

**Совершенствование нормативно-правового регулирования
и системы стандартизации при разработке и производстве
гражданской авиационной техники – необходимое условие
диверсификации производства на предприятиях ОПК**

(1) Успешное сотрудничество государства и бизнеса в вопросах стандартизации играет ключевую роль при разработке и производстве всего спектра гражданской авиационной техники, начиная с наземных средств технического обслуживания авиационной техники, средств управления воздушным движением и заканчивая воздушными судами и авиационными двигателями. Степень влияния стандартизации показана на слайде.

В советское время государство являлось разработчиком документов по стандартизации. Исполнение стандартов было обязательным.

(2) В общей сложности в авиационной промышленности действует 23000 национальных документов по стандартизации из них 10658 ОСТ и 820 ОСТ В1. Средний возраст ГОСТ Р – 16 лет по информации Стандартиформ. Статистики по отраслевым стандартам нет. Закон о стандартизации с 01.09.2025 года запрещает ссылки в конструкторской документации на отраслевые стандарты.

(3) В связи с необходимостью организации работ по переводу отраслевых стандартов в легитимные формы документов по стандартизации и учитывая рекомендации 2 Съезда авиапроизводителей России, на совместном совещании Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Федерального агентства по техническому регулированию по метрологии было принято решение о разработке Программы стандартизации в авиационной промышленности на 2016-2020 годы (Протокол № 32 от 06.07.2015 года). Программа предусматривала участие бизнеса. К сожалению, этого не произошло. Причин несколько.

(4) Одна из них, в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 305 от 14.04.2016 года, в расходы можно включить только затраты, связанные с разработкой национальных стандартов, включенных в программу Национальной стандартизации и (или) перспективных программ стандартизации по приоритетным направлениям.

Необходимо в пункт 5 внести добавление: «и отраслевых программ по стандартизации».

Другая причина слабой заинтересованности бизнеса в работах по стандартизации в том, что существующая система сертификации авиационной техники, разработчиков и изготовителей при проведении процедуры оценки соответствия не опираются на стандарты. Международная практика говорит о другом.

(5) Постановлением Совета Евросоюза № 748/2012 от 3.08.2012 г. утверждены правила сертификации летной годности и охраны окружающей среды в подразделе О «Разрешение применения технических стандартов (ETSO) при сертификации Проектных и Производственных организаций и Воздушных судов, деталей и устройств.

(6) На диаграмме указаны количество и статус используемых при сертификации стандартов: EASA - 420 – 2% национальные - 6% военные, FAA - 1263 – 1% национальные - 27% военные, остальные стандарты международных организаций.

Широкое применение международных стандартов обеспечивает возможность участия в кооперации, существенно сокращает сроки и расходы на сертификацию. Создает условия взаимного признания результатов сертификации национальными уполномоченными органами.

(7) Данный подход полностью соответствует принципам Закона «О техническом регулировании» № 184-ФЗ от 27.12.2002 г., регламентирующем процедуры подтверждения соответствия продукции, процессов проектирования, производства, работ и услуг техническим регламентам, документам по стандартизации. Фактически это ФАП -21 для неавиационной сферы

(8) Постановление Правительства России от 28 февраля 2019 года № 212 внесло новый пункт 3.1. в Постановление Правительства РФ от 27.03.1998 г. № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах» следующего содержания: «Федеральные авиационные правила в части наименования, структуры и содержания разрабатываются и утверждаются с учетом международных стандартов и правил Международной организации гражданской авиации

государств- членов указанной организации, а также других международных организаций».

В разрабатываемый проект ФАП–21 необходимо внести подраздел «О применении технических стандартов» что приводит в соответствие с международным сообществом нормативно-правовую базу и обеспечивает национальной системе сертификации возможность ведения переговоров о взаимном признании результатов сертификации с ведущими авиапроизводителями и потенциальными покупателями.

Это особенно важно для производителей бортового авиационного оборудования. Данное изменение позволит создать понятные для разработчиков и производителей правила, основанные не на методических рекомендациях, а на стандартах, появится заинтересованность во внесении международных стандартов в Информационный фонд, разработке новых стандартов и использовании действующих.

(9) Нам необходимо использовать оригинальные международные стандарты организаций, в случае возможности их прямого применения. Закон дает такое право при условии внесения международного, регионального стандарта или стандарта иностранного государства в Федеральный информационный фонд технических регламентов и стандартов.

Но внести можно при условии, что применение этих стандартов обеспечивает соблюдение требований принятого технического регламента, а в авиации действуют Федеральные авиационные правила.

Следует обсудить возможность внесения изменения в закон № 184-ФЗ, позволяющие вносить международные стандарты в Федеральный информационный фонд технических регламентов и стандартов, исполнение которых обеспечивает выполнение требований по сертификации и квалификации FAA и EASA.

(10) Сама процедура внесения прописана в приказе Росстандарта от 05 мая 2016 года № 546.

Для оценки целесообразности внесения международного стандарта в ФИФ необходимо иметь полную информацию о действующих и разрабатываемых международных стандартах, которую можно получить только участвуя в работе этих организаций. Если посмотреть на опыт организации этой работы, например, в Европе, можно отметить следующее. ASD разработал целый ряд стандартов: S1000, S2000M, S3000L и другие, в которые регулярно вносятся изменения. Работа по их актуализации ведется в постоянно действующих рабочих группах.

Нашему участию в этом процессе мешают как наше собственное недопонимание важности такой работы на постоянной основе, так и то, что с определенного времени представители российских организаций из состава таких групп были выведены, особенно в связи с санкциями.

(11) При этом, опираясь на действующие соглашения Союза авиапроизводителей России с национальными аэрокосмическими ассоциациями и возможность работы в Комитетах Международного координационного совета аэрокосмических ассоциаций при решении вопросов, связанных с сертификацией и стандартизацией гражданской авиационной техники, мы должны такой процесс организовать.

(12) Огромный потенциал для диверсификации продукции имеет рынок гражданских беспилотных авиационных систем. Объем продаж по оценке НТИ «Аэронет» может составить в 2020 году - 3,4 млрд.\$, в 2030 году до 100 млрд.\$.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 03.04.2018 года № 576-Р утвержден План мероприятий по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Плана мероприятий Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет», 36 пунктов плана направлены на решение вопросов, связанных с эксплуатацией, 2 пункта с сертификацией. В плане нет ни одного пункта, связанного со стандартизацией процессов разработки и производства БАС.

При отсутствии нормативной и технической документации на разработку и производство БАС откроется внутренний рынок для беспилотников иностранного производства. Необходимо дополнить План мероприятий следующими пунктами:

- разработка национальных стандартов, определяющих требования, выполнение которых необходимо при сертификации разработчиков, изготовителей беспилотных авиационных систем и квалификации компонентов БАС;

- определение перечня международных стандартов для внесения в информационный фонд технических регламентов и стандартов, выполнение требований которых необходимо при проектировании и изготовлении беспилотных авиационных систем и ее компонентов для международной сертификации.

(13, 14) Важную роль в решении задач по диверсификации должно сыграть выполнение положений Постановления Правительства Российской Федерации № 1567 от 30.12.2016 года «О порядке стандартизации в отношении оборонной продукции» (Статья IV) в части принятия таких документов по стандартизации как:

- межгосударственные стандарты с военными дополнениями к ним;
- национальные стандарты с военными дополнениями к ним;
- межгосударственные и национальные стандарты с едиными требованиями для оборонной и народно-хозяйственной продукции.

Предложения:

(15) - В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации № 212 от 28 февраля 2019 года включить в ФАП-21 подраздела «О применении технических стандартов»;

- Необходимо внести дополнения в Закон «О техническом регулировании» № 184-ФЗ о возможности внесения в Федеральный информационный фонд международных стандартов добровольное выполнение, которых обеспечивает сертификацию в FAA и EASA;

(16) - Необходимо внести изменения в Постановление Правительства Российской Федерации № 305 от 14.04.2016 года о возможности включения в расходы затрат, связанных с разработкой документов по стандартизации, включенных в Программу по стандартизации авиационной промышленности;

- Необходимо ускорить разработку и внедрение предусмотренных Постановлением Правительства Российской Федерации № 1567 от 30.12.2016 года, следующих документов по стандартизации:

- межгосударственные стандарты с военными дополнениями к ним;
- национальные стандарты с военными дополнениями к ним;
- межгосударственные и национальные стандарты с едиными требованиями для оборонной и народно-хозяйственной продукции.

(17) - Внести в План мероприятий по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях реализации Плана мероприятий НТИ «Аэронет», утвержденный Распоряжением Правительства Российской Федерации от 03.04.2018 года № 576, следующие пункты:

- разработка национальных стандартов, определяющих требования, выполнение которых необходимо при сертификации разработчиков,

изготовителей беспилотных авиационных систем и квалификацию компонентов БАС;

- определение перечня международных стандартов для внесения в информационный фонд технических регламентов и стандартов, выполнение требований которых необходимо при проектировании и изготовлении беспилотных авиационных систем и ее компонентов для международной сертификации.