МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ АВИАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

АВИАЦИОННЫЙ РЕГИСТР

ДИРЕКТИВНОЕ ПИСЬМО

№ДП03-2017 **28 марта 2017 г.**

О программе поэтапного внедрения Системы управления безопасностью полетов (СУБП) в Ремонтных организациях

1. Общие положения

1.1. Настоящее Директивное письмо издано в целях обеспечения единого подхода к внедрению требований документов ИКАО по Системе управления безопасностью полетов (СУБП) в сертифицированных Авиарегистром МАК Ремонтных организациях, выполняющих работы на авиационной технике, эксплуатируемой в государствах-участниках Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства.

1.2. До внесения соответствующих изменений, касающихся СУБП, в Авиационные правила АП-145, применение положений настоящего Директивного письма осуществляется Ремонтными организациями на добровольной основе с уведомлением Авиарегистра МАК.

1.3. Ремонтные организации, которые полагают, что уже завершили внедрение СУБП на момент выхода настоящего Директивного письма, также могут присоединиться к программе поэтапного внедрения СУБП с целью совершенствования и оценки эффективности применяемой СУБП.

1.4. По результатам поэтапного внедрения СУБП будут сформированы стандартные условия соответствия (сертификационные требования) для оценки СУБП и готовности Ремонтных организаций обеспечивать эффективный уровень соответствия.

1.5. При разработке настоящего директивного письма учтен опыт зарубежных Авиационных администраций, изложенный в следующих документах:

gost.e-ecolog.ru

FAA Notice N8900.281 "Safety Management Systems (SMS) – Approval of Part 121 Certificate Holders' SMS Implementation Plans";

FAA Order 8900.1, Volume 17 "Safety management system";

FAA SMS Implementation Guide for Safety Management System (SMS) Pilot Project Participants and Voluntary Implementation of Service provider SMS Programs;

TCCA TP 14343E "Safety Management Systems Implementation Procedures Guide for Air Operators and Approved Maintenance Organizations".

2. Необходимость внедрения СУБП в Ремонтных организациях

2.1. В соответствии с Авиационными правилами АП-145 Ремонтная организация, как юридическое лицо, осуществляет комплекс работ по восстановлению ресурса изделий, их исправности и работоспособности, в том числе формы технического обслуживания, обеспечивающие летную годность образца авиационной техники, а также реализацию модификаций изделий авиационной техники.

2.2. В терминологии, принятой в документах ИКАО[1], под ***техническим обслуживанием*** (*maintenance*) понимается проведение работ, необходимых для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы (*overhaul*), проверки (*inspection*), замены (*replacement*), устранение дефектов (*defect rectification*), выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации (*embodiment of a modification*) или ремонта (*repair*).

2.3. Таким образом, сертифицированная в соответствии с АП-145 Ремонтная организация выполняет все или часть работ, отнесенных к категории *технического обслуживания* в Приложении 6 ИКАО и является *утвержденной организацией по техническому обслуживанию (AMO - Approved maintenance organization)* в смысле стандартов ИКАО (см. п. 8.7 части I Приложения 6 ИКАО).

2.4. Одним из необходимых условий выдачи и продления срока действия документа, утверждающего организацию по техническому обслуживанию (Сертификат Ремонтной организации в соответствии с АП-145), стандарты ИКАО определяют необходимость демонстрации заявителем (Ремонтной организацией) выполнения требований соответствующих положений Приложения 19 ИКАО (см. п.п. 8.7.1.1, 8.7.1.3 части I Приложения 6 ИКАО).

2.5. Приложение 19 ИКАО содержит положения об управлении безопасностью полетов для утвержденных организаций по техническому обслуживанию (Ремонтных организаций), а дополнительный инструктивный материал приведен в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859).

2.6. В соответствии со стандартами Приложения 19 ИКАО (см. п.3.3.2.1, c)) внедрение СУБП необходимо осуществлять в утвержденных организациях по техническому обслуживанию (Ремонтных организациях), предоставляющих услуги эксплуатантам самолетов или вертолетов, ***выполняющим международные***

[1] См. часть I Приложения 6 ИКАО.

коммерческие авиаперевозки согласно соответственно части I или разделу II части III Приложения 6 ИКАО.

2.7. Необходимость внедрения СУБП не ограничивается Ремонтными организациями, выполняющими работы только на самолетах или вертолетах, поскольку:

1) используемое в части I Приложения 6 ИКАО понятие "самолет" включает двигатели, воздушные винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование;
2) используемое в части III Приложения 6 ИКАО понятие "вертолет" включает двигатели, силовые приводы, несущие винты, узлы, вспомогательные агрегаты, приборы, оборудование и аппаратуру, в том числе аварийно-спасательное оборудование.

2.8. Ремонтные организации, выполняющие работы на самолетах и вертолетах (и их компонентах), эксплуатирующихся в авиации общего назначения или на внутренних/местных воздушных линиях, могут осуществлять внедрение элементов СУБП в инициативном порядке.

3. Требования ИКАО к СУБП

3.1. Требования ИКАО к СУБП (концептуальные рамки) содержатся в Приложении 19 ИКАО и состоят из 4 компонентов и 12 элементов, отражающих минимальные требования к реализации СУБП:

1) **Компонент 1. Политика и цели обеспечения безопасности полетов:**
   Элемент 1.1 Обязательства руководства.
   Элемент 1.2 Иерархия ответственности и обязанности в области обеспечения безопасности полетов.
   Элемент 1.3 Назначение ведущих сотрудников, ответственных за безопасность полетов.
   Элемент 1.4 Координация планирования мероприятий на случай аварийной обстановки.
   Элемент 1.5 Документация по СУБП.

2) **Компонент 2. Управление рисками для безопасности полетов:**
   Элемент 2.1 Выявление источников опасности.
   Элемент 2.2 Оценка и уменьшение рисков для безопасности полетов.

3) **Компонент 3. Обеспечение безопасности полетов:**
   Элемент 3.1 Контроль и количественная оценка эффективности обеспечения безопасности полетов.
   Элемент 3.2 Осуществление изменений.
   Элемент 3.3 Постоянное совершенствование СУБП.

4) **Компонент 4. Популяризация вопросов безопасности полетов:**
   Элемент 4.1 Подготовка кадров и обучение.
   Элемент 4.2 Обмен информацией о безопасности полетов.

4. Поэтапный подход к внедрению/реализации СУБП

4.1. Рекомендации ИКАО о поэтапном внедрении/реализации СУБП (в четыре этапа) изложены в Doc 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)". Каждый этап связан с реализацией различных элементов в соответствии с концептуальными рамками ИКАО для СУБП, изложенными в Приложении 19 ИКАО (см. п.3.1 настоящего директивного письма).

4.2. Целью первого этапа реализации СУБП определены:

1) выработка плана мероприятий с указанием того, как будут соблюдаться требования СУБП и как они будут интегрированы в действующую систему управления (менеджмента качества, интегрированную систему менеджмента) организации,
2) определение сферы ответственности за реализацию СУБП в организации.

4.3. Целью второго этапа реализации СУБП определены:

1) консолидация существующих и внедрение недостающих основных процессов управления безопасностью полетов;
2) корректировка возможных недостатков в существующих процессах управления безопасностью полетов.

4.4. Целью третьего этапа реализации СУБП определены:

1) определение порядка управления факторами риска для безопасности полетов;
2) внедрение процедуры сбора данных о безопасности полетов и анализа обеспечения безопасности полетов на основе информации, полученной с помощью различных систем представления данных о безопасности полетов.

4.5. Целью четвертого этапа реализации СУБП определено создание полноценного управления факторами риска для безопасности полетов и обеспечения безопасности полетов.

4.6. Таблица 1 содержит описание примерной продолжительности вышеперечисленных этапов и распределения объемов реализации компонентов и элементов СУБП на каждом из этапов. Указанные в таблице 1 продолжительности реализации этапов являются приблизительным и будут зависеть от объема деятельности, необходимой для реализации каждого элемента, а также от масштабов и сложности структуры Ремонтной организации.

Таблица 1

Номер этапа	1 этап	2 этап	3 этап	4 этап
Ориентировочная продолжительность этапа	12 месяцев (июнь 2017-июнь 2018)	12 месяцев (июнь 2018-июнь 2019)	18 месяцев (июнь 2019-декабрь 2020)	18 месяцев (декабрь 2020-июнь 2021)
Внедряемые элементы СУБП	Элемент 1.1 Элемент 1.5 Элемент 1.3 Элемент 4.1 Элемент 4.2	Элемент 1.1 Элемент 1.2 Элемент 1.4 Элемент 1.5	Элемент 2.1 Элемент 2.2 Элемент 3.1 Элемент 3.2 Элемент 3.3	Элемент 1.1 Элемент 2.1 Элемент 3.1 Элемент 3.3 Элемент 4.1 Элемент 4.2

4.7. Таблица 2 содержит описание целей внедрения/реализации элементов СУБП на первом этапе.

Таблица 2

	Внедряемые элементы СУБП				
	Элемент 1.1	Элемент 1.5	Элемент 1.3	Элемент 4.1	Элемент 4.2
Цели внедрения/ реализации СУБП	1) определить ответственного руководителя СУБП; 2) создать группу реализации СУБП; 3) определить область применения СУБП; 4) провести анализ недостатков в СУБП	1) разработать план реализации СУБП	1) определить основное лицо/отдел, ответственные за руководство и осуществление СУБП	1) разработать программу подготовки персонала в области СУБП, в первую очередь для сотрудников группы реализации СУБП	1) установить каналы обмена информацией по вопросам СУБП и безопасности полетов

4.8. Таблица 3 содержит описание целей внедрения/реализации элементов СУБП на втором этапе.

Таблица 3

	Внедряемые элементы СУБП			
	Элемент 1.1	Элемент 1.2	Элемент 1.4	Элемент 1.5
Цели внедрения/ реализации СУБП	1) определить политику и цели в области безопасности полетов	1) определить ответственность соответствующих отделов организации за управление безопасностью полетов; 2) создать механизм координации/комитет по вопросам СУБП и безопасности полетов; 3) создать при необходимости оперативную группу по вопросам в отделах и подразделениях	1) разработать план мероприятий на случай аварийной обстановки	1) начать поэтапную разработку документов, руководств и другой документации по СУБП

4.9. Таблица 4 содержит описание целей внедрения/реализации элементов СУБП на третьем этапе.

Таблица 4

	Внедряемые элементы СУБП				
	Элемент 2.1	Элемент 2.2	Элемент 3.1	Элемент 3.2	Элемент 3.3
Цели внедрения/ реализации СУБП	1) установить порядок добровольного представления данных об опасных факторах	1) установить порядок управления факторами риска для безопасности полетов	1) установить порядок представления данных о событиях и процедуру расследований; 2) установить систему сбора и обработки данных о безопасности полетов для случаев с серьезными последствиями; 3) разработать показатели обеспечения безопасности полетов в сегменте происшествий с серьезными последствиями и соответствующие целевые и пороговые уровни	1) разработать процедуру контроля за осуществлением изменений, включая оценку факторов риска для безопасности полетов	1) разработать программу внутренней проверки качества; 2) разработать программу внешней проверки качества

4.10. Таблица 5 содержит описание целей внедрения/реализации элементов СУБП на четвертом этапе.

4.11. Подробные пояснения о поэтапной реализации отдельных элементов СУБП содержатся в Doc 9859.

Таблица 5

	Внедряемые элементы СУБП					
	Элемент 1.1	Элемент 2.1	Элемент 3.1	Элемент 3.3	Элемент 4.1	Элемент 4.2
Цели внедрения/ реализации СУБП	1) совершенствовать существующую процедуру/политику дисциплинарных мер, учитывая различие между непреднамеренными ошибками и намеренными или грубыми нарушениями	1) интегрировать опасные факторы, выявленные в отчетах о расследовании происшествий, в систему добровольного представления данных об опасных факторах; 2) интегрировать опасные факторы, выявленные в отчетах о расследовании происшествий, в систему добровольного представления данных об опасных факторах	1) расширить систему сбора и обработки данных о безопасности полетов, включив в нее случаи с незначительными последствиями; 2) разработать показатели обеспечения безопасности полетов в сегменте происшествий с незначительными последствиями и соответствующие целевые и пороговые уровни	1) разработать программы проверки СУБП или включить их в существующие программы внутренней и внешней проверки; 2) разработать другие программы анализа/исследования функционирования СУБП (при необходимости)	1) обеспечить, чтобы весь соответствующий персонал прошел подготовку в области СУБП	1) популяризовать внутренний и внешний обмен информацией о безопасности полетов

5. Порядок и сроки реализации мероприятий.

5.1. Ремонтные организации, желающие присоединиться к программе поэтапного внедрения (совершенствования) СУБП сообщают об этом в АР МАК до 28 апреля 2017 г.

5.2. Общая координация программы поэтапного внедрения СУБП в Ремонтных организациях осуществляется отделом ремонта Авиарегистра МАК (тел. +7 495 959-17-24, 953-45-43, факс: +7 495 953-34-51, e-mail: gost.e-ecolog.ru

5.3. Ремонтным организациям, на основании целей, перечисленных в таблице 2 настоящего директивного письма, рекомендуется в течение апреля-мая 2017 г. разработать план первого этапа внедрения СУБП, установить сроки выполнения мероприятий и до 01 июня 2017 г. сообщить в Авиарегистр МАК о разработке плана с указанием полных контактных данных должностного лица, ответственного за координацию мероприятий по плану со стороны Ремонтной организации.

5.4. Авиарегистр МАК формирует список участников программы.

5.5. Ремонтные организации, присоединившиеся к указанной программе с целью совершенствования и оценки эффективности применяемой СУБП, вместо плана поэтапного внедрения могут разрабатывать план совершенствования СУБП.

5.6. По завершении планового срока реализации каждого из этапов (см. таблицу 1 настоящего директивного письма), на базе Авиарегистра МАК собирается совещание из представителей Ремонтных организаций и заинтересованных Авиационных администраций государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, на котором обсуждаются результаты, достигнутые на каждом этапе и проблемы, обнаруженные в процессе работ. На совещании принимается коллегиальное решение о возможности перехода к следующему этапу.

5.7. По согласованию с Ремонтными организациями-участниками программы, сроки реализации каждого из этапов могут быть скорректированы.

6. Обмен информацией

6.1. В начале каждого из этапов Авиарегистр МАК и Ремонтные организации обмениваются информацией о наличии методических материалов, доступных к использованию для реализации этапа работ. Авиарегистр МАК доводит эту информацию до всех участников программы.

6.2. При наличии методических материалов, изданных на иностранном языке, участники программы согласовывают возможность организации перевода материалов на русский язык.

Председатель
Авиарегистра МАК  В.В. Беспалов

gost.e-ecolog.ru