

ШАПКИН В.С.
Генеральный директор
ГосНИИ ГА

ГРОМОВ М.С.
Зам. генерального директора-
директор НЦ ПЛГ ВС ГосНИИ ГА

КОНЦЕПЦИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖАНИЯ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Существующая в гражданской авиации России система поддержания летной годности и послепродажного обеспечения эксплуатации авиационной техники не в полной мере соответствуют современным требованиям рыночной экономики. Необходимо качественно новый подход, принципы которого известны из опыта международной гражданской авиации. Для его разработки и реализации требуется создание комплекса мер нормативного правового государственного регулирования на всех этапах жизненного цикла авиатехники, обеспечивающих конкурентоспособность новой и эксплуатируемой авиационной техники при обязательном сохранении (или повышении) достигнутого уровня безопасности полетов.

Развитие системы поддержания летной годности и послепродажного обеспечения ее эксплуатации является составной частью более широкого аспекта стратегии развития авиастроительной отрасли и стратегии развития транспортной отрасли.

Основные компоненты предлагаемой стратегии заключаются в следующем.

1. Предложения в законодательство России

Предложения в законодательство России имеет целью на уровне государственного регулирования авиационной промышленности и гражданской авиации, во-первых, устранить противоречия между разработчиком авиационной техники и ее изготовителем в части поддержания летной годности авиационной техники и послепродажного обеспечения ее эксплуатации; во-вторых, поддержать разработчика, изготовителя и эксплуатанта в организационно-материальном плане. Кроме того, деятельность отраслей необходимо приблизить к международным экономическим и организационным стандартам.

Для устранения противоречий в деятельности разработчика авиационной техники и ее изготовителя предлагаются на уровне законодательных мер:

1. Изменения Воздушного кодекса и других актов воздушного законодательства РФ.

В частности предлагается обеспечение соответствия типовой конструкции изделий авиационной техники на этапах эксплуатации вплоть до списания действующим в Российской Федерации требованиям к летной годности и охране окружающей среды возложить на разработчика и производителя изделия солидарно;

Предлагается использовать общегражданский принцип полного возмещения вреда ответственным за вред лицом, т.е. полной ответственности разработчика и изготовителя (поставщика) авиационной продукции:

- за конструктивные недостатки типа изделия;
- за производственные недостатки конкретного экземпляра изделия;
- за недостатки в информации о типовой конструкции изделия и его свойствах.

Кроме того, анализ ситуации в гражданской авиации России показывает, что в ходе реформ и приватизации не были отрегулированы юридические и организационные взаимоотношения эксплуатантов, изготовителей и разработчиков воздушных судов, а также центров технического обслуживания и ремонта (ТОиР) авиационной техники по созданию и обеспечению эксплуатации авиатехники в новых экономических условиях.

2. Для поддержки разработчиков, изготовителей и эксплуатантов авиационной техники в организационно-материальном плане предлагается на уровне законодательных мер принять поправки к Таможенному кодексу Российской Федерации об отмене таможенных пошлин на авиационно-техническое имущество, поставляемое от ведущих зарубежных производителей.

3. Предусмотреть законом обязательность заключения и исполнения договоров поставки авиационной техники, например, по аналогии с отечественной практикой советского периода, когда вопросы поставки авиатехники (как одного из видов сложной технической продукции) четко регламентировались гражданским законодательством.

2 Предложения по развитию нормативной базы

1. Для выполнения технико-технологических функций разработчику и изготовителю предлагается создавать корпоративный логистический центр послепродажного обеспечения эксплуатации авиационной техники.

2. Нормативным межведомственным актом предусмотреть организацию в гражданской авиации авторизованных центров ТОиР авиационной техники (воздушных судов, авиадвигателей и авионики).

Вопросы передачи части полномочий разработчиков авиационной техники авторизованным центрам ТОиР не могут быть решены без пересмотра правил и процедур сертификации авиатехники, регламентированных в настоящее время частью 21 Авиационных правил (АП-21).

3. Осуществлять государственную политику, направленную на поддержку авторизованных центров ТОиР, как организаций, повышающих качество продукции.

4. Следует решить вопрос принятия федеральных авиационных правил в области инженерно-авиационного обеспечения эксплуатации авиатехники, гармонизированных с действующими в Евросоюзе правилами EASA Part M, 66, 145.

5. Необходимы требования, устанавливающие порядок подготовки, состав и формат обязательных сведений об отказах и неисправностях авиационной техники, выполненных доработках и ремонтах, результатах инспекционных осмотров, подлежащих представлению разработчику, с учетом единого электронного формата данных, принятого в международной практике.

3 Предложения по совершенствованию процессов технического обслуживания и ремонта эксплуатируемой авиатехники

1. На ближайшую перспективу целесообразны следующие основные направления совершенствования системы технического обслуживания и ремонта эксплуатируемой авиационной техники:

а) разработка федеральных авиационных правил, предусмотренных Воздушным кодексом Российской Федерации статья 37 пункт 8, устанавливающих эффективный оперативный обмен информацией об эксплуатации ВС между эксплуатантами, организациями по ТОиР авиатехники, ремонтными предприятиями и разработчиками воздушных судов;

б) разработка правовой базы и механизмов создания эффективного материально-технического обеспечения, включая создание центров (складских комплексов) для запасных частей и материалов.

2. На среднесрочную перспективу предлагаются следующие основные направления мероприятий по совершенствованию системы технического обслуживания и ремонта эксплуатируемой авиационной техники:

а) создание правил и процедур, обеспечивающих создание и работу советов по рассмотрению программ технического обслуживания с учетом опыта США и Западной Европы, а также комплекса первоочередных документов, устанавливающих процедуры разработки, принятия и развития Программ технического обслуживания для отечественной авиационной техники и основанных на аналогах документов Европы и США.

б) при создании системы послепродажной поддержки эксплуатации авиационной техники приоритетными предлагаются следующие направления работ:

- создание и совершенствование правовых механизмов реализации нормативных документов;
- скорейшее завершение интеграции разработчиков и серийных предприятий авиастроительной отрасли;
- эффективное правовое регулирование рынка авиационных запасных частей;
- дальнейшее развитие механизмов лизинга и сопровождения эксплуатации авиатехники;
- создание правовой базы и механизмов реализации гарантии срока службы, гарантии уровня надежности комплектующих изделий и регулярности вылетов, гарантии затрат на ТОиР, на материалы и запчасти, послеремонтные гарантии.

4 Предложения по совершенствованию контроля и надзора за летной годностью воздушных судов

1. В соответствии с действующей практикой государственного регулирования в области гражданской авиации следует уточнить порядок сертификации и надзора за летной годностью авиатехники, включая:

а) обязательность проведения проверки и порядок утверждения (сертификации, одобрения, обязательного декларирования соответствия) комплектующих изделий для воздушных судов, авиадвигателей и воздушных винтов;

б) более четкую регламентацию процедур выдачи документов, подтверждающих летную годность каждого экземпляра воздушного судна, авиадвигателя и воздушного винта;

в) возможность упрощения процедур сертификации и допуска к эксплуатации отдельных категорий воздушных судов, не предназначенных для серийного производства (любительской постройки, сверхлегких и им подобных);

г) уточнение нормы о порядке сертификации авиатехники зарубежного производства;

д) норму, принятую в международной практике регулирования гражданской авиации, относительно возможности внесения изменений в типовую конструкцию авиатехники лицом, не являющимся разработчиком этой авиатехники;

е) детализированные нормативные положения о государственном контроле за летной годностью воздушных судов при создании, эксплуатации и ремонте в части:

1) более четкого разделения ответственности различных физических и юридических лиц, создающих, эксплуатирующих и ремонтирующих авиатехнику;

2) включения в сферу государственного контроля комплектующих изделий авиатехники;

3) четкой регламентации порядка обмена обязательной информацией в области летной годности на безвозмездной основе, что крайне необходимо для обеспечения безопасности полетов.

2. Совершенствование системы обеспечения безопасности авиационных конструкций по условиям сопротивления усталости и другим повреждающим факторам, связанным с длительной эксплуатацией авиатехники, в направлении:

а) для реализации перехода к процедуре мониторинга летной годности без использования поэтапного установления назначенных ресурсов предлагается:

- привести в соответствие с требованиями международных стандартов обеспечение разработчика и изготовителя информацией о недостатках, дефектах, доработках, ремонтах, особенностях эксплуатации авиационной техники и результатах оценок ее технического состояния;

- выпуск под эгидой уполномоченного органа в области гражданской авиации России и Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета единого процедурного документа уровня федеральных авиационных правил, регламентирующего порядок и состав обмена необходимой информацией, между участниками процесса поддержания летной годности воздушных судов;

- разработать межведомственное «Положение о порядке поддержания летной годности стареющих воздушных судов в процессе длительной эксплуатации».

б) гармонизировать отечественные нормы летной годности самолетов с нормами FAA и EASA в части системы запасов (коэффициентов надежности).

в) гармонизировать отечественные требования к сертификации организаций по техническому обслуживанию, персоналу по техническому обслуживанию, выдаче сертификатов летной годности, свидетельств эксплуатанта и организаций по подготовке авиационного персонала.

3. С целью регулирования оборота компонентов, устанавливаемых на воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, предлагается проработка следующих правовых и организационных вопросов:

а) принятие стандарта в области идентификационных признаков компонентов АТ, создаваемый на базе требований главы 9 спецификации АТА 2000;

б) принятие «Порядка извещения уполномоченных органов об обнаруженных подозрительных изделиях»;

в) стимулирование добровольной промышленной сертификации розничных продавцов компонентов авиатехники;

г) принятие «Процедур аудита поставщиков»;

д) принятие «Порядка контроля совместимости, качества и определения взаимозаменяемости изделий».

5 Предложения по совершенствованию разработки и актуализации эксплуатационной документации

1. С целью практического решения проблем эксплуатации авиатехники на ближайшую перспективу необходимо принятие межведомственного нормативного акта, который:

а) предусмотрит разработку изменений и актуализацию эксплуатационной документации для эксплуатируемой авиатехники, включая извещение по подписке государства регистрации воздушных судов отечественного производства;

б) обяжет эксплуатантов авиатехники оформлять подписку (на договорной основе) на все изменения эксплуатационной документации для авиатехники, указанной в его сертификате эксплуатанта.

2. Для продвижения новых отечественных воздушных судов на международный рынок предлагается:

а) адаптировать под требования международных стандартов ряда основных эксплуатационных документов, востребованных зарубежными эксплуатантами;

б) переработать отечественные нормативные документы (стандарты и др.) в области эксплуатационной документации в соответствии с международными требованиями взамен устаревших стандартов, включая вопросы каталогизации, электронной цифровой подписи, единого кодирования данных и др.

3. Следует стимулировать развитие и внедрение у разработчиков, на серийных заводах и в эксплуатации электронных технологий, соответствующих международным стандартам и спецификациям, в сфере послепродажного обеспечения эксплуатации авиатехники.

4. Пересмотреть стандарты и порядок документального оформления подлинности изделий авиатехники при их выпуске с завода изготовителя, допуске к эксплуатации после ТОиР и решения других вопросов идентификации авиационных изделий с целью внедрения принятой международной практики и учета особенностей электронного документооборота.

6 Предложения по изменению существующей системы сертификации организаций по ТОиР с учетом введения в России новой системы поддержания летной годности

В организационном плане развития системы поддержания летной годности воздушных судов и системы послепродажного обслуживания ее эксплуатации может быть основана –

в авиапромышленности – на корпоративных логистических центрах разработчика-изготовителя;

в гражданской авиации – на авторизованных центрах технического обслуживания и ремонта авиационной техники.

Создание системы авторизации (добровольной сертификации) центров ТОиР гражданской авиатехники направлено на обеспечение эффективного использования механизма добровольного подтверждения соответствия требованиям в области обеспечения летной годности воздушных судов, повышение доверия участников авиационной деятельности к результатам работы центров ТОиР, повышение их компетентности и эффективности деятельности, создание условий для добросовестной конкуренции и недопущения ее ограничения

В системе должен быть также установлен порядок аттестации экспертов, порядок оплаты работ по аккредитации, порядок информационного обеспечения и ведения реестров органов по сертификации, аккредитованных разработчиком, экспертов по аккредитации, а также порядок предоставления сведений, содержащихся в реестрах.

Данные предложения сформировались в результате постоянной работы ГосНИИ ГА с научно-исследовательскими и конструкторскими организациями авиационной промышленности, авиакомпаниями и организациями по техобслуживанию и ремонту авиатехники при активном участии специалистов Минтранса РФ и Межгосударственного авиационного комитета.