



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ПРОТОКОЛ

Совместного совещания представителей управлений центрального аппарата и межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта

03.02.2021

Москва

№ 19.02.2021

43/01-ПР

ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОВАЛ

Начальник Управления летной эксплуатации
Федерального агентства воздушного транспорта
М.Ю. Костылев

Присутствовали:

от Федерального агентства воздушного транспорта:

начальник Управления летной эксплуатации	М.Ю. Костылев;
начальник Управления инспекции по безопасности полетов	А.М. Шайкамалов;
заместитель начальника Управления летной эксплуатации	Д.В. Ключников;
заместитель начальника Управления поддержания летной годности воздушных судов	С.А. Агафошкин;
начальник отдела сертификации эксплуатантов Управления летной эксплуатации	А.А. Кузьмин;
заместитель начальника отдела сертификации эксплуатантов Управления летной эксплуатации	А.С. Сурин;
заместитель начальника Управления правового обеспечения и имущественных отношений	Е.В. Примечалова;
Заместитель начальника отдела сертификации объектов гражданской авиации Управление транспортной безопасности	О.А. Новикова

**межрегиональные территориальные управления воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта:**

начальники (руководители), заместители и специалисты межрегиональных территориальных управлений воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта

Обсуждение вопросов применения вступивших в силу Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта»

(М.Ю. Костылев, А.М. Шайкамалов, С.А. Агафшкин, А.А. Кузьмин, А.С. Сурин, Е.В. Примечалова, О.А. Новикова)

Слушали и приняли к сведению:

Информацию начальника Управления летной эксплуатации Федерального агентства воздушного транспорта М.Ю. Костылева о вступлении в силу с 1 января 2021 года приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 ноября 2020 года № 494 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, включенные в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа (сертификата эксплуатанта), подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификата эксплуатанта» (далее – ФАП – 494), о сформированном перечне вопросов, поступившем от территориальных управлений, по подготовленным контрольным картам и установленным в соответствии с поручением Первого заместителя Министра транспорта Российской Федерации – руководителя Федерального агентства воздушного транспорта от 19.01.2021 № 2/01 – ПОР (далее – Поручение) и порядке обсуждения вопросов.

Обсудили вопрос:

Необходимо ли издание приказа Минтранса России об отмене Административного регламента, утверждённого приказом от 13.03.2013 № 86.

Отметили:

Будет подготовлено и направлено письмо в Минтранс России на издание приказа Минтранса России «О признании утратившим силу Административного регламента, утверждённого приказом от 13.03.2013 № 86», а так же Поручением дано указание разработать административный регламент Федерального агентства воздушного транспорта для ФАП-494.

Обсудили вопрос:

Будет ли разработан временный порядок применения ФАП – 494 до утверждения Административного регламента?

Отметили:

Временный порядок применения ФАП – 494 до утверждения Административного регламента разрабатываться не будет.

Обсудили вопрос:

Действует ли сертификат эксплуатанта, выданный в соответствии с ФАП - 249?

Отметили:

Действует до окончания срока действия, внесения в него изменений или аннулирования.

Обсудили вопрос:

Законно ли внесение изменений (переоформление) в сертификат, выданный по ФАП-249, с выдачей спецификации в части включения и исключения воздушных судов?

Отметили:

Внесение изменений в сертификат эксплуатанта или спецификации предусмотрено пунктами 3.1, 3.7, 3.8, 3.10, 3.13, 3.18, 3.29 ФАП – 494. При внесении изменений в части включения, исключения ВС и видов авиационных работ, прописанных в ФАП-128, предлагается оформлять спецификации в соответствии с приложением № 4 ФАП-494.

Обсудили вопрос:

На основании каких документов будут вноситься изменения в такие сертификаты?

Отметили:

Заявление и копии документов указаны в пунктах 3.1, 3.3, 3.5, 3.7, 3.8, 3.13 ФАП – 494, исчерпывающий перечень документов будет определен в Административном регламенте.

Обсудили вопрос:

Будут ли распространяться на эксплуатантов, которым выданы сертификаты в соответствии с ФАП–249, требования ФАП-494 в части необходимости разработки РУБП и программы авиационной безопасности, планирования и выполнения плановых (внеплановых) выездов и т.д, а так же проведения плановых выездов?

Отметили:

Согласно пункта 2.17 ФАП-494 эксплуатант должен реализовывать процедуры по подготовке руководящих документов и ознакомление персонала эксплуатанта (РПП, РУБП, программа по обеспечению АБ).

Согласно пунктов 2.24 и 2.25 ФАП – 494 уполномоченному органу необходимо проводить периодические плановые выезды к эксплуатантам в целях подтверждения их соответствия требованиям ФАП – 494 в соответствии с годовым планом, но не реже одного раза в 2 года.

В годовой план включать всех эксплуатантов у кого истекает срок 2 года в текущем году.

Обсудили вопрос:

Как формировать и присваивать номера сертификата эксплуатанта (уникальный буквенно-цифровой код)?

Отметили:

Порядок присвоения номера будет осуществляться по порядку автоматически ФГИС РЭВС, начиная с «АР-1», далее «АР-2», «АР-3» и т.д.

Номер аннулированного СЭ не будет использоваться повторно, даже если подана заявка на получение аннулированного СЭ юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, ранее имевшим СЭ.

Обсудили вопрос:

На каких бланках строгой отчетности выписывать бессрочный сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ?

Отметили:

Для сертификата эксплуатанта заказаны бланки с защитой В и серией АР 000001-002000.

Обсудили вопрос:

Почему в ФАП-494 не установлены требования к руководящему персоналу и не прописана возможность совмещение должностей ?

Отметили:

ФАП - 494 не предусматривает требования к руководящему персоналу. Требования к руководящему персоналу будут прописаны в документе разрабатываемом Минтранс России в соответствии со статьей 8 Воздушного кодекса Российской Федерации об обязательной аттестации авиационного персонала.

Обсудили вопрос:

Требования п. 2.2 должны выполняться на момент внесения воздушных судов в сертификат эксплуатанта или на момент выполнения авиационных работ?

Отметили:

Воздушное судно должно соответствовать требованиям пункта 2.2 при внесении видов АР в спецификацию.

У типового ВС, оборудование прописано в документации.

У ВС обладающих сертификатом летной годности, выданным на основании акта оценки ВС на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среде, при выполнении АР акт оценки составляется с тем оборудованием, которое заявлено и выдается СЛГ. При включении нового оборудования для нового вида АР сначала оформляется акт оценки со всем имеющимся оборудованием, получается СЛГ, а затем подается заявление на переоформление спецификации.

Обсудили вопрос:

Потребуется ли внесение изменений в эксплуатационную спецификацию при изменении установленного на воздушном судне оборудования для перевода его из одного вида авиационных работ на другой?

Отметили:

Если при внесении записи по видам АР подтверждение соответствия ВС проводилось с оборудованием на заявленные виды АР, то дополнительное заявление не требуется, а если вид АР и оборудование не заявлялось, то необходимо подать заявление пройти процедуру подтверждения соответствия с целью внесения изменений в СЭ и спецификацию в части получения допуска к новому виду авиационных работ с учетом дозаявленного нового оборудования.

Обсудили вопрос:

На какие виды авиационных работ распространяется запрет применительно к воздушным судам, обладающих сертификатом лётной годности, выданным на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к лётной годности и охране окружающей среды?

Отметили:

Воздушное судно должно соответствовать требованиям пункта 2.2 при внесении видов АР в спецификацию. Перечень видов АР, к которым возможно допустить для типовых ВС определяется оборудованием, прописанным в документации по ВС, для ВС, обладающих сертификатом летной годности, выданным на основании акта оценки ВС на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среде.

Обсудили вопрос:

Является ли каждое воздушное судно, обладающее сертификатом лётной годности, выданным на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к лётной годности и охране окружающей среды (далее –

получившее сертификат лётной годности в соответствии с требованиями ФАП-273), новым типом?

Отметили:

Любое ВС, обладающее сертификатом лётной годности в соответствии с требованиями ФАП-273, является новым типом.

Обсудили вопрос:

Спецификацию на ВС выдавать на каждое ВС отдельно и когда переподписывать ее?

Отметили:

Выдавать спецификацию на каждое воздушное судно отдельно так как проще вносить изменения и актуализировать бортовую документацию на ВС в соответствии с приложением № 4 в ФАП – 494.

Обсудили вопрос:

Куда сдавать спецификацию на ВС?

Отметили:

В МТУ, которое выдавало данную спецификацию.

Обсудили вопрос:

В связи с требованиями пункта 3.2 потребуется ли передавать дела эксплуатантов в МТУ по месту регистрации в Федеральной налоговой службе?

Отметили:

При выдаче нового сертификата дело формируется в МТУ, выдавшем СЭ.

Прежний СЭ и документация должны сохраняться в архиве того МТУ, где выдавался прежний СЭ.

Обсудили вопрос:

Какие документы должны быть представлены на ВС и на Перечень минимального обязательного оборудования ВС заявленного для выполнения конкретных видов авиационных работ по перечню ФАП – 494 и где эксплуатант отражает этот перечень?

Отметили:

Для типовых ВС оборудование прописано в эксплуатационно-технической документации на тип ВС, для ВС обладающих сертификатом лётной годности, выданным на основании акта оценки ВС на его соответствие требованиям к лётной годности и к охране окружающей среде в акте.

Целесообразно указывать в разделах РПП эксплуатанта, разрабатываемых согласно пунктов 6.3, 4.10 ФАП-128, а именно «правила в отношении перечня минимального исправного оборудования в случаях применения MEL». Данное требование будет учтено при разработке новых ФАП по подготовке и выполнения полетов в ГА РФ.

Обсудили вопрос:

Кто определяет оборудовано ли ВС должным образом и каким документом определён порядок оборудования ВС для конкретных видов авиационных работ?

Отметили:

Для типовых ВС оборудование прописано в документации ВС, для ВС, обладающих сертификатом летной годности, выданным на основании акта оценки ВС на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среде, в акте.

Обсудили вопрос:

Каким документом у эксплуатанта определяется поддержание лётной годности и организация технического обслуживания?

Отметили:

Целесообразно указывать в разделе РПП эксплуатанта, разрабатываемых согласно пункта 4.10 ФАП-128, а именно «описание системы управления техническим обслуживанием». Данное требование будет учтено при разработке новых ФАП по подготовке и выполнению полетов в ГА РФ.

По ФАП - 285 организация по техническому обслуживанию может входить в структуры эксплуатанта, так и быть самостоятельной организацией и осуществлять техническое обслуживание по договору.

Обсудили вопрос:

Возможно ли внесение сертификат эксплуатанта ВС как новый тип для легкого и сверхлегкого ВС, имеющих сертификат летной годности единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения (далее - ЕЭВС АОН), выданный по ФАП-118?

Отметили:

Невозможно, так как ФАП- 494 не предусматривает включение в СЭ воздушных судов, имеющих сертификат летной годности ЕЭВС АОН, выданный по ФАП-118 и это противоречит статье 21 Воздушного кодекса Российской Федерации, которая определяет, что к АОН относится гражданская авиация, не выполняющая КВП и АР, соответственно ЕЭВС АОН в АР применять не представляется возможным.

Обсудили вопрос:

Каким документом руководствоваться при подтверждении соответствия юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил при том, что Административный регламент, утверждённый приказом Минтранса от 13.03.2013 № 86, не утратил свою силу?

Отметили:

Нормы применения Административного регламента, утверждённого приказом Минтранса от 13.03.2013 № 86, прописаны к утратившему силу приказу Минтранса России от 23.12.2009 № 249 «Об утверждении Федеральных авиационных правил

«Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», соответственно данные нормы нельзя применять к ФАП – 494.

Обсудили вопрос:

Кто должен подписывать Сертификат эксплуатанта?

Отметили:

СЭ будет подписывать руководитель (начальник) межрегионального территориального управления Росавиации в соответствии с изменениями, которые будут внесены в положения межрегиональных территориальных управлений Росавиации согласно Поручения от 19.01.2021 №2/01-ПОР.

Обсудили вопрос:

Какой перечень видов АР необходимо вписывать в спецификацию?

Отметили:

До внесения изменений в Главы VI и VII ФАП-128, касающихся Перечня видов авиационных работ и их применения, включение не прописанных видов АР в ФАП – 128 в СЭ не представляется возможным.

Обсудили вопрос:

Относятся ли изменения информации, указанной в сертификате эксплуатанта и спецификации (части 1, 3, 8 электронной заявки), к изменениям в сертификат эксплуатанта, а информация из частей 2, 4, 5, 6, 7 электронной заявки к изменениям в основные данные?

Отметили:

Изменения информации, указанной в сертификате эксплуатанта и спецификации (части 1, 3, 8 и части 2, 4, 5, 6, 7 электронной заявки), относятся к изменениям в сертификат эксплуатанта.

Обсудили вопрос:

При получении эксплуатантом допуска на выполнение авиационно-химических работ в случае если эксплуатант намерен выполнять полеты в целях авиационной охраны лесов и тушения пожаров лесов к какому виду АР относить полеты по активному тушению пожаров, так как согласно пункта 7.27 ФАП-128 относятся к лесоавиационным работам?

Какие виды, подвиды прописывать в спецификациях?

Отметили:

При получении эксплуатантом допуска на выполнение авиационно-химических работ в случае если эксплуатант намерен выполнять полеты в целях тушения пожаров согласно пункта 7.27 ФАП-128 необходимо получать допуск к лесоавиационным работам.

В спецификациях прописываем те виды авиационных работ, которые заявлены и соответствуют федеральным авиационным правилам. На подвиды, к выполнению

которых оснащение ВС не соответствует требованиям федеральных авиационных правил, в спецификацию вписываем ограничение (исключение).

Обсудили вопрос:

В каком случае указывается информация о заявителе (эксплуатанте) на английском языке и какой перечень документов прикладывать к заявлению?

Отметили:

При получении СЭ заявителю необходимо предоставлять всю информацию для оформления бланка СЭ и спецификации на двух языках с нотариально заверенным переводом. Перечень будет прописан в Административном регламенте.

Обсудили вопрос:

Какой должен быть вид электронного заявления?

Отметили:

Заявление в электронном виде следует оформлять в формате данных, совместимом с форматом ФГИС РЭВС. Формат обменного файла электронного заявления устанавливается Росавиацией и размещается на сайте Росавиации.

Требования к формату электронного файла будут прописаны в Административном регламенте и выложены на официальном сайте Росавиации.

Обсудили вопрос:

Могут ли два эксплуатанта использовать одно электронное заявление?

Отметили:

Нет. Заявление в электронном виде в формате обменного файла подаётся только одним заявителем (юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем).

Обсудили вопрос:

Будет ли меняться форма свидетельства пилота?

Какая организация и в каком порядке будет обучать пилотов конкретным видам авиационных работ?

Какие требования к такой организации, какой документ о прохождении обучения должен быть выдан пилоту в целях получения квалификационной отметки?

Кто должен иметь квалификационную отметку и кому ее иметь не требуется?

Отметили:

Форма свидетельства пилота определена Федеральными авиационными правилами «Требования, предъявляемые к оформлению и форме свидетельств авиационного персонала гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 10.02.2014 № 32.

Обучение будет проводиться в сертифицированном АУЦ, требования к которым определены Федеральными авиационными правилами «Требования к образовательным организациям и организациям, осуществляющим обучение

специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие образовательных организаций и организаций, осуществляющих обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиационного персонала, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденными приказом Минтранса России от 29.09.2015 № 289.

Данная отметка будет проставляться в свидетельство частного пилота.

Обсудили вопрос:

Возможно ли согласно пункта 2.7 ФАП-494 к управлению беспилотным воздушным судном допускать лицо из числа специалистов авиационного персонала гражданской авиации, прошедшее обучение и имеющее выданное уполномоченным органом в области гражданской авиации соответствующее свидетельство?

Отметили:

Пункт 2.7. не применяется до 01.03.2022. До этого времени необходимо:
внести изменения в ФАП-147 от 12.09.2008 № 147 в части касающейся требований к внешнему пилоту;
внести изменения в ФАП-32 от 10.02.2014 № 32 в части касающейся требований к свидетельству внешнего пилота;
разработать типовые программы подготовки авиационного персонала в соответствии с пунктом 4.1 Поручения руководителя Росавиации от 19.01.2021 № 2/01-ПОР.

Обсудили вопрос:

Как действовать эксплуатанту в случае если у специалиста, привлекаемого для выполнения работы по договору гражданско-правового характера, истекают сроки действия квалификационной проверки техники пилотирования, медицинского заключения или прохождения периодической теоретической подготовки до завершения выполнения авиационных работ?

Отметили:

Привлекать персонал, который будет соответствовать заявленным видам авиационных работ на весь привлекаемый период.

Обсудили вопрос:

Каким образом в Заявке (ИСВТ) осуществляется учет и контроль рабочего времени авиационного персонала, привлекаемого эксплуатантом по договору гражданско-правового характера в соответствии с пунктом 2.5?

Отметили:

Информация о налете указанная в летной книжке, включается в соответствующий раздел формата электронной заявки.

Обсудили вопрос:

Каким нормативным документом определен перечень имущества, которым должен владеть эксплуатант (производственными помещениями и иным имуществом, необходимым для выполнения заявленных авиационных работ)?

Отметили: Требования к помещениям, оборудованию и условиям выполнения работ в организации по ТО определены в Федеральными авиационными правилами «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил», утвержденными приказом Минтранса России от 25.09.2015 № 285, кроме того, наличие объектов инфраструктуры (зданий, сооружений) определено «Воздушным кодексом Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ, ФАП-128 и пунктом 2.10 ФАП – 494).

Обсудили вопрос:

Необходимо ли прикладывать документы к каждой Части 4 «Лётный экипаж, кабинный экипаж» заявления, состоящей из двух частей. Предусмотрено ли представление документов в электронном виде?

Отметили:

Часть 4 «Лётный экипаж, кабинный экипаж» заявления состоит из одной таблицы, которая представлена в Приложении 2 ФАП - 494 на двух листах. Документы, подтверждающие сведения, указанные в Части 4 «Лётный экипаж, кабинный экипаж» заявления, должны быть приложены к каждому листу Части 4.

Обсудили вопрос:

Каким образом определить достоверность копий, представленных эксплуатантом (заявителем) и документов для подтверждения и принятия решения о соответствии или несоответствии основных данных и документов?

Отметили:

Существует два способа подтверждения документов:

- путем предоставления копий и оригиналов (прописывается в административном регламенте). Специалист, принимающий документы, сверяет копии с оригиналами и ставит свою подпись подтверждающую, что копия соответствует оригиналу;
- нотариально заверенные копии;
- предоставление документов, подписанных электронно-цифровой подписью (в настоящий момент данная функция пока не реализована);
- в случае поступления документов по почте, документы должны быть нотариально заверены.

Дополнительно: так как все реестры в Российской Федерации ведутся на русском языке, в случае если документы поступают на другом (иностранном языке), они в обязательном порядке должны содержать нотариально заверенный перевод на русский язык.

Обсудили вопрос:

Как защищены лица представителя заказчика, находящиеся на борту ВС? Не определен размер страхового покрытия.

Отметили:

Данный вопрос требует дополнительного рассмотрения и связан с возможностью его рассмотрения в рамках внесения изменений в Воздушный кодекс. Предложено Привожскому МТУ Росавиации сформулировать конкретное предложение и направить на электронную почту в Управление правового обеспечения и имущественных отношений Росавиации для дополнительной проработки в части внесения изменений в Воздушный кодекс.

Обсудили вопрос:

Возможно ли применение общего РПП для выполнения АР по ФАП-494 эксплуатантам, уже имеющим сертификаты (свидетельства) эксплуатанта КВП (АОН)?

Отметили:

Федеральные авиационные правила не предусматривают единого документа. Структура РПП для эксплуатантов КВП установлена в V главе ФАП-128, структура РПП для эксплуатантов АР установлена в IV и VI главах ФАП-128, структура РПП для АОН – только IV главой ФАП-128. Структурно РПП разрабатывается на основании пункта 4.10 и 6.3 ФАП - 128.

Обсудили вопрос:

При установлении срока устранения несоответствий в каких случаях руководствоваться пунктом 2.28, а в каких – пунктами 3.17, 3.18?

Отметили:

Пунктом 3.17 предоставляется дополнительные 10 рабочих дней на устранение несоответствий при проведении процедур по заявлениям эксплуатанта (заявителя), перечисленным в пункте 3.1, т.е. при рассмотрении заявлений на получение СЭ, внесение изменений в СЭ, внесении изменений в основные данные и документы, на основании которых был выдан СЭ, возобновление действия и снятие ограничений действия СЭ. Если за дополнительные 10 рабочих дней несоответствия не устранены, то принимается решение об отказе (пункт. 3.18).

Пунктом 2.28 устанавливается порядок принятия решений по результатам периодических плановых и внеплановых выездных проверок. В этих случаях допускается устанавливать срок до 90 календарных дней для устранения выявленных несоответствий и замечаний, но этот срок может быть сокращен по усмотрению уполномоченного органа.

Обсудили вопрос:

При внесении изменений в СЭ (за исключением указанных в пункте 3.1.) эксплуатант должен оформить заявку в соответствии с пунктом 3.3. в полном объеме или предоставить данные, соответствующие только вносимым изменениям?

Отметили:

Представляются данные и подтверждающие документы в соответствии с целью, указанной в заявлении поданном согласно Приложения №2 ФАП – 494).

Обсудили вопрос:

Возможно ли проведение процедуры выдачи сертификата эксплуатанта в соответствии с требованиями ФАП-494 без использования разработанных и утвержденных контрольных карт по заявленному виду авиационных работ, так как в настоящее время указанные контрольные карты отсутствуют?

Отметили:

Проведение процедуры выдачи сертификата эксплуатанта в соответствии с требованиями ФАП-494 без использования контрольных карт не предусмотрено. В соответствии с Поручением от 19.01.2021 № 2/01 – ПОР установлен срок разработки формы контрольных карт - 19.02.2021.

Обсудили вопрос:

Какие требования к оформлению акта и отчета?

Отметили:

Требования прописаны в пунктах 2.26, 2.28. Акт и отчет будут формироваться автоматически автоматизированной системой.

Обсудили вопрос:

Как правило, эксплуатант заявляет один аэродром базирования, а работает с посадочных площадок по всей территории Российской Федерации. Каким образом отслеживать его деятельность?

Отметили: Пунктом 3.2 прописано, что заявление подается в уполномоченный орган по месту регистрации заявителя в ФНС России.

Основной аэродром (посадочная площадка) должен находиться на территории того Межрегионального территориального управления, где зарегистрирован заявитель. Кроме того, выезды к эксплуатанту не предусматривают «отслеживание его деятельности», а только подтверждают или не подтверждают соответствие эксплуатанта (заявителя) требованиям ФАП.

При наличии филиалов, обособленных подразделений эксплуатанта, осуществляющих свою деятельность не по месту фактической регистрации юридического лица или индивидуального предпринимателя, подтверждение соответствия эксплуатанта осуществлять путем делегирования права проведения плановых или внеплановых выездов межрегиональному территориальному управлению (либо нескольким), на территории которых осуществляет деятельность индивидуальный предприниматель или юридическое лицо (филиал), путем направления информационных писем.

Обсудили вопрос:

Необходимо ли учитывать требования постановления Правительства Российской Федерации от 05.10.2020 № 1609 к посадочным площадкам?

Отметили:

Считаем целесообразным учесть данные требования и включить в соответствующий раздел контрольных карт.

Обсудили вопрос:

Что подразумевается под термином «специальные разрешения»?

Отметили:

«Специальные разрешения» в ФАП-494 не прописаны, под данным понятием понимается, что возможно введение ограничений в отношении видов, подвидов авиационных работ, воздушных судов.

Обсудили вопрос:

Если эксплуатант не указывает адреса своих подразделений, а выполняет полеты по видам АР в других регионах, какие меры воздействия необходимо предпринять МТУ?

Отметили:

Пункты 3.17 и 3.18 определяют порядок действий при получении СЭ и внесении в него изменений.

Пункты 2.28 и 3.21 определяет порядок действий по результатам плановых и внеплановых выездов.

В случае выявления в рамках выездной проверки межрегиональным территориальным управлением несоответствия у эксплуатанта, который выполняет свою деятельность не по месту фактической регистрации, то ограничения (меры воздействия) вводятся тем межрегиональным территориальным управлением, которое выдало сертификат.

Обсудили вопрос:

Вопрос – Допускается ли предоставление эксплуатантами договоров страхования без получения страхового полиса?

Отметили:

Конкретный вопрос направить на электронную почту в Управление правового обеспечения и имущественных отношений Росавиации для дополнительной проработки.

Обсудили вопрос:

«Лесоавиационные работы» в Приложения № 1 ФАП-494 составлен без учета требований приказа Минприроды России от 15 ноября 2016 г. № 597 «Об утверждении Порядка организации и выполнения авиационных работ по охране лесов от пожаров и Порядка организации и выполнения авиационных работ по

защите лесов». Подвид «авиационное патрулирование» выпал из вида авиационных работ.

Отметили:

Предложили реализовать данную норму по подвидам авиационных работ в новых федеральных авиационных правилах «Подготовке и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

Обсудили вопрос:

Исключить из спецификации аэродромы, посадочные площадки, авиационные работы за рубежом и контракты по АР в связи с трудностью переоформления спецификаций.

Части 4, 6, 7 перевести в электронный вид с целью мониторинга и проверять ее при выездных проверках.

Отметили:

Спецификации будут оформляться на каждое воздушное судно, их переоформление производить отдельно по аналогии с КВП.

Части 4, 6, 7 предоставляются в электронном виде.

Обсудили вопрос:

Возможно ли создание среднего звена между лицами авиационного персонала – частного пилота и коммерческого пилота, а именно, включение в Перечень авиационного персонала специалиста – «коммерческий пилот легких и сверхлегких воздушных судов» при условии, что подготовка частного пилота по дополнительной образовательной программе в АУЦ в объеме 2-3 месяца может свидетельствовать лишь о поверхностных знаниях эксплуатации ВС?

Крайне низкая квалификация частного пилота не позволяет гарантировать качество предоставления услуг и соблюдение требований безопасности полетов при оказании услуг за плату.

Отметили:

Подготовка авиационного персонала будет осуществляться в сертифицированных АУЦ по программам, утвержденным в уполномоченном органе, в которых будут прописаны по каждому виду авиационных работ требования к частным пилотам для внесения соответствующей квалификационной отметки. Согласно ВГОС подготовка по специальности «Коммерческий пилот» осуществляется в рамках среднего и высшего образования, частного пилота в рамках дополнительного образования. К частному пилоту будут предъявлены требования в программах и ФАП-147.

Решили:

1. Руководителям (начальникам) межрегиональных территориальных управлений проинформировать эксплуатантов выполняющих авиационные работы, об обязательном исполнении требований положений ФАП - 494 в части разработки

руководящих документов, необходимости разработки РПП, РУБП и программы авиационной безопасности.

2. Руководителям (начальникам) межрегиональных территориальных управлений, оперативно подать заявки в адрес Росавиации на потребное количество бланков для выдачи СЭ.

3. Управлению летной эксплуатации Росавиации проинформировать межрегиональные территориальные управления, о включении в годовой план выездов всех эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, у кого истек срок 2 года с даты выдачи СЭ.

4. Управлению летной эксплуатации Росавиации прописать в разделе контрольных карт по поддержанию лётной годности проверку документа у эксплуатанта, определяющего поддержание лётной годности и порядок технического обслуживания ВС.

5. Управлению правового обеспечения и имущественных отношений рассмотреть и дать разъяснения по вопросам:

- в какой срок возможно внесение изменений в СЭ с целью включения единственного исключенного из СЭ ВС, или с учетом отсутствия такого утверждения процедуру проводить как освоение нового типа?

- как защищены лица представителя заказчика, находящиеся на борту ВС? Не определен размер страхового покрытия.

- допускается ли предоставление эксплуатантами договоров страхования без получения страхового полиса?

6. Межрегиональным территориальным управлениям направить предложения в Управление летной эксплуатации Росавиации в проект нового (разрабатываемого) ФАП – 128 в части применения видов авиационных работ и их подвидов.

Начальник Управления
летной эксплуатации



М.Ю. Костылев

Лист согласования к документу № 43/01-ПР от 19.02.2021

Инициатор согласования: Кузьмин А.А. Заместитель начальника отдела

Согласование инициировано: 18.02.2021 11:42

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: **последовательное**

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
1	Костылев М.Ю.		Подписано 18.02.2021 19:04	-