

Замечания и предложения СЦ ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова» к проекту Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21» (вариант от 18.03.2019г.)

1. В новой редакции ФАП-21 существенно уменьшается роль Сертификационных центров (СЦ) в процессе сертификации.
Все работы по экспертизе проводит Авиационный регистр РФ, а Сертификационные центры привлекаются Авиационным регистром РФ только «при необходимости» и не во все виды работ (например, СЦ не привлекаются на этапе макета комплектующего изделия), при этом сертификационная документация согласованию с СЦ не подлежит. В качестве альтернативного варианта предусмотрена замена Сертификационных центров рабочими группами Росавиации, состав которых формируется на основе рекомендаций Авиарегистра РФ и Заявителя.
2. Под новое определение Сертификационного центра теперь подпадают только организации, подведомственные Уполномоченному органу, что исключает участия в сертификации СЦ институтов промышленности, таких как ФГУП «ЦИАМ им. П.И. Баранова», ФГУП «ЦАГИ», ФГУП «ГосНИИ АС», а также некоторых аккредитованных в качестве Сертификационных центров организаций (ООО «СЦ «Материал», ЗАО «НМЦ Норма», ООО «ЛИИ-ЦС»).
3. Оплата работ по сертификации предполагается только для Авиарегистра РФ.
4. Сертификационные центры исключаются из процесса разработки методов определения соответствия (МОС): в новой редакции ФАП-21 указано только, что Разработчик выбирает МОС, согласовывает с Авиарегистром РФ и утверждает в Росавиации.
5. Продолжается процесс «размывания» ответственности за нормирование и надзорные функции между Минтрансом РФ и Росавиацией, что нашло свое отражение в новом проекте ФАП-21: в отличие от АП-21 2013г. Уполномоченный орган по сертификации не разрабатывает авиационные правила и, как следствие, не принимает окончательного решения об их трактовке, а только осуществляет консультации. При этом в соответствии с руководством по лётной годности 9760 ИКАО ответственность за разработку норм и контроль за их выполнением должен нести инженерный департамент ВГА (АЕД), который в настоящий момент находится в структуре Росавиации.
Также вызывает вопросы распределение ответственности между Авиарегистром РФ и Росавиацией: например, не понятно, что понимается под «полнотой и качеством проведения сертификационных работ», за которые несет ответственность Авиарегистр РФ.

6. Раздел «Термины и определения» содержит большое количество некорректных определений, неточностей и требует переработки. Например, в определении термина «Авиационная техника (изделие)» указано, что двигатель является компонентом ВС, что не соответствует положениям документов ИКАО и Воздушного кодекса РФ; в определении термина «Комплектующее изделие» используется словосочетание «изделие III класса», в то время как комплектующее изделие является компонентом III класса. Из определения термина «Норм летной годности» не понятно, в виде какого документа НЛГ будут оформляться и как будут «встраиваться» в новую систему нормативной документации, также как не понятна и судьба других документов, обеспечивающих толкование авиационных правил, установление методов определения соответствия, детализацию порядка и взаимодействия участников сертификации (циркуляры, руководства, директивные письма, квалификационные требования и т.д.).
7. Введенное вновь понятие «Заключение» вызывает вопрос о его юридической силе, поскольку заключения о соответствии (см. Руководство по летной годности 9760 ИКАО) могут выдавать либо сотрудники инженерного департамента Ведомства гражданской авиации (то есть Росавиации), либо уполномоченные от лица Росавиации назначенные представители или организации в рамках системы делегирования полномочий (в настоящий момент в РФ не предусмотрено на законодательном уровне делегирование Росавиацией полномочий по сертификации юридическим или физическим лицам).
8. Многочисленные упоминания по тексту ФАП-21 о том, что сертификационные работы выполняются за счет средств Заявителя, а также описание механизма заключения дополнительных соглашений, выглядят неуместными.
9. Перечень проводимых Росавиацией и Авиарегистром РФ работ (п. 21.4А) является неполным и не учитывает все функции Уполномоченного органа, предусмотренные Руководством по летной годности ИКАО и процедурами сертификации (например, работы в рамках поддержания летной годности).
10. Необоснованно увеличено количество этапов сертификации АТ (п. 21.4В).
11. Вместо Макетной комиссии при сертификации типа АТ проводятся «технические совещания», в которых не понятно, кто участвует и кто руководит ими.
12. Неоднозначно прописано понятие «Независимой инспекции» («инспекция – лицо») и её функции (п.п. 21.2, 21.5А, 21.11(b)).
13. По тексту ФАП-21 некорректно, а местами противоречиво используются термины «утверждение» и «одобрение». Например, в п. 21.17 Сертификационный базис утверждается Росавиацией не только по результатам сертификации, но и в процессе проведения сертификационных работ (в АП-21 2013г. промежуточные версии одобряются);

Сертификационный базис при получении Сертификата типа утверждается, при получении Дополнительного Сертификата типа – одобряется и т.д.).

14. В разделе 21.18 не предусмотрена возможность оформления внутренних авиационных правил РФ по охране окружающей среды (приведены ссылки только на Приложение 16 ИКАО).
15. В п. 21.19 введено новое понятие «существенных главных изменений», однако однозначной трактовки данного термина в проекте ФАП-21 не приведено. Включение в ФАП-21 новой классификации изменений типовой конструкции требует более тщательного изучения и обсуждения.
16. В целом документ не проработан должным образом, характеризуется большим количеством грамматических, пунктуационных и лексических ошибок, некорректной нумерацией пунктов и противоречивой информацией, изложенной в разных разделах (например, оборудование управления БАС в одном случае является компонентом I класса, в другом - III класса и т.д.)