

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

(РОСАВИАЦИЯ)

**ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПРИ ФЕДЕРАЛЬНОМ АГЕНТСТВЕ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА**

ПРОТОКОЛ

ЗАСЕДАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА

23 апреля 2014 г.

№ 2

Председательствовали:

Заместитель председателя Общественного совета В.В. Горлов
Руководитель Росавиации А.В. Нерадько

Присутствовали:

Члены Общественного совета при Росавиации, заместители руководителя Росавиации, начальники управлений центрального аппарата Росавиации, начальники межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Росавиации, руководители образовательных организаций, научных учреждений, Межгосударственного авиационного комитета, руководители и технические директора авиакомпаний России, руководители предприятий авиационной промышленности, представители общественных организаций.

ПОВЕСТКА ДНЯ:

**Состояние системы поддержания летной годности воздушных судов
в гражданской авиации Российской Федерации.
Меры по её совершенствованию**

Докладчик – начальник Управления
поддержания летной годности
воздушных судов Росавиации

М.В. Буланов

Выступающие по регламенту:

заместитель генерального директора –
директор НЦ ПЛГ ВС
ФГУП «ГосНИИ ГА»

М.С. Громов

директор технического департамента
ОАО «АК «ТРАНСАЭРО»

М.Ю. Коробович

генеральный директор
компании «С7 Инжиниринг»

М.В. Терещенко

заместитель председателя
Общественного совета при Росавиации,
председатель Совета ветеранов
Центрального аппарата
гражданской авиации

В.В. Горлов

и.о. заместителя руководителя
Межрегионального территориального
управления воздушного транспорта
центральных районов Росавиации

П.П. Яблонский

член Общественного совета
при Росавиации, директор Егорьевского
авиационного технического колледжа
имени В.П. Чкалова – филиала
Московского государственного
технического университета
гражданской авиации

А.В. Шмельков

Выступления других участников заседания Общественного совета.

Общественный совет отмечает, что существующая система поддержания летной годности воздушных судов, эксплуатирующихся в гражданской авиации Российской Федерации, в целом соответствует российскому законодательству и международным стандартам.

Вместе с тем в регулировании и управлении данным процессом в отрасли со стороны Росавиации и её территориальных структур имеются серьезные недостатки. Так:

Численный и профессиональный состав Управления поддержания летной годности (УПЛГ ВС) непосредственно в Росавиации и в региональных структурах не в полной мере отвечает современным требованиям. Численность управления составляет 23 человека. Всего 4 специалиста занимаются проблемами воздушных судов иностранного производства, выполняющих в настоящее время 95% пассажирских авиаперевозок в отрасли. Бортовой авионикой в эпоху высокой автоматизации полёта занимаются 2 специалиста. Заместитель начальника УПЛГ ВС по бортовому авиационному оборудованию не предусмотрен штатным расписанием. Отсутствует специализированная структура по авиационным двигателям.

Функции начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов, выдающего сертификат летной годности каждому экземпляру ВС, один из основных документов в мировой гражданской авиации, значительно ограничены. Должностной статус лица, отвечающего за поддержание летной годности ВС в отрасли, в реальных условиях, по мнению Общественного совета, должен соответствовать уровню заместителя руководителя Росавиации.

В отрасли функционирует 4 системы поддержания летной годности ВС (отечественные ВС, имеющие аттестат типа летной годности; отечественные ВС, имеющие сертификат типа лётной годности; сертифицированные зарубежные воздушные суда, зарегистрированные в российском госреестре; сертифицированные зарубежные воздушные суда, зарегистрированные в реестрах других государств). Меры по гармонизации системы ПЛГ ВС с мировыми системами носят затяжной, несистемный, фрагментарный характер.

В нормативной правовой документации, определяющей систему поддержания ЛГ ВС, имеются серьезные пробелы. До настоящего времени не введены методы определения соответствия (МОС) к Федеральным авиационным правилам – ФАП-145.

Не придана легитимность отдельным документам, используемым со времен МГА СССР.

Не разработан и не введен в действие пакет российских нормативных правовых актов, определяющих деятельность нового направления в наземном обслуживании воздушных судов иностранного и отечественного производства («Ground Handling»), что размывает ответственность инженерно-технического и аэропортового персонала за качество подготовки ВС к полётам.

Более 90% пассажирских самолетов иностранного производства (Боинг, Эрбас Индастри и др.), эксплуатирующихся в российских авиакомпаниях, зарегистрировано в авиационных реестрах других государств. Контроль за поддержанием летной годности этих воздушных судов в соответствии с международными правилами находится вне компетенции российских авиационных властей.

Не организована на отраслевом уровне система поддержания лётной годности единичных экземпляров воздушных судов, а также серийной легкомоторной авиации, отнесенной к авиации общего назначения. Действующие Федеральные авиационные правила о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения (ФАП-118) устарели и не отвечают современным требованиям.

Медленно идет внедрение на государственном уровне Приложения 19 «Управление безопасностью полетов» к Чикагской конвенции 1944 г. и др.

Часть этих недостатков зависит от государственных структур более высокого уровня, чем Федеральное агентство воздушного транспорта.

Состояние системы поддержания летной годности ВС свидетельствует о необходимости принятия радикальных мер по её совершенствованию и приведению в полное соответствие с международными стандартами и рекомендуемой практикой.

Заслушав доклад, обсудив выступления, проанализировав предложения участников заседания, Общественный совет рекомендует:

1. Принять дополнительные меры по численному и профессиональному укреплению Управления поддержания летной годности воздушных судов и соответствующих структур в регионах.

2. Концептуально определиться с направлениями дальнейшего развития системы поддержания летной годности воздушных судов в гражданской авиации Российской Федерации (полный переход на PART или FAR; формирование

современной отечественной системы ПЛГ ВС, максимально приближенной к мировым системам, и т.п.). При концептуальной определенности приступить к разработке и реализации межведомственной программы развития ПЛГ ВС.

3. Провести комплекс работ по постепенному введению в российский государственный реестр воздушных судов иностранного производства, эксплуатирующихся в отечественных авиакомпаниях. На первом этапе шире использовать права, предоставленные статьей 83 бис Конвенции о международной гражданской авиации (ЧК, 1944 г.).

4. Разработать и ввести в действие пакет нормативных правовых документов, определяющих порядок и ответственность при наземном обслуживании зарубежных и отечественных воздушных судов после посадки и перед вылетом во всех аэропортах Российской Федерации («Ground Handling»).

5. Принять комплекс мер по сохранению и развитию метрологического обеспечения процессов технического обслуживания и ремонта воздушных судов.

6. Внести изменения в Федеральные авиационные правила по выдаче сертификата летной годности единичному экземпляру воздушного судна, учитывающие современные требования к семейству данных воздушных судов.

7. Принять меры по формированию в гражданской авиации системы поддержания летной годности единичных экземпляров и серийных легкомоторных ВС, относящихся к авиации общего назначения (АОН).

8. Разработать и ввести в действие нормативно-правовой межведомственный документ, определяющий в современных условиях ответственность уполномоченных органов за тип воздушных судов, имеющих аттестат летной годности типа.

9. Рассмотреть вопрос об организации в Федеральном агентстве воздушного транспорта для его сотрудников постоянно действующих курсов английского языка.

10. Учитывая, что в настоящее время в гражданской авиации России находится около 9 000 воздушных судов (более 130 типов ВС, произведенных в 10 странах мира) и функционирует сложная система ПЛГ, рассмотреть вопрос введения должности заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта по данному направлению. Наделить его требуемыми полномочиями в соответствии с пунктом 5 статьи 37 Воздушного кодекса Российской Федерации.

11. Активизировать работу по внедрению на уровне авиационной власти Приложения 19 «Управление безопасностью полетов» к Конвенции о международной гражданской авиации (ЧК, 1944 г.) и по подготовке Росавиации к всеобъемлющей проверке со стороны экспертов ИКАО в конце 2014 года.

12. Шире использовать при решении проблем поддержания летной годности профессиональный потенциал Экспертного совета в области гражданской авиации России.

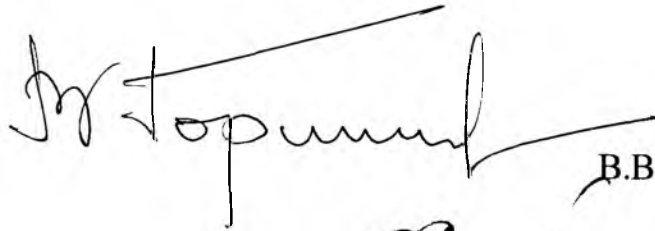
13. Рассмотреть повторно вопрос развития системы поддержания летной годности воздушных судов в конце 2014 года.

Определить ответственными за реализацию рекомендаций со стороны Общественного совета: председателя Общественного совета – П.С. Дейнекина, заместителя председателя Общественного совета – В.В. Горлова; со стороны

Росавиации: заместителя руководителя – О.Г. Сторчевого, начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов – М.В. Буланова.

Протокол заседания направить Министру транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколову, Министру Российской Федерации М.А. Абызову, в Комитет по транспорту Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации.

Заместитель председателя
Общественного совета



В.В. Горлов

Руководитель Росавиации



А.В. Нерадько