**Обзор изменения в нормативно-правовой базе в вопросах**

**поддержания летной годности ГВС**

1. Приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. N 519 Введены в действие Федеральные авиационные правила "Требования к летной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата летной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата летной годности гражданского воздушного судна". ФАП-132 "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации" от 16 мая 2003 года прекратил свое действие. Приказом Минтранса РФ от 22.05.2022 № 169 срок действия ФАП-519 продлен до 1 сентября 2024 г.

В ФАП-519 прописан порядок оформления, приостановления и аннулирования сертификата летной годности экземпляра ВС. Он выдается на основании **сертификата типа**, **аттестата о годности** к эксплуатации либо **иного акта** об утверждении **типовой конструкции** ВС, выданного до 1 января 1967 г.

Новые Правила распространяются на гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов с массой конструкции 115 килограммов и менее, а также беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой 30 килограммов и менее.

Правила устанавливают требования к летной годности ВС – Приложения №2 к правилам. По сравнению с ФАП-132 перечень требований к летной годности существенно сократился и претерпел изменения формулировок, а также включены принципиально новые требования. Так, первым пунктом требований к летной годности установлена необходимость выявления **компонентов ВС, не прошедших сертификацию или квалификацию.** Данная процедура регламентирована другим нормативным документом - Федеральными авиационными правилами "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21", утвержденных приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. N 184.

Также добавлен пункт о необходимости иметь экспортный сертификат летной годности или аналогичный документ, предусмотренный двусторонним соглашением между Российской Федерацией и государством-экспортером ВС в случае, когда ВС изготовлено за пределами Российской Федерации и ввозится на территорию Российской Федерации и запрашивается сертификат летной годности РФ.

Добавлен пункт о необходимости выполнения ремонтных работ в случае повреждения ВС. Остальные виды ремонта не получили отражения в новых требованиях. Предполагаем, что они охватываются термином «техническое обслуживание ВС» в соответствии со п.6 ст.37\_1 Воздушного Кодекса РФ

В новых требованиях к летной годности не нашли отражение, ранее имевшие место в ФАП-132, установки:

- судовые документы и их соответствие требованиям воздушного законодательства (в ФАП-128 требования к судовым документам остались);

- требования к пономерной документации («пономерная документация содержит все необходимые записи»);

- требования к эксплуатационной документации («эксплуатационная документация содержит все изменения и дополнения, которые внесены в установленном порядке»). Требование к эксплуатационной документации содержится в п.7 ФАП и предполагает соблюдение при проведении процедуры сертификации.

- требования к остатку ресурса и срока службы ВС и компонентов, имеющих ограниченный ресурс или срок службы;

- требование о необходимости выполнения доработок;

- требование о необходимости устранения всех неисправностей и их последствий;

Последние три пункта входят составной частью в термин «техническое обслуживание», видимо поэтому в новом ФАПе Минтранс посчитал возможным не выделять эти требования отдельно.

В рамках поддержания летной годности предусмотрены разовые осмотры и проверки, назначенные уполномоченным органом исключительно в рамках реализации мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов. Других причин для проведения осмотров и проверок не предусмотрено.

В новых правилах требования к сохранению летных характеристик ВС подтверждаются по данным средств объективного контроля. Проведение контрольного полета для подтверждения сохранения основных летных характеристик не предусмотрено.

В новых правилах требование к изменению конструкции ВС сформулировано иначе: «не должно быть несертифицированных изменений(модификаций) конструкции ( в том числе изменения компонентов и программного обеспечения).

Данная формулировка обусловлена ранее принятым и вступившим в действие ФАП-21, содержащие правила сертификации авиационной техники, в том числе в случае изменений в конструкции ВС.

В приложении 2 исключены ранее существовавшие в ФАП-132 перечень методов, средств и способов, позволяющих определить степень соответствия экземпляра ВС установленным требованиям.

В новом ФАПе отсутствует пункт, содержащий требование к заявителю (держателю СЛГ) незамедлительно информировать уполномоченный орган об инцидентах и авиационных происшествиях.

Установлен срок действия СЛГ. По новым правилам, СЛГ выдается на период срока службы (ресурса) ВС, установленного разработчиком. Ранее СЛГ выдавался на период не более чем два года.

Для  получения СЛГ, в случае принятия заявки уполномоченным к

рассмотрению, заявитель должен привлечь по своему выбору аккредитованную организация, для участия в работе по оформлению СЛГ.

При выявлении несоответствий требованиям, установленным в приложении N 2 к ФАП-519, эксплуатант (собственник) по своему выбору также привлекает аккредитованную организацию для подготовки заключения о соответствии экземпляра ВС установленным требованиям.

В ФАП-519 определен порядок осуществления инспекционного контроля летной годности ВС. Плановый инспекционный контроль проводится раз в год (в ФАП-132 было не чаще 1 раза в год, что предполагало возможность большего периода, чем год). Внеплановый инспекционный контроль проводится при наличии информации о нарушении правил по эксплуатации и (или) поддержания летной годности ВС.

Результаты инспекционного контроля летной годности ВС являются основанием для принятия уполномоченным органом в области гражданской авиации решения **о приостановлении** или **возобновлении** (в случае приостановления) действия сертификата летной годности в пределах срока его действия. По результатам инспекционного контроля летной годности ВС составляется акт инспекционного контроля летной годности ВС.

Для возобновления действия СЛГ, приостановленного на основании результатов инспекционного контроля, эксплуатант (владелец) направляет в уполномоченный орган заключение об устранении оснований для приостановления СЛГ.

СЛГ подлежит аннулированию решением уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдавшим СЛГ в случае, если не были устранены основания приостановления действия СЛГ по результатам инспекционного контроля в срок до 90 суток после дня принятия решения о приостановлении его действия.

Приведены рекомендуемые образцы документов при осуществлении процедуры получения сертификата летной годности.

2. Новая редакция Воздушного Кодекса РФ: на основе изменений, внесенных Федеральными законами от 30.12.2021 N 488-ФЗ (ред. 14.03.2022), от 14.03.2022 N 56-ФЗ, вступивших в силу с 01.09.2022

- пункт 1 статьи 8 дополнен подпунктом 4. «Деятельность юридических лиц, осуществляющих разработку и изготовление подлежащей обязательной сертификации в соответствии с подпунктами 2, 2.1 и 3 настоящего пункта авиационной техники, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов нетиповой конструкции, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, а также светосигнального и метеорологического оборудования, устанавливаемого на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов.

- из пункта 3 статьи 8, в котором определены лица, которые могут осуществлять свою деятельность при наличии документа, подтверждающего соответствие указанных лиц, требованиям федеральных авиационных правил, исключены юридические лица, осуществляющие разработку и изготовление воздушных судов и другой авиационной техники, но вместе с тем добавлены юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ. Также в этот пункт добавлены юридические лица, осуществляющие деятельность по управлению поддержанием летной годности вышеуказанных элементов

- В ст. 35 в описание понятия летной годности добавлены беспилотные авиационные системы и их элементы, а также указано о необходимости соответствия помимо типовой конструкции, также характеристикам, установленным актом оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и требованиям в области охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. Требования к летной годности устанавливаются нормами летной годности, утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), и обязательны для применения федеральными органами исполнительной власти, а также юридическими и физическими лицами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации, ремонте и техническом обслуживании беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов. Указанные нормы летной годности не подлежат Государственной регистрации.

- в пункт 1 статьи 37 внесено изменение, указывающее, что сертификат типа выдается при условии соответствия гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, беспилотных авиационных систем сертификационному базису. В прежней редакции устанавливалось соответствие требованиям к летной годности и охране окружающей среды

- статьи 37 добавлена пунктом 1.1, в котором дается понятие сертификационного базиса

«Сертификационный базис» - совокупность требований, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. Сертификационный базис разрабатывается юридическим лицом, осуществляющим разработку авиационной техники на основании требований к летной годности и к охране окружающей среды

- в пункт 3 ст. 37 внесены изменения, в соответствии с которыми при серийном производстве авиационная техника, конструкция которых признана типовой, проходит испытания в порядке, установленном федеральными авиационными правилами и завершается выдачей сертификата летной годности или эквивалентного ему документа

- Пункт 4 статьи 37 - изложен в новой редакции: разработчик обеспечивает соответствие типовой конструкции или изменение типовой конструкции требованиям сертификационного базиса

- Пункты 3 - 4 статьи 37.1 исключены

- Пункт 6 статьи 37.1 - изложен в новой редакции. Дается новое понятие термина «техническое обслуживание»

-Пункт 7 статьи 37.1 - изложен в новой редакции. Правила наземного обслуживания и технического обслуживания не распространяются на легкие и сверхлегкие гражданские воздушные суда, не осуществляющие коммерческие воздушных перевозок и авиационные работы; устанавливаются федеральными авиационными правилами и включают в себя в том числе перечень работ по наземному и техническому обслуживанию. Правила технического обслуживания устанавливаются зависимости от максимальной взлетной массы гражданских воздушных судов и целей их использования (коммерческие воздушные перевозки, авиационные работы, полеты авиации общего назначения).

- пункт 8 статьи 37.1 дополнен новым абзацем:

«Форма и порядок выдачи документов, устанавливающих ограничения эксплуатации гражданских воздушных судов, порядок снятия ограничений эксплуатации гражданских воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.»

- Внесена новая статья 37.2, раскрывающая понятие «поддержание летной годности» и «управление поддержанием летной годности»

Поддержание летной годности - совокупность процессов, обеспечивающих соответствие беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов требованиям к летной годности и к охране окружающей среды и поддержание беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов в состоянии, соответствующем требованиям эксплуатационной документации и воздушного законодательства Российской Федерации, на протяжении срока их службы.

Порядок поддержания летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами в зависимости от максимальной взлетной массы гражданских воздушных судов и целей их использования.

Требования к организациям, осуществляющим управление поддержанием летной годности подлежащих обязательной сертификации беспилотных авиационных систем и (или) их элементов, гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, за исключением легких, сверхлегких гражданских воздушных судов, не осуществляющих коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, в том числе к персоналу таких организаций, устанавливаются федеральными авиационными правилами.