

АССОЦИАЦИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ И ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ И ПОСТАВЛЯЮЩИХ АВИАЦИОННЫЕ УСЛУГИ

АССОЦИАЦИЯ АВИАРАБОТ

ОГРН 1207700168378. г. Москва, ул. 1-я Фрезерная, д. 2/1, строение 26 пом.204. т.89885620508

Исх. № 40 от 30.03.2021 г.

Заместителю Руководителя
Федерального агентства воздушного транспорта
г-ну Новгородову А. А.

Уважаемый Алексей Анатольевич!

В связи с формированием территориальными органами МТУ различной практики применения Приказов Минтранса России от 30 июля 2020 г. № 273, от 19 ноября 2020 г. № 494 вследствие отсутствия Административных регламентов по оказанию данных госуслуг, и возникшего из-за этого фактического прекращения сертификации воздушных судов по ФАП-273,

ПРОСИМ ВАС

направить в Минтранс России запрос Федерального агентства воздушного транспорта для разъяснения:

1. Допустимости введения понятия «тип воздушного судна» в исполнительную документацию МТУ применительно к каждому не-типовому ВС, которое получает СЛГ по Акту оценки.

2. Допустимости использования частных пилотов в составе экипажа воздушного судна, сертифицированного по ФАП-118, 273, выполняющих авиационные работы без использования на борту лиц, не являющихся членами экипажа.

3. О порядке оформления Руководства по деятельности и Приложения к сертификату организации ТОиР, выполняющей работу по выдаче Акта оценки воздушного судна для сертификации в порядке ФАП-273.

Ранее, письмом № 39 от 17.03.2021 г. мы обращались к Вам, указывая на данную проблему, однако ответа не получили.

В настоящее время из-за полной приостановки сертификации в регионах и отзыва терророрганами МТУ уже согласованных программ, ситуация перешла из стадии угрожающей срыву законтрактованных работ – в стадию их срыва.

Позиция Ассоциации авиаработ по данным вопросам изложена в Приложении.

С уважением, исполнительный директор Ассоциации авиаработ, В.Н. Цыганаш



Приложение №1 – Пояснительная записка Ассоциации авиаработ

Приложение №1 к Письму № 40 от 30.03.2021г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

По первому вопросу.

Воздушные суда, сертифицируемые по акту оценки воздушного судна на его соответствие летной годности и охране окружающей среды, на основании п.4 Приказа Минтранса России от 30 июля 2020 г. № 273 не являются типовыми воздушными судами.

Приказами Минтранса России от 30 июля 2020 г. № 273, от 19 ноября 2020 г. № 494 не определено, является ли, в этой связи, воздушное судно, сертифицированное по акту оценки самостоятельным типом для целей его учета органами Росавиации.

Однако ненормативным актом Протоколом совместного совещания представителей центрального аппарата Росавиации и МТУ 43/01-ПР от 19.02.2021г рекомендовано учитывать *каждое воздушное судно, сертифицируемое по Акту оценки считать новым типом воздушного судна* (лист 6 протокола 43/01-ПР от 19.02.2021г.), что влечет же **введение в исполнительную документацию Росавиации и МТУ понятия «тип» применительно к ВС, собранному самостоятельно**, никогда не имевшему сертификата типа, к которому не может быть представлено условное обозначение в соответствии с Док ИКАО 8643, которое получает СЛГ *только* по Акту оценки.

С нашей точки зрения, не основано на законе и **прямо противоречит**:

1. Ст. 37 ВЗК РФ где указано, что воздушное судно является типовым, если: а) оно прошло сертификацию с выдачей сертификата типа; б) если воздушное судно признано соответствующим требованиям летной годности (АП-21, АП-23) и конструкция признана в качестве типовой.
2. ФАП-273, которое не употребляет термин «тип» применительно к ВС, получающим сертификацию по Акту оценки. Приложением № 1 к ФАП-273, являющегося его неотъемлемой частью, воздушное судно, сертифицируемое по Акту оценки, имеет юридический статус «вид», а не «тип» воздушного судна.

Во-вторых, произвольное **введение в исполнительную документацию органа исполнительной власти юридического статуса «тип», основанное на ненормативном акте** – Протоколе совещания, применительно к ВС, сертифицируемым по Акту оценки – недопустимо. С нашей точки зрения, – **это превышение полномочий ФАВТ**, поскольку ведет к толкованию и использованию юридического термина «тип», там и тогда, где и когда это не основано на ВЗК РФ, иных нормативных актах.

В-третьих, признание ВС, сертифицируемого по Акту оценки – «типом ВС», ведет к предъявлению эксплуатационных требований как для типовых ВС, например: в частности – невозможность подтверждения соответствия сертификата эксплуатанта требованиям п 3.10. ФАП – 494, связанных с освоением нового типа воздушного судна. Непонятна также процедура внесения квалификационных отметок в свидетельства пилота о типе (в соответствии с п.2.7. ФАП-147) или о классе воздушного судна (в соответствии с п.2.6. ФАП-147). Это требует утвержденных

программ и образовательных мощностей, которых в стране нет.

В этой связи, для учета ВС, сертифицируемых по Акту оценки мы предлагаем использовать юридически нейтральное, не имеющее юридической нагрузки, словосочетание «вид» с указанием обозначения воздушного судна. Например, самолет однодвигательный сухопутный «СП-30-5 «Чайка»».

Такое решение одновременно повлечет за собой возможность вводить и выводить воздушные суда сертифицированный как по ФАП-118, так и по АП-273 из сертификата эксплуатанта ВС, сертифицированного по ФАП 246, срок годности которого не истек – что является актуальной и не имеющей разумного решения сегодня проблемой.

По второму вопросу.

Согласно пункта 2.5. Федеральных авиационных правил 494 от 19.11.2020г.- Эксплуатант должен осуществлять прием на работу или привлекать для выполнения авиационных работ по договору гражданско-правового характера специалистов, включая лиц из числа специалистов авиационного персонала, имеющих свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении конкретных видов авиационных работ (далее-авиационный персонал).

В тоже время, в пункте 2.6. прописано, что Эксплуатант в соответствии с пунктом 2.5. настоящих Правил осуществляет прием на работу или привлекает для выполнения авиационных работ по договору гражданско- правового характера, в том числе обладателей свидетельства частного пилота, при условии наличия квалификационной отметки о праве выполнения авиационных работ, не предусматривающих нахождение на борту ВС лиц, за исключением членов экипажа ВС.

Так как действие пункта 2.6. вступает с 01.03.2022г., *может ли на данный момент, согласно пункта 2.5. Эксплуатант привлекать на работу авиационный персонал независимо от вида свидетельства пилота до вступления в действие пункта 2.6. настоящих Правил.*

По третьему вопросу.

В соответствии со ст. 8 Воздушного кодекса РФ, работы по оценке воздушного судна на его соответствие летной годности и охране окружающей среды не подлежат сертификации. Оценка воздушного судна на его соответствие летной годности и охране окружающей среды не является видом работ по техническому обслуживанию воздушного судна.

В соответствии со ст. 6 Приказа Минтранса России от 25 сентября 2015 г. N 285 юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, не имеющим выданного сертификата организации по ТОиР, либо имеющим ограничения, указанные в сертификате, запрещено производить техническое обслуживание воздушного судна.

В соответствии с п. «Д» ст. 7 Приказа Минтранса России от 30 июля 2020 г. № 273 при сертификации воздушного судна заявитель обязан предоставить в орган Росавиации копию сертификата организации, проводившей оценку соответствия воздушного судна требованиям к летной годности и охране окружающей среды, неотъемлемой частью которой является Приложение к сертификату с разрешенными видами работ. А1: Самолеты с максимальной взлетной массой свыше 5700 кг; А2:

Самолеты с максимальной взлетной массой менее 5700 кг; А 3: Вертолеты, А4: Воздушные суда, кроме А1, А2 и А3.

Работы, не требующие в соответствии со ст. 8 Воздушного кодекса РФ сертификации организации по техническому обслуживанию не требуют внесения в Приложение к Сертификату организации ТОиР отдельных наименований воздушных судов, если они попадают в категории А1-А4.

Специалист по Техническому обслуживанию на выполнение работ по проведению оценки воздушного судна на его соответствие летной годности и охране окружающей среды и выдаче Акта оценки летной годности в порядке ФАП-273, имеющий в свидетельстве специалиста по техническому обслуживанию воздушных судов квалификационную отметку «В1.6» применительно к легким или сверхлегким воздушным судам или «А7» применительно к сверхлегким воздушным судам не выполняющим коммерческие воздушные перевозки уполномочен к выдаче Акта оценки, поскольку законом не установлено иное.

Обладатель свидетельства с квалификационной отметкой «А7» может выполнять функции по обслуживанию сверхлегких воздушных судов, а так же подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания.

Таким образом, для подтверждения права организации по техническому обслуживанию (ТоИР) на обслуживание и выдачу Акта оценки легких воздушных судов, достаточно предъявить Сертификат ТОиР и документ, подтверждающий наличие работников с необходимыми допусками – без внесения воздушных судов в Приложение Сертификату организации по ТОиР.

В случае, если Эксплуатант авиаработ имеет организацию по техническому обслуживанию в качестве структурного подразделения, (это не является обязательным требованием Приказа Минтранса России от 19 ноября 2020 г № 494, в котором не содержится обязательных норм, требующих наличия у организации по техническому обслуживанию документа подтверждающего её соответствия требованиям ФАП-285, если она является структурным подразделением эксплуатанта авиаработ), Сотрудники эксплуатанта вправе осуществлять техническое обслуживание принадлежащих эксплуатанту воздушных судов, при условии соответствия данных сотрудников требованиям Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации», утвержденных приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147. возможно предъявление свидетельств авиационных специалистов эксплуатантов, документа, подтверждающего сертификацию эксплуатанта и приказа об организации на его базе ТоИР в качестве структурного подразделения.

Таким образом для сверхлегких ВС – организации ТОиР не требуется, Акт оценки может выдавать техник с допуском «В1.6»

С уважением, исполнительный директор Ассоциации авиаработ, В.Н. Цыганаш

