



РПКБ+

Акционерное общество

«Раменское приборостроительное конструкторское бюро»

(АО «РПКБ»)

Гурьева ул., д.2, г. Раменское, Московская обл., 140103

Тел./факс: +7 (495) 556-22-19 (многоканальный); e-mail: rpkb@rpkb.ru; www.rpkb.ru

27.03.19. № ФКБО ГА-1/2-0191ЭП

На № ТП-АК-6 от 25.03.19

Замечания к проекту ФАП-21

Ассоциация организаций по
содействию авиационному развитию
Председателю Правления
Ассоциации
А.А. Киму

Уважаемый Алексей Анатольевич!

Рассмотрев направленный проект приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», направляем Вам свои замечания.

Приложение: Замечания к проекту ФАП 21 – 2 л.

Директор Филиала АО «РПКБ»

А.В. Евгенов

Исп. Кузьмин И.Г.
Тел. 498 4831764

Замечания к проекту ФАП-21

Разработанный проект ФАП-21 базируется, в значительной мере, на АП-21 издания 2013 года, хотя в новом документе есть упоминания о СУБП и беспилотниках.

На первый взгляд, текст ФАП-21 похож на текст европейской Части 21 (приложение I к Решению Еврокомиссии 748/2012), но заголовки разделов и формулировки пунктов в этих двух документах имеют значительные различия. Различаются порядок проведения работ, этапы и т.п.

В принципе, российские и европейские части 21 не обязаны быть идентичными, но формулировки аналогичных пунктов можно было бы выровнять. Например, даже такое фундаментальное понятие, как "безопасность полетов" в ФАП-21 определяется:

*«**Безопасность полетов** - состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушного судна или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются».*

а в РУБП ИКАО (Россия - член ИКАО):

*«**Безопасность полетов** – состояние, при котором возможность причинения ущерба лицам или имуществу снижена до приемлемого уровня и поддерживается на этом или более низком уровне посредством постоянного процесса выявления опасных факторов и управления факторами риска для безопасности полетов»*

Определение, приведенное в РУБП ИКАО, конечно, носит более общий характер и более корректно.

Из принципиальных различий, влияющих на признание российской системы сертификации, описываемой ФАП-21, можно отметить следующие:

1. Отсутствуют требования к Системе гарантии проектирования (СГП), являющиеся ключевыми в Разделе J европейской Части 21 для одобрения организации разработчика
2. Отсутствуют требования к Данным по эксплуатационной пригодности (Operation suitability data - OSD), введенные в европейские нормы Решением Еврокомиссии (ЕС) № 69/2014 от 27 января 2014 г., которые являются настолько же важными, как и требования к летной годности и охране окружающей среды.
3. Отсутствуют разработанные Методы определения соответствия (МОС) и Руководящий материал (РМ) к Части 21 (AMC and GM to Part-21), без которых затруднительно подтвердить соответствие выполнения требований Части-21 (в нашем случае, ФАП-21). Для удобства работы с Частью 21 EASA выпускает интегрированный документ "Облегченный доступ к правилам сертификации летной годности и охраны окружающей среды" ("Easy Access Rules for Airworthiness and Environmental Certification (Regulation (EU) № 748/2012) объемом в 471 стр. (прилож.) В EASA считают, что только такой интегрированный документ обеспечивает выполнение требований Части 21 в полном объеме.

Рекомендации по дальнейшим действиям могут быть следующими:

1. Учитывая затянувшиеся сроки разработки ФАП-21, принять их в представленном виде.
2. Принимая во внимание опыт нормотворчества, например, в Европе, где правила меняются регулярно, в частности, Часть 21, принятая в 2012 году, действует сейчас с изменениями от 2013, 2014, 2015 и 2016 годов, а (МОР)ы и Руководящий материал (РМ) к Части 21 (AMC and GM to Part-21) действуют в виде издания 2 с поправкой 7, принятой в 2017 году, включить в Протокол требования необходимости внесения регулярных изменений в ФАП-21, включив в список первоочередных изменений устранение 3-х вышеперечисленных пунктов различий.
3. Включить в Протокол требование разработки Плана работ по нормотворчеству, подобного "Европейской программе нормотворчества (Rulemaking and Safety Promotion Programme including the EUropean Plan for Aviation Safety (EPAS)" (прилож.), имея конечной целью разработку Двустороннего соглашения РФ - ЕС по безопасности полетов (BASA).
4. Включить в Протокол разработку Дорожной карты формирования Центра компетенции по международной сертификации для подготовки всех документов, необходимых для достижения конечной цели подписания BASA.