

**РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ****АССАМБЛЕЯ — 40-Я СЕССИЯ****ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**

**Пункт № 30 повестки дня. Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению
Технической комиссией**

**ПЕРЕНЕСЕНИЕ НА БОЛЕЕ ПОЗДНИЕ СРОКИ ДАТЫ НАЧАЛА ПРИМЕНЕНИЯ
ПОЛОЖЕНИЯ О РАСПОСТРАНЕНИИ ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ (СУБП) НА ОРГАНИЗАЦИИ, ОТВЕЧАЮЩИЕ ЗА
РАЗРАБОТКУ ТИПА И/ИЛИ ИЗГОТОВЛЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ И ВИНТОВ**

(Представлено Канадой)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе рассматривается вопрос о необходимости перенесения на более поздние сроки даты начала применения (7 ноября 2019 года) поправки 1 к Приложению 19 "Управление безопасностью полетов", которая предусматривает распространение действия СУБП на организации, отвечающие за конструкцию типа и изготовление двигателей и винтов. В нем также рассматривается необходимость учета потребностей этих организаций, с тем чтобы они могли эффективно управлять изменениями, ростом и поддерживать уровень безопасности полетов.

Действия: Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению уже проделанную отраслью работу в поддержку внедрения СУБП организациями, отвечающими за конструкцию типа и/или изготовление двигателей и винтов;
- б) рассмотреть представленные в настоящем документе соображения и пересмотреть дату вступления в силу 7 ноября 2019 года;
- в) рассмотреть измененную дату вступления в силу, которая согласуется с соображениями эффективного управления изменениями и поддержания уровней безопасности полетов в ходе внедрения.

| | |
|-------------------------------|--|
| <i>Стратегические цели</i> | Данный рабочий документ связан с стратегической целью "Безопасность полетов" |
| <i>Финансовые последствия</i> | Отсутствуют |
| <i>Справочный материал</i> | Поправка 1 к Приложению 19 "Международные стандарты и рекомендуемая практика. Управление безопасностью полетов" Дос 9859, Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), 4-е издание Письмо государствам AN 8/3.1-16/16 от 4 апреля 2016 года |

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В Приложении 19 "*Управление безопасностью полетов*" изложена стратегия активных действий по улучшению характеристик обеспечения безопасности полетов, а поправкой 1 к Приложению 19 вводятся доработанные положения по СУБП, направленные на ее единообразное внедрение, включая переработку некоторых требований и распространение действия требований по СУБП на организации, отвечающие за конструкцию типа и изготовление двигателей и винтов.

1.2 Канада привержена постоянному совершенствованию своих подходов к управлению безопасностью полетов. Объемы реализации требований применительно к организациям, на которые указанной поправкой распространяются требования СУБП, должны соизмеряться с потребностями этих организаций и одновременно с этим позволять им также эффективно управлять изменениями, ростом и поддерживать уровень безопасности полетов.

1.3 В настоящем документе рассматривается вопрос о необходимости переноса даты начала применения поправки 1 к Приложению 19 (7 ноября 2019 года), которой на указанные организации распространяется требование о применении СУБП.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Поправка 1 к "*Международным стандартам и рекомендуемой практике. Управление безопасностью полетов*" (Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации) была принята Советом 2 марта 2016 года на восьмом заседании в ходе 207-й сессии. Государства 4 апреля 2016 года были уведомлены о принятии данной поправки письмом государствам (AN 8/3.1-16/16), в котором указывалось, что Совет установил в качестве даты вступления ее в силу 11 июля 2016 года, а в качестве даты начала применения – 7 ноября 2019 года.

2.2 В основе поправки 1 лежат предложения, подготовленные на первом совещании Группы экспертов по управлению безопасностью полетов (SMP/1), а также на 14-м совещании Рабочей группы полного состава Группы экспертов по летной годности (AIRP/WG/WHL/14) и при участии Целевой группы по защите информации о безопасности полетов (SIP TF).

2.3 Некоторые изложенные в Приложении 19 принципы были переработаны с целью упростить эффективную реализацию положений. Положения по СУБП были усилены в интересах обеспечения единообразного применения, и это включает распространение требований СУБП на организации – разработчики и изготовители, отвечающие за конструкцию типа и/или изготовление двигателей и винтов.

3. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ ТРЕБОВАНИЙ СУБП НА ОРГАНИЗАЦИИ – РАЗРАБОТЧИКИ И ИЗГОТОВИТЕЛИ, ОТВЕЧАЮЩИЕ ЗА КОНСТРУКЦИЮ ТИПА И ИЗГОТОВЛЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ И ВИНТОВ

3.1 Канада является одним из мировых лидеров в области разработки и внедрения СУБП. После первоначального внедрения СУБП Канада столкнулась с множеством трудностей, накопила ценный опыт в сфере их устранения и выработала глубокое понимание связанных с

СУБП вопросов и внесением изменений в авиационные программы. Это касается, например, обеспечения баланса между концепцией и принципами СУБП и эффективностью без наложения излишнего бремени на организацию.

3.2 Такие сложные механизмы, как организации – проектировщики и изготовители, отвечающие за конструкцию типа и/или изготовление двигателей и винтов, не должны ограничиваться лишь внедрением составляющих СУБП элементов; для достижения желаемых результатов им необходимо обеспечить в полном объеме комплексную взаимоувязку этих составных элементов в рамках организации, и это должно осуществляться в реально осуществимые сроки.

3.3 Канадские организации, реализующие поправку 1 в части распространения действия требований СУБП, выражают большую озабоченность в связи с датой начала применения 7 ноября 2019 года и рекомендуют перенести эту дату на более позднее время.

3.4 Согласно письму государствам AN 8/3.1-16/16 4-е издание *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859), содержащего инструктивные указания для государств в отношении внедрения СУБП, планируется выпустить в июле 2017 года. Первоначально этот документ планировалось опубликовать в апреле 2018 года, и поэтому задержка с его выпуском отразилась на первоначально запланированном ходе реализации положений во многих организациях.

3.5 Канада участвует со своими международными коллегами в работе отраслевого руководящего комитета по СУБП, который подготовил стандарт СУБП применительно к "Внедрению системы управления безопасностью полетов в конструкторских организациях, организациях-изготовителях и организациях по техническому обслуживанию" (*SM-0001*). Затем, 17 сентября 2018 года, был принят международный отраслевой стандарт, который позволяет авиационной отрасли внедрять СУБП в соответствии с Приложением 19. Дополнительным аргументом в пользу необходимости рассмотрения вопроса о переносе сроков является то, что этот документ был опубликован лишь за 14 месяцев до установленной Советом даты вступления в силу.

3.6 Поскольку международное авиационное сообщество движется в сторону признания СУБП, несоответствие между темпами ее внедрения в разных государствах может повысить риск для поддержания доверия между мировыми партнерами. Это включает, в частности, организации, в работе которых участвуют профильные эксперты из Канады, например, Группа по управлению аспектами сертификации (СМТ), занимающаяся аспектами сертификации, связанными с конструированием и изготовлением авиационных изделий, и другие ведомства гражданской авиации (ВГА).

3.7 Если дата вступления в силу положений по СУБП для организаций – проектировщиков и изготовителей не будет перенесена на более позднее время, от этого пострадает экономика и конкурентоспособность Канады на международных рынках, поскольку это может отрицательно сказаться на выведении продукции на иностранные рынки.

4. ВЫВОД

4.1 Канада считает, что перенос на более позднее время даты вступления в силу поправки 1 (7 ноября 2019 года) в части, касающейся распространения действия требований СУБП

на организации, отвечающие за конструкцию типа и/или изготовление двигателей и винтов, позволит организациям эффективно управлять изменениями и поддерживать уровень безопасности полетов в ходе ее внедрения.

— КОНЕЦ —