<input type="checkbox"/> Препятствия	<input type="checkbox"/> Состояние поверхности ВПП			
<input type="checkbox"/> РАРІ	<input type="checkbox"/> Огни приближения	<input type="checkbox"/> Строительные работы			
<input type="checkbox"/> Коммуникация	<input type="checkbox"/> Огни ВПП/Рулежной дорожки	<input type="checkbox"/> Процедуры			
<p><i>По завершении идентификации проблем безопасности - пожалуйста, отправьте форму для регистрации этого отчета. Во время совещания группы по безопасности на ВПП вы должны рассматривать каждый из отчетов как пункт повестки дня. Следующие разделы представлены в качестве инструмента для управления итогами совещания.</i></p>					
Оценка риска					
(Оценка рисков должна быть завершена в рамках совещания группы по безопасности взлетно-посадочной полосы)					



Какова серьезность риска: <input type="checkbox"/> Катастрофическая <input type="checkbox"/> Опасная <input type="checkbox"/> Значит. <input type="checkbox"/> Незначительная <input type="checkbox"/> Ничтожная .						
Какова вероятность возникновения: <input type="checkbox"/> Часто <input type="checkbox"/> Иногда <input type="checkbox"/> Весьма редко <input type="checkbox"/> Маловероятно <input type="checkbox"/> Крайне маловероятно						
Уровень риска (из нижней таблицы рисков) <input type="checkbox"/> Недопустимый <input type="checkbox"/> Допустимый <input type="checkbox"/> Приемлемый						
Если риск недопустимый и допустимый – требуется план корректирующих действий						
<i>Риск для безопасности полетов</i>		<i>Серьезность риска</i>				
<i>Вероятность</i>		<i>Катастрофическая A</i>	<i>Опасная B</i>	<i>Значительная C</i>	<i>Незначительная D</i>	<i>Ничтожная E</i>
Часто	5	5A	5B	5C	5D	5E
Иногда	4	4A	4B	4C	4D	4E
Весьма редко	3	3A	3B	3C	3D	3E
Маловероятно	2	2A	2B	2C	2D	2E
Крайне маловероятно	1	1A	1B	1C	1D	1E
План корректирующих действий						
(План корректирующих действий основан на рекомендациях группы безопасности взлетно-посадочной полосы и должен быть завершен в рамках заседания группы безопасности взлетно-посадочной полосы)						
Описание плана действий:						
Описание элемента действия:						
Исполняющий:		Дата осуществления:		Статус:		
Описание плана действий:						
Описание элемента действия:						
Исполняющий:		Дата осуществления:		Статус:		



ПРИЛОЖЕНИЕ «D» - ИНСТРУМЕНТ ПЛАНИРОВАНИЯ ЗАСЕДАНИИ ВСТРЕЧ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП»

1. Планирование заседания

- дата
- время
- место проведения

2. Определите приглашенных

- эксплуатанты аэродрома;
- органы обслуживания воздушного движения;
- коммерческие авиаперевозчики;
- представители летного состава, знакомые с аэродромом;
- представители авиации общего назначения (если применимо);
- технические эксперты ассоциаций диспетчеров; и
- технические эксперты ассоциаций пилотов.

В состав команды могут также входить:

- уполномоченная организация;
- представители государственной авиации (если применимо, на основе совместного использования аэропорта или других военных функций);
- вспомогательные службы (противообледенительная, организация питания, наземное обслуживание и т.д.);
- поставщики услуг реагирования на чрезвычайные ситуации;
- эксперты в соответствующей области (метеорологи, орнитологи, органы по расследованию авиационных происшествий и т.д.) (по приглашению); и
- может быть рассмотрен вопрос о периодическом приглашении членов других LRST для обеспечения обмена информацией и обучения.

3. Спланируйте темы для обсуждения

- За три недели до даты собрания:
 - уведомите заинтересованные стороны о дате, времени и месте проведения собрания;
 - запросите мнения по пунктам повестки дня у каждого из участников.
- За две недели до даты собрания:
 - запланируйте осмотр аэродрома (по мере необходимости);
 - отправьте предварительную повестку дня членам рабочей группы.



- За неделю до даты собрания:
 - обобщите обновления и информацию, полученную от участников;
 - распространите окончательную повестку дня и подтверждающие документы среди членов рабочей группы.

4. Организация встречи

- подтвердите наличие участников;
- запланируйте конференц-зал, соответствующий размеру и требованиям LRST;
- согласуйте выезд на аэродром с руководством аэропорта, вышкой и т.д., включая наличие транспортного средства и сопровождающего.



ПРИЛОЖЕНИЕ «Е» - ПРОГРАММА ЗАСЕДАНИИ ВСТРЕЧ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

1. Планирование заседания

- a) дата
- b) время
- c) место проведения

2. Список приглашенных лиц

- эксплуатанты аэродрома;
- органы обслуживания воздушного движения;
- коммерческие авиаперевозчики;
- представители летного состава, знакомые с аэродромом;
- представители авиации общего назначения (если применимо);
- технические эксперты ассоциаций диспетчеров; и
- технические эксперты ассоциаций пилотов.

В состав команды могут также входить:

- уполномоченная организация;
- представители государственной авиации (если применимо, на основе совместного использования аэропорта или других военных функций);
- вспомогательные службы (противообледенительная, организация питания, наземное обслуживание и т.д.);
- поставщики услуг реагирования на чрезвычайные ситуации;
- эксперты в соответствующей области (метеорологи, орнитологи, органы по расследованию авиационных происшествий и т.д.) (по приглашению); и
- может быть рассмотрен вопрос о периодическом приглашении членов других LRST для обеспечения обмена информацией и обучения.

3. Предыдущая повестка совещания

[Просмотрите статус выполнения предыдущих мероприятий протокольных решений и обновите базу соответствующим образом]

4. Новая повестка совещания

[Участники представляют новые проекты, опасности или события, выявленные в рамках их систем управления безопасностью полетов. Затем команда: (а) определяет опасности, (б) проводит оценку рисков для безопасности



полетов и (в) предлагает рекомендации по управлению рисками для безопасности полетов].

5. Регистрация результатов

[Документальные выводы и план действий]

6. Следующее заседание группы

[Согласовать дату, время и место проведения следующего заседания]

Примечание. —Цель осмотра аэродрома и выезда на аэродром является выявление существующих и новых опасностей, а также наблюдение за мерами по устранению, которые были приняты на основе предыдущих выводов.



ПРИЛОЖЕНИЕ «F» - ИНСТРУМЕНТАРИЙ ИКАО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ОПЕРАЦИЙ НА ВПП

Инструментарий ИКАО по обеспечению безопасности на взлетно-посадочной полосе предназначен для достижения трех основных целей:

1. Повысить уровень осведомленности всех участников об опасностях, которые сопровождают несанкционированные занятия ВПП;
2. определить наиболее распространенные опасности и описать, почему они возникают; и
3. предоставить практические решения и наилучшие методы эксплуатации, которые повысят безопасность операций на ВПП.

Для наилучшего достижения этих целей инструментарий организован в соответствии с интересами пользователей. Некоторые разделы предназначены для всех пользователей, как и большая часть дополнительных материалов. Большая часть основного контента представлена в разделах функциональных областей следующим образом:

1. Управление воздушным движением;
2. производство полетов;
3. аэродромы и наземные средства;
4. обязанности руководства.

Раздел "Управление воздушным движением" содержит информацию, относящуюся к воздушным и наземным диспетчерам, ответственным за движение воздушных судов. «Производство полетов» относится к пилотам воздушных судов всех типов и размеров. Раздел "Аэродромы и наземные средства" предназначен в первую очередь для операторов наземных транспортных средств, но применим ко всем пользователям аэродромов. Последняя категория, "обязанности руководства", предоставляет информацию для тех, кто способен принимать решения выше повседневного операционного уровня. Каждая из этих функциональных областей включает в себя раздел викторины, который позволяет пользователям проверить свои знания по завершении обучения.

Кроме того, в инструментарий включено большое количество дополнительной информации. Глоссарий определяет термины, относящиеся к безопасности на взлетно-посадочной полосе, а в приложении содержатся положения ИКАО о безопасности на взлетно-посадочной полосе. Раздел "Ссылки" содержит информацию о веб-сайтах и справочных материалах по безопасности операций на ВПП. Раздел плакатов содержит образцы плакатов по предотвращению несанкционированных занятий ВПП, которые можно загрузить для печати и показа. Туда также включены видеоролики, созданные различными странами.



Раздел семинара представляет собой подборку избранных презентаций с предыдущих конференций по безопасности на взлетно-посадочных полосах, спонсируемых ИКАО.

И, наконец, соображения о человеческом факторе были включены в обсуждения и решения, представленные в Пособии. Таким образом, акцент будет сделан на действиях человека, а не на технических средствах защиты.

Пособие можно скачать на веб-сайте ИКАО по адресу:
<https://www.icao.int/safety/RunwaySafety/Pages/RnwyTlkt.aspx>