

УДК 351.814.24

НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕЗАКОННОМУ ОБОРОТУ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ И ЕЕ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ

В.Ю. БРУСНИКИН, С.В. КОВАЛЬ, А.Л. НИКОЛАЕВ

*Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации,
г. Москва, Российская Федерация*

Аннотация. В статье рассматривается история возникновения проблемы аутентичности компонентов воздушных судов (ВС) гражданской авиации как за рубежом, так и в нашей стране, а также зарубежный опыт решения данной задачи в современных условиях путем законодательного регулирования производства, поставки, использования по назначению и вывода из эксплуатации, вплоть до утилизации, авиационной промышленной продукции. Приведены примеры негативного влияния на безопасность полетов использования неаутентичных компонентов ВС, а также показаны конкретные решения авиационных властей, федеральных органов исполнительной власти Российской Федерации по недопущению к эксплуатации данных компонентов. Особое внимание в статье уделено Указу Президента Российской Федерации от 23 января 2015 г. № 31 «О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту промышленной продукции» и последующих после него законодательных решений и инициатив Правительства Российской Федерации, Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, Минтранса России, Минпромторга России и других органов в области регулирования незаконного оборота авиационной техники и ее комплектующих.

Ключевые слова: безопасность полетов, техническая эксплуатация, аутентичность компонентов ВС, методика оценки аутентичности, незаконный оборот промышленной продукции, Стратегия по противодействию незаконному обороту промышленной продукции, Концепция комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов.

REGULATION OF THE COMBATING ILLICIT TRAFFICKING IN AIRCRAFT AND ITS COMPONENTS PRODUCTS

V.Yu. BRUSNIKIN, S.V. KOVAL, A.L. NIKOLAEV

The State Scientific Research Institute of Civil Aviation, Moscow, Russian Federation

Abstract. The article discusses the history of the problem of authenticity of aircraft components civil aviation, both abroad and in our country as well as foreign experience to solve this problem in modern conditions, by legislative regulation of the production, delivery, intended use and decommissioning of up to disposal of aviation industrial products. Examples of the negative impact on the safety of the use of inauthentic aircraft components, and shows specific solutions aviation authorities, Federal executive authorities of the Russian Federation to prevent the serviceable above mentioned components. Particular attention is paid to the Decree of the President of Russian Federation on January 23, 2015 № 31 «On additional measures to combat illicit trafficking of industrial products» and follow after the legislative decisions and initiatives of the Government of the Russian Federation, State Duma of the Federal Assembly Russian Federation, Ministry of transport, Industry and Trade Ministry and other authorities in the field of control of illicit trafficking of aircraft and its components products.

Keywords: flight safety, aircraft technical operation, authenticity of aircraft components, methods assessment of authenticity, combating illicit trafficking in technical products, to combat illicit trafficking of technical production strategy, The concept of integrated of legislative regulation of turnover aircraft components.

1. История вопроса

Проблема законодательного регулирования оборота компонентов ВС является не только проблемой гражданской авиации (ГА) Российской Федерации. Она актуальна для всего мирового авиационного сообщества.

Одной из первых к организованному решению этой проблемы приступила авиационная администрация США (FAA), подготовив и введя в действие в 90-х годах прошлого столетия ряд нормативных документов, регулирующих производство, ремонт, поставку и контроль качества компонентов ВС. Информацию и опыт FAA о неутвержденных компонентах используют авиационные администрации других стран. На основе выпусков FAA и собственных наработок европейская авиационная администрация (EASA) разрабатывает директивы с информацией о сомнительных компонентах, проводит мероприятия по этой тематике. Так, в январе 2000 года в Монреале было проведено международное совещание группы экспертов по сохранению летной годности, на котором впервые в гражданской авиации появилось понятие «аутентичность», а в Руководство ИКАО по летной годности (DOC. 9760 AN/967, издание первое, 2001 года) была включена 9 глава «Аутентичность и работоспособность составных частей ВС», дающая определение аутентичности.

Таким образом, Международная организация гражданской авиации (ИКАО) определила понятия, на основании которых в странах-участницах было начато проведение работ по оценке аутентичности.

Понимая важность работ по этому направлению, в ГосНИИ ГА была разработана и 24.12.2001 г. утверждена в Департаменте поддержания летной годности гражданских воздушных судов и технического развития Минтранса России «Методика оценки аутентичности компонентов ВС» № 24.10-966 ГА, и после ряда ее доработок – вторая редакция, введенная в действие указанием ГСГА Минтранса России от 19.03.2004 г. № 24.10-35 ГА и утвержденная 23.11.2005 г. начальником Управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности, которая стала основным межотраслевым документом, определяющим проведение работ по оценке аутентичности в ГА РФ и полностью соответствующая рекомендациям ИКАО с учетом специфики авиатранспортного комплекса РФ.

Методика оценки аутентичности компонентов ВС (2-я редакция) определяет критерии аутентичности компонентов ВС, рекомендованные ИКАО и адаптированные к условиям эксплуатации ВС в ГА РФ.

Кроме того, наряду с развитием работ по оценке аутентичности в ГА РФ было введение в действие приказом Минтранса России от 16.05.2003 г. № 132 Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» (ФАП-132), где законодательно определялось проведение работ по оценке аутентичности компонентов ВС при проведении процедур сертификации ВС.

В рамках выполнения требований ФАП-132 в ГосНИИ ГА начались работы по созданию и развитию информационно-аналитической системы мониторинга летной годности ВС (ИАС МЛГ ВС).

Одним из важнейших этапов оценки аутентичности компонентов ВС является оценка источников их поставки и принципов работы организаций, занимающихся этими поставками, в условиях сложившихся новых отношений рыночной экономики.

Организации-поставщики АТИ, такие как организации-посредники или организации-однодневки, являются основными источниками поставок в эксплуатацию неаутентичной продукции. С целью усиления контроля за поставками АТИ в июле 1997 года была проведена Коллегия Федеральной авиационной службы «О поддержании летной годности ВС и сертификации объектов технической эксплуатации», а в дальнейшем разработаны ГосНИИ ГА и приказом ФСВТ России от 03.05.2000 г. № 112 утверждены и введены в действие Федераль-

ные авиационные правила «Обязательная сертификация организаций, осуществляющих поставку авиационно-технического имущества» (ФАП-112).

Таким образом, к 2001 году приняты правильные стратегические решения о начале работ по оценке аутентичности в РФ, которые носят в себе сугубо прикладной характер и направлены на повышение безопасности полетов гражданских воздушных судов.

Для справки: С 2001 года, с момента начала работ по оценке аутентичности компонентов ВС, специалистами ФГУП ГосНИИ ГА проверено более 3000 ВС, причем более 50% проверенных ВС включены в ИАС МЛГ ВС ГосНИИ ГА, проведена проверка около 100 тыс. компонентов ВС, при этом выявлено и отстранено от эксплуатации порядка 5000 неаутентичных, оказывающих влияние на безопасность полетов, таких как: авиационные двигатели, лопасти несущего винта, автоматы перекося, лопасти хвостовых винтов, агрегаты гидравлических систем, взлетно-посадочные устройства, навигационное оборудование и т.д.

Однако все нормативно-правовые документы, регламентирующие проведение работ по аутентичности в ГА РФ, изданные в конце 90-х и начале 2000-х годов, были последовательно «дезаурированы» в последующие годы (каких-либо оснований или обоснованных аргументов по их отмене не было).

В мае 2001 года приказом Минтранса России № 78 «О признании утратившими силу приказов Федеральной службы воздушного транспорта Российской Федерации» был отменен приказ Федеральной службы воздушного транспорта России от 03.05.2000 г. № 112 «Об утверждении и введении в действие «Федеральных авиационных правил обязательной сертификации организаций, осуществляющих поставку АТИ»». Целью отмены являлась разработка нового нормативно-правового акта, регулирующего вопросы поставки АТИ. Кстати сказать, такой нормативно-правовой документ не разработан до сих пор.

В 2008 году издана вторая редакция Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» (в ред. приказа Минтранса России от 03.07.2008 г. № 96), в которых исключены требования по обеспечению контроля аутентичности компонентов ВС при проведении процедур сертификации экземпляров ВС.

Таким образом, в настоящее время мы имеем нормативно-правовой «пробел» по проблеме аутентичности в ГА РФ, что крайне негативно сказывается не только на вопросах сопровождения эксплуатации ВС и поддержания безопасности полетов, а наносит экономический ущерб всему авиационно-промышленному комплексу и национальной экономике в целом.

Достаточно привести несколько примеров авиакатастроф с ВС, при расследовании которых обнаружены неаутентичные компоненты:

23.12.2005 г. Азербайджан. Катастрофа Ан-140 № 4К-AZ48, авиакомпания АЗАЛ

Заключение МАК: Катастрофа самолета произошла вследствие нештатной работы бортовой системы индикации крена и тангажа (авиагоризонты) на этапе взлета и начального набора высоты.

Комиссией по расследованию установлено: Техническое состояние левого авиагоризонта и неработоспособность системы его встроенного контроля, а также работа общей самолетной системы контроля авиагоризонтов по крену и электропитанию не могли обеспечивать безопасную эксплуатацию ВС и напрямую повлияли на катастрофический исход полета, так как комиссия в ходе расследования установила контрафактность левого АГК-77-15 № 0693773 и фальсификацию года выпуска блоков контроля крена БКК-18 и сигнализатора нарушения питания СНП-1, установленных на данном ВС в сторону завышения («омоложения») соответственно на 20 лет и на 6 лет.

02.11.2007 г. Либерия. Катастрофа вертолета Ми-8МТВ-1 RA-27114 ОАО «ЮТэйр»

Заключение МАК: Катастрофа вертолета Ми-8МТВ-1 RA-27114 произошла в результате его падения в лесной массив с большой вертикальной скоростью, последующего разрушения и пожара.

Причиной падения вертолета явился полный отказ путевого управления в полете из-за разрушения (обрыва) лопасти рулевого винта, приведшего к разрушению концевой балки и отрыву рулевого винта с хвостовым редуктором.

Комиссией по расследованию установлено: Проверкой аутентичности комплекта лопастей № МХБ Б 215001 установлено несоответствие года выпуска и фактических технологических номеров лопастей сведениям, указанным в паспорте данного комплекта. Установить истинную наработку в эксплуатации лопасти № Б 1064 и комплекта в целом не представилось возможным.

Поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова от 17.05.2011 № СИ–П7-3223 предписывается исполнительным органам государственной власти использовать предложения, содержащиеся в решении Всероссийской научно-практической конференции «Обеспечение качества продукции в авиационной промышленности России и предотвращения поставок контрафактных комплектующих», в проводимой работе по предотвращению поставок контрафактных комплектующих.

Также этим поручением предусмотрена разработка проекта Федеральных авиационных правил об обязательной оценке соответствия и одобрения поставщиков авиационно-технического имущества и создание единой автоматизированной электронной системы учета производства и оборота комплектующих авиационной техники на всех этапах жизненного цикла в комплексе с мероприятиями по уменьшению ручного труда.

Генеральная прокуратура неоднократно обращала внимание на необходимость совершенствования нормативно-правовой базы проведения работ по аутентичности. В частности, в представлении Первого заместителя Генерального прокурора Российской Федерации А.Э. Буксмана на имя Министра транспорта Российской Федерации И.Е. Левитина от 14.06.2011 г. № 23/1-715пр-10 «Об устранении нарушений законодательства при нормативно-правовом регулировании в сфере ГА» конкретно указывается на то, что вносимые в федеральные авиационные правила изменения зачастую противоречат нормам международного права и приводят к снижению уровня безопасности полетов.

Однако от Минтранса России до настоящего времени в данном направлении никаких инициатив не было и нет. Более того, во вновь утвержденных нормативно-правовых документах такое понятие как аутентичность абсолютно не просматривается.

Но как говорится, если инициатива не появляется с «низу», ее спускают с «верху».

23 января 2015 г. подписан Указ Президента Российской Федерации № 31 «О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту промышленной продукции», в соответствии с которым образована Государственная комиссия по противодействию незаконному обороту промышленной продукции, незаконному ввозу и производству, а также для мониторинга и оценки ситуации в этой сфере на территории Российской Федерации.

Во исполнение требований данного указа при Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации создан «Экспертный совет по авиационно-космическому комплексу по вопросу комплексного законодательного регулирования в целях противодействия производству и использованию в авиационной технике неаутентичных компонентов», результатом работы которого явилась «Концепция комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов» (далее Концепция), а также подготовлен проект Федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», касающихся вопросов государственного контроля аутентичности компонентов воздушных судов при их обороте.

В Минпромторге России под председательством заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации создана и функционирует межведомственная отраслевая рабочая группа в сфере авиационной промышленности при Государственной комиссии

по противодействию незаконному обороту промышленной продукции, основной задачей которой является обеспечение взаимодействия, в том числе информационного, федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, иных государственных органов, а также организаций в сфере противодействия незаконному обороту авиационной промышленной продукции.

2. Основные положения Концепции

2.1. Информационно-аналитическая система оборота компонентов ВС. Цели, задачи, принципы построения

Основной идеей Концепции является разработка специального законодательного регулирования оборота компонентов ВС с целью повышения безопасности полетов путем использования в конструкции ВС на протяжении всего их жизненного цикла исключительно компонентов, полностью отвечающих установленным техническим и эксплуатационным требованиям.

В области гражданской авиации предлагаемые меры направлены на реализацию требований ИКАО, содержащихся в Приложении 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов», а также дополняют и детализируют принятые в соответствии с этими требованиями изменения в Воздушный кодекс РФ в части реализации государственной системы управления безопасностью полетов (СУБП) гражданских воздушных судов.

Комплексный характер регулирования означает, что под действие проектируемых норм должны подпадать все компоненты, влияющие на летную годность воздушного судна на всех стадиях своего жизненного цикла, включая их разработку, производство, поставку, хранение, установку, применение по назначению, ремонт, снятие, утилизацию. В целях обеспечения надлежащего контроля компонентов должна функционировать общая информационно-аналитическая система (ИАС «Оборот») контроля оборота компонентов от их разработки и производства до утилизации, охватывающая не только гражданскую, но также государственную и (возможно с некоторыми особенностями) экспериментальную авиацию.

Информационно-аналитическая система «Оборот», которую планируется разработать и внедрить в эксплуатацию, по принципу своего построения и функционалу близка к разработанной во ФГУП ГосНИИ ГА ИАС МЛГ ВС, которая успешно внедрена и работает в авиапредприятиях гражданской авиации и авиационной промышленности.

Одним из отличий ИАС «Оборот» от ИАС МЛГ ВС является то, что данная система должна в автоматизированном режиме обеспечить выявление неаутентичных компонентов воздушных судов по признакам несоответствия с документированными в системе данными разработчика, изготовителя, эксплуатанта, поставщика изделий. Из практики работ по оценке аутентичности компонентов ВС, проводимых ИАЦ ГосНИИ ГА, можно сказать, что данное требование реализовать в автоматическом режиме в информационной системе очень проблематично, т.к. до настоящего времени в стране отсутствует единое информационное пространство (ЕИП), единые стандарты по формату и составу циркулирующей информации, электронная пономерная документация на компоненты ВС и т.д.

В Концепции для решения данной задачи предполагается использование машинночитываемой маркировки (без непосредственного вмешательства субъективного человеческого фактора в процесс распознавания) компонентов.

В целом комплекс мер, исключающих возможность использования неаутентичных компонентов в конструкции воздушного судна, должен включать в себя следующие:

- определение организациями, уполномоченными ФОИВ, по согласованию с разработчиком воздушного судна перечня подлежащих учёту в ИАС «Оборот» компонентов (партий

компонентов) для каждого типа воздушного судна, исходя из степени влияния компонентов на летную годность воздушного судна;

- обязательная уникальная идентификация учитываемых в ИАС «Оборот» компонентов (партий компонентов) в соответствии с существующими стандартами, их маркирование машиночитаемыми штриховыми кодами и (или) радиочастотными метками как на этапе производства, так и при проведении ремонта или внесении изменений в конструкцию компонента;

- обязательное ведение сопрягаемых с ИАС «Оборот» электронных эксплуатационных документов (формуляра, паспорта, этикетки) для учитываемых компонентов (партий компонентов);

- обязательное ведение разработчиками, изготовителями и поставщиками компонентов, эксплуатантами воздушных судов, организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники собственных баз данных с информацией об обороте учитываемых компонентов, позволяющих сохранять данные в течение срока, определяемого уполномоченным ФОИВ;

- обязательное определение разработчиками перечней параметров допустимого применения учитываемых в ИАС «Оборот» компонентов, соблюдение которых автоматически контролируется ИАС «Оборот»;

- передача разработчиками, изготовителями и поставщиками компонентов, эксплуатантами воздушных судов, организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники сведений об обороте компонентов в ИАС «Оборот» в сроки и в порядке, определяемыми уполномоченными ФОИВ. Указанные сроки отсчитываются с момента фактического наступления контролируемого ИАС «Оборот» события оборота компонента. Передаваемые субъектами ИАС «Оборот» в ИАС «Оборот» сведения быть идентичны сведениям, содержащимся в их собственных базах данных;

- доступность информации, содержащейся в ИАС «Оборот», для всех ее субъектов в объеме, необходимом для исполнения ими своих функций и полномочий;

- проведение уполномоченными органами государственного контроля (надзора) обязательных проверок (как плановых, так и внеплановых) аутентичности учитываемых компонентов, включающих проведение сверки данных, содержащихся в ИАС «Оборот», с данными, указанными в электронных эксплуатационных документах (формулярах, паспортах, этикетках), и с данными, содержащимися в базе данных соответствующего субъекта ИАС «Оборот»;

- обязательность запрета всем субъектам ИАС «Оборот» любых дальнейших действий с выявленными системой неаутентичными (в том числе фальсифицированными и контрафактными) компонентами, за исключением их утилизации или сбыта, исключающего их использование в конструкции воздушных судов, при условии возможности их использования в иных сферах деятельности;

- реализация комплекса необходимых для функционирования ИАС «Оборот» организационных и вспомогательных мер, включающих, в частности, обучение персонала субъектов ИАС «Оборот» методам выявления неаутентичных компонентов, ведение реестров утвержденных поставщиков, мониторинг рисков, связанных с каждым источником поставок, меры по недопущению повторного появления выявленных неаутентичных компонентов у какого-либо субъекта ИАС «Оборот». Предлагается возложить на оператора ИАС «Оборот» обязанность проведения мониторинга выявляемых в процессе контроля случаев неаутентичности компонентов для последующего использования в случае необходимости уполномоченными государственными органами.

2.2. Законодательные инициативы Концепции

Законодательные инициативы Концепции предполагают разработку двух блоков законопроектов:

- изменения в отраслевое законодательство, а именно Воздушный кодекс РФ, предусматривающие создание и функционирование автоматизированной ИАС «Оборот» оборота компонентов воздушных судов и смежные вопросы. В качестве первоочередной законодательной новеллы в Воздушный кодекс РФ должны быть введены понятия аутентичного, неаутентичного, сомнительного, фальсифицированного компонента воздушного судна. При этом отсутствует необходимость в специальном определении контрафактного компонента, поскольку понятие контрафактной продукции достаточно подробно раскрыто в Гражданском кодексе РФ.

Оператором ИАС «Оборот» должна быть государственная профильная организация, подведомственная уполномоченному ФОИВ. При этом в целях предоставления субъектам ИАС «Оборот» реальных возможностей влияния на принятие решений, касающихся ее функционирования, представляется необходимым формирование при организации – операторе ИАС «Оборот» общественного совета из представителей субъектов ИАС «Оборот».

- введение мер ответственности за неправомерные действия (бездействие), связанные с функционированием ИАС «Оборот». Учитывая новизну предлагаемого механизма и необходимость появления достаточной правоприменительной практики, в течение переходного периода (или его части) предлагается ограничиться установлением мер только административной ответственности и внести изменения в Кодекс РФ об административных правонарушениях.

В дальнейшем предполагается введение в действие новых составов уголовных преступлений и соответствующее разграничение в зависимости от степени общественной опасности этих новых составов преступлений и составов административных правонарушений. Данные дополнения и изменения предполагается ввести в Уголовный кодекс РФ (дополнение Особенной части УК новым составом (новыми составами)) и Уголовно-процессуальный кодекс РФ.

Экспертным советом по авиационно-космическому комплексу по вопросу комплексного законодательного регулирования в целях противодействия производству и использованию в авиационной технике неаутентичных компонентов при Государственной Думе Федерального Собрания Российской Федерации подготовлен проект Федерального Закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», который летом 2016 г. был внесен на рассмотрение в Государственную Думу ФС РФ.

Однако после смены депутатского корпуса Государственной Думы в сентябре 2016 года судьба данного законопроекта в настоящее время остается неясной.

3. Стратегия по противодействию незаконному обороту промышленной продукции в Российской Федерации на период до 2020 года и плановый период до 2025 года

(утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2016 г. №2592-р)

Стратегия разработана в целях реализации Указа Президента Российской Федерации от 23 января 2015 г. № 31 «О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту промышленной продукции». В рамках разработки Стратегии сформированы цель, задачи, принципы и основные меры государственной политики, осуществляемые в сфере противо-

действия незаконному обороту промышленной продукции в Российской Федерации на период до 2020 года и плановый период до 2025 года.

Одной из актуальных задач данной стратегии является снижение объемов незаконного оборота промышленной продукции, создание цивилизованного рынка и, как следствие, развитие экономики.

Применительно к авиационной промышленности в Стратегии отмечается, что **«существует проблема своевременного выявления в процессе эксплуатации авиационной техники неаутентичных компонентов воздушного судна (агрегатов и запасных частей с неподтвержденным жизненным циклом), использование которых в составе воздушных судов может представлять угрозу безопасности полетов».**

Перечень основных мер Стратегии, направленных на противодействие незаконному обороту промышленной продукции:

- совершенствование законодательства Российской Федерации, направленного на противодействие незаконному обороту промышленной продукции;
- разработка и внедрение комплексной государственной системы мониторинга ситуации в сфере противодействия незаконному обороту промышленной продукции в Российской Федерации;
- реализация систем прослеживаемости промышленной продукции на всех этапах ее производства, переработки, перемещения, хранения и реализации;
- разработка и внедрение на территории Российской Федерации системы маркировки товаров контрольными (идентификационными) знаками, позволяющей потребителям проводить проверку законности промышленной продукции, в том числе посредством мобильной связи;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, а также общественных объединений, предпринимательского сообщества и граждан по противодействию незаконному обороту промышленной продукции;
- разработка и внедрение специализированных информационных систем контроля за оборотом промышленной продукции;
- методическое обеспечение качественной и количественной оценки незаконного оборота промышленной продукции в целом и по отраслям и т.д.

Постановлением от 05 декабря 2016 г. Правительство Российской Федерации поручает Минпромторгу России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти:

- в 6-месячный срок подготовить и представить в Правительство Российской Федерации проект плана первоочередных мероприятий на 2017 - 2020 годы и плановый период до 2025 года по реализации Стратегии;
- совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить реализацию Стратегии;
- обеспечить мониторинг и контроль реализации положений Стратегии.

Кроме данных поручений Правительство Российской Федерации рекомендует органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации руководствоваться положениями Стратегии при принятии в пределах своей компетенции решений в сфере противодействия незаконному обороту промышленной продукции.

Вместе с тем на данную проблему и ее актуальность в нынешних условиях обращают внимание и разработчики ВС. Так в протоколе от 23.08.2016 г. № Пл03-16-0114 совещания

по обеспечению аутентичности продукции предприятий Холдинга «Вертолеты России» (ПДКА) отмечена необходимость внедрения автоматизированной системы идентификации компонентов АТ на базе технологии машиносчитываемого маркирования компонентов АТ на предприятиях Холдинга.

Этим же протоколом ФГУП «ГосНИИ ГА» совместно с АО «МВЗ им. М.Л. Миля» как участникам работ по подтверждению ресурсов и сроков службы вертолётов ГА РФ поручено организовать проведение работ по оценке аутентичности в соответствии с «Методикой оценки аутентичности № 24.10-966 ГА» (2-я редакция). Акт, согласованный с ФГУП ГосНИИ ГА (определенный «Методикой») о проведенных работах представлять вместе с «Актом оценки технического состояния вертолета».

ПАО «Туполев» своим письмом от 26.09.2016 № 22034-42.05.03 предлагает, что «при проведении капитальных ремонтов самолетов типа Ту-134 и Ту-154 включить в спецификации выполнение работ по ГОЗ проведение оценки аутентичности КиПИ ВС специалистами ГосНИИ ГА по методике используемых в гражданской авиации, введенных в действие Минтранс РФ и Минпромторг РФ, что исключит установку некондиционных КиПИ на самолет».

Таким образом, в настоящее время политическая воля для решения поставленных задач со стороны российских властей имеется. Дело остается за малым - реализации данных решений в жизнь. Все теперь зависит от оперативности и профессионализма специалистов федеральных органов исполнительной власти, которые должны обеспечить реализацию решений Указа Президента Российской Федерации от 23 января 2015 г. № 31 и распоряжения Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2016 г. № 2592-р.

ЛИТЕРАТУРА

1. DOC ICAO 7300/8. Конвенция международной гражданской авиации от 07.12.1944 в ред. 2000 г., статья 83 бис.
2. ICAO Doc 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). 3-е изд. Montreal, Quebec Canada, 2013. Глава 3. Приложение 19. С. 3–5.
3. ICAO Doc. 9760-AN/967. Руководство по летной годности / Государство регистрации. Ч. III. Поддержание летной годности воздушного судна. Глава 9. Подлинность и работоспособность составных частей воздушного судна. П. 9.10. 3-е изд. Montreal, Quebec Canada, 2014. С. 9-11.
4. О дополнительных мерах по противодействию незаконному обороту промышленной продукции от 23.01.2015 № 31 г.: Указ Президента Российской Федерации.
5. Стратегия по противодействию незаконному обороту промышленной продукции в Российской Федерации на период до 2020 года и плановый период до 2025 года: утв. распоряжением Правительства РФ от 05.12.2016 г. № 2592-р.
6. ГОСТ Р 55256-2012. Воздушный транспорт. Система технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Процедуры проведения работ по оценке аутентичности компонентов воздушных судов гражданской авиации. Общие требования. М.: Стандартинформ, 2013. 8 с.
7. Методика оценки аутентичности компонентов ВС № 24.10-966 ГА (2-я редакция).
8. Протокол от 23.08.2016 № Пл03-16-0114 Совещания по обеспечению аутентичности продукции предприятий Холдинга "Вертолеты России" (ПДКА).
9. Об аутентичности КиПИ при проведении технического диагностирования самолетов, типа Ту-134 и Ту-154, находящихся в эксплуатации МО РФ: письмо ПАО «Туполев» от 26.09.2016 г. № 22034-42.05.03.

REFERENCES

1. Convention on International Civil Aviation.2000, art.83 bis. (In Russian).
2. ICAO DOC 9859.Guidelines for the management of safety. Montreal, Quebec Canada. 2013. Chapter 3. Annex 19, pp. 3-5. (In Russian).

3. ICAO DOC 9760-AN/967 Airworthiness Manual. Part III. State of registry. Chapter 9. Continuing airworthiness of aircraft. Art. 9.10 Authenticity and serviceability of aircraft parts. Third edition, Montreal, Quebec Canada, 2014-III- pp. 9-11. (In Russian).

4. Decree of the President of Russian Federation on January 23, 2015 № 31 “On additional measures to combat illicit trafficking of industrial products”. (In Russian).

5. Strategy to combat illicit trafficking of technical production in Russian Federation for the period up to 2020 and the planning period up to 2025, Russian Government Order No.2592-r dt.05.12.2016. (In Russian).

6. GOST R 55256-2012 “Air transport. Maintenance and repair of aircraft. The procedures of assessing the authenticity of components civil aviation aircraft. General requirements. Moscow, Standartinform Publ., 2013. 8 p. (In Russian)

7. Methods of assessing the authenticity of aircraft components №24.10-966 GA (2-d edition). (In Russian).

8. Report dt. 23.08.2016 №Pl 03-16-0114 of Meeting to ensure the authenticity of the products Holding companies ”Russian Helicopters”]. (In Russian).

9. Letter of PLC “Tupolev” dt. 26.09.2016 №22034-42.05.03 “Concerning the authenticity of components aircraft type Tu-134 and Tu-154 during technical diagnostic, operating in MD of RF]. (In Russian).

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Брусникин Валерий Юрьевич, эксперт Системы добровольной сертификации объектов гражданской авиации, директор Информационно-аналитического центра, ФГУП Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации, Министерство транспорта Российской Федерации, ул. Михалковская, 67, корпус 1, Москва, Российская Федерация, 125438; e-mail: brusnikin@mlgvs.ru

Коваль Сергей Васильевич, заместитель начальника отдела, ФГУП Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации, Министерство транспорта Российской Федерации, ул. Михалковская, 67, корпус 1, Москва, Российская Федерация, 125438; e-mail: koval@mlgvs.ru.

Николаев Александр Львович, инженер Информационно-аналитического центра, ФГУП Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации, Министерство транспорта Российской Федерации, ул. Михалковская, 67, корпус 1, Москва, Российская Федерация, 125438; e-mail: nikolaev@mlgvs.ru.

ABOUT THE AUTHORS

Brusnikin Valery Yu., Expert of System of Voluntary Certification of Civil Aviation Facilities, Director of Information-analytical Center, The State Scientific Research Institute of Civil Aviation, Ministry of Transport of the Russian Federation, Mikhalkovskaya Street, 67, building 1, 125438 Moscow, Russian Federation; e-mail: brusnikin@mlgvs.ru

Koval Sergey V., Deputy Head of Department, The State Scientific Research Institute of Civil Aviation, Ministry of Transport of the Russian Federation, Mikhalkovskaya Street, 67, building 1, 125438 Moscow, Russian Federation; e-mail: koval@mlgvs.ru.

Nikolaev Alexandr L., Engineer of Information and Analytical Center, The State Scientific Research Institute of Civil Aviation, Ministry of Transport of the Russian Federation, Mikhalkovskaya Street, 67, building 1, 125438 Moscow, Russian Federation; e-mail: nikolaev@mlgvs.ru.