

Из выступления М В Буланова

Большое спасибо за приглашение, за предоставление слова.

Я хочу начать с постановления 1283 от 28 ноября о передаче функций по сертификации воздушных судов, авиадвигателей, воздушных винтов, и затем уже вдогонку – о сертификации Разработчиков и Изготовителей.

Вопрос конечно крайне тяжелый, и начиная с 28 ноября по январь включительно, да и весь февраль месяц, ситуация постоянно менялась в различные стороны и различные направления, было очень тяжело. Сейчас конечно ситуация стабилизировалась, остались конечно не решенные вопросы, но главное направление согласовано между тремя ведомствами, которую участвовали, прежде всего Министерство Транспорта, Министерство промышленности и торговли и Росавиация.

Ну, я скажу свое мнение как бывший начальник Управления. Конечно, не сильно обрадовались всему тому, что на нас свалилось: огромная работа, огромная ответственность и предстоит много чего сделать для того чтобы эта работа наладилась, но в принципе – это абсолютно правильное решение. Можно и громкие слова говорить, но это, по сути: – устранение ошибки 90-х годов. Тогда была допущена принципиальная ошибка, и самые принципиальные функции государственной сертификации типа авиационной техники были переданы негосударственной организации.

Для нас, а я работаю 4 года в Росавиации, это были постоянные проблемы. В чем основная причина того, что было неправильно. Неправильно было то, что как-бы поддержание летной годности делилось на две системы или подсистемы: - вот есть у нас авиационная техника сертифицированная – это привилегированная, сертифицированием которой занимался Авиационных Регистр МАК, по которой были свои авиационные правила, свой порядок выпуска директив летной годности, сервисных бюллетеней, порядок оформления всего прочего, и: - какая-то другая техника, которая была вне деятельности АР МАКа: - это аттестованная техника и неаттестованная, у которой совершенно по другой схеме выполнялось поддержание летной годности, да еще и связанной с существенными недостатками нормативной базы.

И это все делилось: - если это вертолет МИ-8, - это УПЛГ, если это Ту-214 – это АР МАК.

Такого логики и аналога в другой стране нет, только было в России, поэтому абсолютно правильно, что сейчас это находится в единых руках, Да, это тяжело, это много, это все-таки большая ответственность, но повторяю, принципиально это абсолютно правильно.

Я вам приведу пример, может быть, нехороший пример. Вы помните катастрофу 2012 года, Ту-204. За неделю до этого случая, аналогичный выход двигателя на максимальный взлетный режим при переключке реверса происходит в городе Новосибирске. Мы собираем совещание и требуем, просим: - дайте директивы летной годности, нужно остановить самолеты. Нужно проверить, непонятно – что происходит с самолетом. Авиарегистр присутствует на совещании, 2 специалиста.

«Нет, у нас мало информации; нет, информации недостаточно; нет, нам надо подумать». Вот и подумали. Через неделю самолет на киевском шоссе. Хотя я думаю, что тогда это было, у нас с Александром Васильевичем Нерадько у нас было однозначное мнение. Да, там были допущены

ряд нарушений со стороны летного состава, это никто не отрицает. Конструктивная недоработка, ошибка при сертификации типа самолета – она имеет место.

Теперь по текущим вопросам. Постановление 1283 – несмотря на все трудности организационного характера, Росавиация приступила к исполнению своих обязанностей, постановление никто никогда не отменял, его немножко корректировали сообщениями, уточнениями, совещаниями, но в принципе функции за нами закреплены, и мы это функции выполняем.

Что сейчас сделано. Во-первых, мы однозначно принимаем и, хочу еще раз разъяснить Круглому Столу, что мы ждем любые заявки на имя руководителя Росавиации по данной тематике. Ни одну заявку мы не отклоняем, мы их принимаем, рассматриваем, и все вопросы, начиная с сертификации типа воздушного судна, главные изменения, второстепенные изменения, компоненты и т.д. и т.д.

Сейчас в работе на настоящий день находятся 75 заявок. Пока мы работаем, хотя ни штата, ни помещения не дали, но параллельно создается Авиационный Регистр Российской Федерации, который будет создан на базе или под флагом ФАУ «Государственный Центр по Безопасности Полетов». Вопрос в стадии полемики и окончательного решения, где есть две позиции: позиция наша – должен остаться «Госцентр по Безопасности Полетов» совместно с Авиационным регистром Российской Федерации. Иная позиция – должно быть две независимые организации. Это должно быть решено в ближайшее время.

Есть устав данной организации, штатное расписание, структура и т.д.

Пока Центр мало привлекает к работе специалистов, но мы плотно работаем с центрами по сертификации, те 8 центров по сертификации, которые у нас есть, многие из них присутствуют. Мы подтвердим их легитимность до 1 августа.

Мы подтвердили полномочия военпредам на всех заводах промышленности.

Работа идет, сделать надо много. Все совещания, которые проводились у Дворковича (2 марта) и другие – есть так называемая дорожная карта, куда входит очень много существенных мероприятий, которые необходимо выполнить, но прежде всего нормативные базы, авиационные правила. Они требуют либо легитимизации как Федеральные Авиационные Правила, либо другую форму. Нам нужны документы, где будет написана та схема, которая определена Постановлением 1283.

Далее - обязательная аккредитация Центров сертификации. Здесь: – издание административного регламента, чтобы была легитимная процедура аккредитации центров.

Затем, внесение изменений в ряд постановлений Российского Правительства.

А так, все делается. Я бы выделил две проблемы, по которым у нас существует не совсем полное понимание с Министерством Промышленности и Торговли. Министерство промышленности и торговли обоснованно озабочено такими вопросами как продвижение на западный рынок. Прежде всего «Сухой Суперджет». Это отношение с итальянскими авиационными властями, где было много споров по поводу оформления экспортного сертификата. Мы считаем, что это вопрос решаемый, что он как-то возведен в какой-то фетиш, итальянцы «грузили» ненужными вопросами. С экспортным сертификатом я не вижу никаких проблем, это документ, который

можно назвать «однодневкой», который дает право на перелет воздушного судна и не является никаким документом, подтверждающим его дальнейшую эксплуатацию и подтверждение летной годности. Зачем этот вопрос возвели в такой ранг? Лет 10-15 назад, когда наша авиационная техника еще пользовалась популярностью на Западе, когда мы эксплуатировали самолеты Ту-154, Ил-86 за границей – экспортный сертификат был просто рядовой документ, который выдавала Росавиация, мы подтверждали летную годность воздушного судна и Главная инспекция оформляла его по 50 -100 в год. То есть это рядовой документ, но из него сделали вот такую проблему, что стало препятствием для кастомизации самолета Сухой Суперджет в Италии. Но все равно: – состоялась встреча, в том числе Руководителя – Нерадько Александра Васильевича, и Окулова Валерия Михайловича с итальянскими авиационными властями, присутствовали представители EASA, где пришли к соглашению, оформляется протокол. Определили пути - как мы будем двигаться, как мы будем дальше работать. Основное: – предстоит аудит, запланирован на июнь месяц, сейчас в Минтрансе готовится документ по поводу организации группы, которая будет готовиться к этому аудиту. Мы получим контрольные вопросы, нам это интересно, нам это надо, мы будем организовывать все так, как нам скажут американцы. Кстати, с другими зарубежными администрациями – никаких вопросов нет. FAA нас абсолютно поддерживает, даже улыбается – наконец-то вы порядок наводите. Французы: - в 75 заявках у нас присутствуют и Eurocopter, и Airbus и другая авиационная техника. Все восприняли, и никакой паники нет. Все говорят: - это Ваше решение, это Ваше Правительство решило и как оно считает нужным, так и поступает. Я считаю, что надо сгладить эту напряженность, убрать острые углы и через полгода все будет нормально, более правильно, более логично без ущерба качества и без ущерба по срокам для организаций промышленности и Разработчика. Поверьте мне, мы справимся с этой задачей. Мы сейчас очень плотно смотрим и на специалистов, мы открыты для приема бывших сотрудников авиационного регистра МАК, со многими ведем переговоры.

Опыт работы по данной теме с 28 ноября – есть вопросы, которые надо исправлять, например по вертолету Ми-171, так как совершены ряд нелогичных действий, которые подвели угрозу под поставку вертолётов в Китай. Проблемы, с которыми столкнулись – с 90-ым сертификатом, с 330-ым сертификатом. Другой пример – компания UTair, понимая, что не перейдет на новый сертификат, что делает: берет Ми-171 и переводит в МИ-8АМТ.

Очень много других вопросов, например Ту-204. Сколько не говорили еще в 90-х годах, тогда я работал начальником АТБ, проводил сертификацию Ту-204. Сертификат Ту-204-100, Сертификат Ту-204-300, Ту-204С, Ту214. Любая эксплуатирующая организация, - для нее это одна и та же машина (только у одной на 3 метра длиннее фюзеляж), но на каждую надо пройти переподготовку, 2,5 месяца просидеть в УТО, летчик должен пройти спец. подготовку, стажировку, получение допуска. Зачем все это нужно было. У нас был Ту-154Б, затем модификация Ту-154М, но никаких проблем не было. Было 15 часов для техника и он также работал на новой технике. Был Ил-62 и затем Ил-62М, Можно было самостоятельно изучить экстерном и сдать экзамены.

А что сейчас: - 6 сертификатов на одно семейство Ту.

Вопрос: МВЗ им Миля: - вопрос по сертификации Разработчика: – Когда нам ждать приезда органов, которые будут проводить сертификацию разработчика, какова будет процедура этой сертификации (раньше за полгода АР МАК присылал программу) и что это будет за Орган, каков будет срок действия?

Ответ: Решению по передаче функции сертификации изготовителей и разработчиков в Росавиацию есть, но оно еще не оформлено. У нас еще нет документа и внесения в «Положение о

Росавиации». Готовится дополнительное постановление Правительства о том, что эта функция переводится от Минпромторга в Росавиацию, это согласовано. Поэтому рекомендую – не зовите пока АР МАК, дождитесь нас, мы приедем с программой вашей проверки.

Дополнительное разъяснение (Крыков А Н): Советующее постановление Правительства подготовлено, согласовано. Поступило порядка 40 обращений. Письмами дали продление полномочий до 1 сентября.

Дополнительное разъяснение (Шнырев А Г): Действительно проект постановления Правительства разработан, проходит (повторное) согласование в Минпромторге, и надеемся получить положительные отзывы на следующей неделе. То, что касается процедур сертификации Разработчиков и Изготовителей, хочу обратить ваше внимание, что АП-21 введены в действие в Российской Федерации приказом Министерства Транспорта, поэтому те процедуры, которые ранее были приняты в АП-21 – они действуют на территории Российской Федерации, только их осуществляет либо Минпромторг, и далее, при вступлении разрабатываемого Постановления, будет осуществлять Росавиация. Поэтому, с точки зрения процедур, если вы знаете хорошо АП-21, достаточно рамочный документ, но на тот период пока не будут изданы новые правила, издание правил по-хорошему – это полгода, можно использовать положения, которые есть в АП-21.

Дополнение к ответу (Буланов М В). По поводу легитимности. Вы говорите о признании АР МАКа и наличия договоров, которых действительно достаточное количество, которые подписывались от имени Правительства, от имени должностных лиц и т.д. Я скажу немного субъективное мнение, но мне кажется, что оно правильное. В том то и вся идея была всех договоров, что МАК представлял из себя негосударственную организацию. Мы, Росавиация, являемся государственным органом в области гражданской авиации и руководствуемся приложением №8 ИКАО, в котором говорится – что такое Страна Разработчика, что такое Страна Изготовителя, что такое Страна Эксплуатанта и смешно будет, если FAA будет заключать договор с кем-то на то, что представляет из себя орган по сертификации типа Боинга. Договор между двумя государствами, Импортёра или Экспортёра, и его значимость заключается в том, по нашему мнению, это признание взаимных прав по сертификации. Например, когда АР МАК сертифицировал Боинг 767, то какую-то часть по работ по сертификации, проведенных FAA, он признавал. Вот в чем смысл этих договоров если они будут нужны. Мы заключим Договор с ENAC, с Италией, где будет взаимное признание тех работ по сертификации, которые будут признаваться и другой страной. Но заключать нам договор от имени того, что мы представляем из себя Страну Разработчика воздушного судна – нонсенс. Это приложение №8, которое действует в мире.

Вопрос: (Город Пермь, «Авиадвигатель»). По заявке по ПД-14 в АР МАК. С разрешения Минпромторга и АР МАК подали заявку в EASA. Как вы считаете, что нам теперь делать?

Ответ: (Буланов М В) Как я говорил, существует две проблемы, которые действительно очень актуальны, это по Суперджету и по ПД-14. Я недавно беседовал с Александром Александровичем (Иноземцевым) и все ему объяснил, Я считаю, и это позиция Росавиации, если у вас есть какие-то хозяйственные договора, остались с АР МАКом, конечно мы участия принимать не будем – это ваши взаимоотношения между исполнителем договора и Заявителем. И если какие-то средства были переведены в АР МАК и это касается немногих организаций, потому что никто таких вопросов нам более не задавал, то, наверное, есть другие определенные законы, где выполненные работы должны быть заактированы, оплачены. Что касается технической стороны вопроса, и это тоже я объяснил Александру Александровичу, то готовы работы выполнять.

Вопросы: (Вертолеты России): Авиационные правила АП-21 утверждены Минтрансом, но есть два циркуляра: 21.2Д Сертификация Эксплуатанта, Разработчика – и Андрей Геннадьевич (Шнырев) ссылается на старые правила АП-21, то есть нового циркуляра к правилам нет. А циркуляр 21.1 «Сертификация типа» - аннулирован, а там все бланки нормативных документов. Когда это будет приведено в соответствие? Ну, и все остальные авиационные правила – они будут пересмотрены или нет? Переутверждаться Минтрансом или Минпромторгом или Росавиацией? Там есть много правил, которые были утверждены АР МАКом. Теперь как быть с межправительственным соглашением по взаимодействию со странами-участниками соглашения?

И третий вопрос – как быть с ВУЗами? У них есть дисциплина – сертификация авиационной техники. Я не знаю, как у студентов принимать экзамены.

Ответ: (Буланов М В). Давайте я еще раз сформулирую позицию Росавиации. Сегодня, 14 апреля, проводится хорошее мероприятие - круглый стол, задаются животрепещущие вопросы. Нет сейчас всех ответов на то, что вы спрашиваете. Мы сами не все еще знаем, если честно, у нас много таких вопросов и можно их обсуждать до 9 вечера. Все находится в стадии решения, в стадии разработки, в стадии создания. Не найдете вы сейчас 100% ответа, когда приедет Росавиация на МВЗ и с какой программой. Еще раз повторяю – у нас 75 заявок, ни одну заявку с 28 ноября прошлого года мы не отклонили, не дали отрицательный ответ, все приняли в работу. Есть у вас вопрос по студентам – пишите запрос.

По поводу квалификации хотел сказать – мы не принимаем никаких решений без привлечения специалистов, мы все вопросы согласовываем с теми людьми, которые в этой области работают десятки лет.

По вопросу международного признания. Это актуальный вопрос – по Италии. Мы готовимся к нему, июнь месяц, будет аудит. Мы его пройдем, мы его защитим. Ничего там страшного нет. По другим отдельным организациям – с Китаем у нас есть отдельное предложение. Завтра проводим совещание по вертолету Ми-171, готовится визит представителя Росавиации во вторник с представителями МВЗ и Вертолетов России.

С FAA – у нас представительство в Москве – в постоянном контакте, они владеют всей информацией.

Все решения, которые состоялись, комментарии – совещаний у Дворковича, было протокольное решение – МИДу организовать информацию в страны пользователей наших услуг. Информация пошла через них во все посольства во все страны, где используется наша техника.

Дополнение (Черток В Б): ИКАО состоит из 191 государства мира и больше там никого нет. Если вы откроете любой стандарт ИКАОс Приложения 1 по Приложение 19, любые пункты начинаются со слов: «Государство должно..» или «Государство обязано». Если вы откроете приложение по полномочиям руководства, то там написано везде: «Уполномоченные Государством органы исполняют конкретные функции. Государство своим постановлением Правительства или указом кого-то уполномочило – Росавиацию, Минпромторг и Ространснадзор - это полностью юрисдикция государства и она принимается во всем мире.

Дополнение: (Книгель А Я), Хочу сказать, чтобы не было путаницы, существует только одно межправительственное соглашение в области летной годности – это между Россией и США. Никаких других межправительственных соглашений в области летной годности больше не существует. Это соглашение подписано 1998 году на базе теневой сертификации ИЛ-103 и Ил-96.

Из МИДа надо послать в США уведомление, его уже послали и FAA его признает. С EASA никаких межправительственных соглашений нет. Есть частная договоренность двух организаций – негосударственных МАКа и EASA. EASA тоже негосударственная организация. Если EASA хочет работать нормально с Российской Федерацией, ей надо обратиться в Российскую Федерацию с просьбой заключить такое соглашение. Должен сказать – что у EASA очень много пробелов в плане нормирования той же летной годности, особенно сертификации разработчиков, Хотя это больше, чем у нас это сделано, но они вообще не учитывают там 19-е приложение к ИКАО – управление безопасностью полетов, а там еще с 2013 года требуется, чтобы Разработчики и Производители обязательно получили одобрение авиационных властей по этой системе. У нас это не делается, Регистр устранился от этого, это не делается и в EASA, хотя они и ввели систему гарантии проектирования и это немножко делается в США. Мы могли бы сейчас как промышленность, введя нормальную систему сертификации Разработчика и Производителя с учетом вот этих систем, вообще поставить вопрос о том, как происходит у них это, посмотреть как они работают и вообще говоря, использовать это в конкурентной борьбе. Мы этого не делаем, хотя это надо делать и я думаю, что Росавиация с помощью Минтранса, который должен написать все эти документы, может это использовать и тогда мы как раз очень сильно сдвинемся.