

АССОЦИАЦИЯ АВИАРАБОТ

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

Исх. № 39 от 17.03.2021 г.

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

Уважаемый Алексей Анатольевич!

Практическая реализация Рекомендаций ФАВТ по применению ФАП-273 (Протокол совместного совещания представителей центрального аппарата Росавиации и МТУ 43/01-ПР от 19.02.2021г.) поставила перед эксплуатантами авиационных работ два основных вопроса, разрешение которых входит в компетенцию Центрального аппарата Росавиации, и по которым отсутствие согласованных с эксплуатантами авиаработ процедур исполнения – уже привело к приостановке сертификации.

1. О допустимости введения понятия «тип воздушного судна» в исполнительную документацию МТУ применительно к каждому не-типовому ВС, которое получает СЛГ по Акту оценки.
2. О требованиях, предъявляемых к документам, предоставляемым в МТУ для сертификации по ФАП-273, подтверждающих право организации по техническому обслуживанию (ТоИР) на обслуживание воздушного судна, получающего СЛГ по Акту оценки.

По первому вопросу, эксплуатанты неоднократно обращались в Ассоциацию авиаработ с просьбой довести до сведения Росавиации, что рекомендация Протокола «каждое воздушное судно, сертифицируемое по Акту оценки считать новым типом воздушного судна» (лист 6 протокола 43/01-ПР от 19.02.2021г.), а так 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, 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 юридического статуса «тип», основанное на ненормативном акте** – Протоколе совещания, применительно к ВС, сертифицируемым по Акту оценки –

недопустимо. Это – **превышение полномочий ФАВТ**, поскольку ведет к толкованию и использованию юридического термина «тип», там и тогда, где и когда это не основанно 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 суть проблемы в том, что УПЛГ Росавиации и ОПЛГ МТУ не могут определиться с тем, какой именно документ, подтверждающий право организации по техническому обслуживанию (ТоИР) на обслуживание воздушного судна, получающего СЛГ по Акту оценки требовать от владельца ВС.

Так, предлагалось вводить каждое новое судно как самостоятельный «тип» в Приложение к Сертификату организации по ТоИР. Столкнувшись с необходимостью утверждения нескольких сотен (в перспективе - тысяч) Программ переподготовки техников на каждый новый «тип», отсутствием административных и образовательных мощностей УПЛГ допустило возможность предъявления в МТУ Приложений Сертификатов ТоИР с указанием на обслуживание ЕЭВС с видами двигателей. Позиция УПЛГ постоянно меняется. Есть предложения указывать в Приложении к Сертификату ТоИР «СП-30 и его модификации», «Цессна 172 и ее модификации» и т.д.

В этой связи, эксплуатанты обратись в Ассоциацию авиаработ с просьбой довести до сведения Росавиаци, что п.3 ст. 8 ВЗК РФ не предполагает сертификацию работ по проведению оценки соответствия ВС летной годности и охране окружающей среды. Соответственно, **требование внесения в Сертификат ТоИР тех видов работ, которые не сертифицируются – очевидно незаконно и избыточно.**

Действующим законодательством уже определены полномочия исполнителей данного вида работ. Пунктом 2.25 ФАП-128 к работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица, соответствующие требованиям ФАП-147, имеющие свидетельства авиационного специалиста с квалификационной отметкой дающей права на обслуживание данного вида воздушного судна.

В соответствии с п. 17.8. ФАП-147 обладатель свидетельства с квалификационной отметкой «А 6» или «В1.6» может выполнять функции по

техническому обслуживанию и ремонту самолетов с поршневыми двигателями максимальной взлетной массой до 5700 кг, которые не задействованы в коммерческих воздушных перевозках, а так же подписывать документы о выполненных работах, включая свидетельство о выполнении технического обслуживания.

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.

В соответствии с п. 2.29 ФАП-128 такие лица вправе выдавать свидетельства о выполнении технического обслуживания воздушного судна, определяемое квалификационной отметкой Свидетельства специалиста по ТО ВС. Приложением № 3 к ФАП-32 «Квалификационные отметки, вносимые в свидетельство», квалификационная отметка «А6», «В1.6» или «А7» **не предусматривает указания типа.**

Таким образом, для подтверждения права организации по техническому обслуживанию (ТоИР) на обслуживание воздушного судна, получающего СЛГ по Акту оценки достаточно предъявить Сертификат ТоИР и документ, подтверждающий наличие работников с необходимыми допусками – без внесения изменений 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.

Уважаемый Алексей Анатольевич! Учитывая, что вопросы сертификации возникли в начале сезона авиационных работ, в ситуации истекающих сроков СЛГ по ФАП-118, и потому требуют максимально быстрого разрешения, прошу Вас об организации встречи под Вашим руководством в составе

Кудинов В.В. – начальник УПЛГ Росавиации.

Цыганаш В. Н. – исполнительный директор Ассоциации авиаработ

Исаев А. Ю. – заместитель директора ООО «Р-техник»

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

