**ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

**ПО ПОРЯДКУ УТВЕРЖДЕНИЯ**

**АЛЬТЕРНАТИВНЫХ МЕТОДОВ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СООТВЕТСТВИЯ**

**ТРЕБОВАНИЯМ ДИРЕКТИВ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ**

1. Данные информационные материалы описывают порядок взаимодействия Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Уполномоченный орган), предприятий, эксплуатирующих авиационную технику (далее – Эксплуатант), организаций-разработчиков авиационной техники, сертифицированных  
в соответствии с требованиями раздела «J» Федеральных авиационных правил «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21», утвержденных приказом Минтранса России от 17.06.2019 № 184   
(далее – Разработчик), при рассмотрении вопросов, связанных с использованием процедур альтернативных методов определения соответствия требованиям директив лётной годности (далее – АМОС ДЛГ) с целью обновления Эксплуатантами и Разработчиками своей руководящей документации в области поддержания лётной годности воздушного судна (далее – ВС) и системы управления безопасностью полётов.

2. В соответствии с пунктом 1 статьи 37.1 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (далее – ВК РФ) соблюдение ограничений  
и процедур эксплуатации гражданского ВС, установленных утвержденной разработчиком гражданского ВС документацией, а также правил эксплуатации гражданских ВС, возлагается на Эксплуатанта. При нарушении данных требований, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского  
ВС Уполномоченный орган в области гражданской авиации, выдавший сертификат лётной годности, имеет право ввести ограничения эксплуатации данного ВС или остановить его эксплуатацию (пункт 8 статьи 37.1 ВК РФ).

3. В соответствии с пунктом 21.10 ФАП-21, когда Разработчиком, Изготовителем или Эксплуатантом выявлено, что уровень безопасности полетов указанного изделия в ином случае оказывается под угрозой, Уполномоченным органом издаётся документ, предписывающий выполнение действий  
по восстановлению достаточного уровня безопасности полетов, называемый директивой лётной годности (далее – ДЛГ).

4. Поскольку ДЛГ описывает определенный метод устранения небезопасного состояния изделия АТ, в некоторых случаях могут использоваться иные методы предотвращения такого небезопасного состояния, которые внедряются посредством использования процедур АМОС ДЛГ.

АМОС ДЛГ – это способ устранения небезопасного состояния, отличный  
от ДЛГ, обеспечивающий эквивалентный уровень безопасности изделия авиационной техники (далее – АТ), соответствующий уровню безопасности, задаваемому в соответствии с первоначальными требованиями ДЛГ.

5. Рассмотрение АМОС ДЛГ выполняется Уполномоченным органом  
по заявке Разработчика только в случаях, когда:

5.1. У Эксплуатанта отсутствует возможность выполнить предписанные ДЛГ мероприятия в полном объёме и/или в установленные ДЛГ сроки по объективным причинам.

5.2. Определены лучшие условия обеспечения требуемого уровня безопасности полетов, чем предложенные условиями ДЛГ. Примеры указаны в пункте 8.

6. Рассмотрение АМОС ДЛГ производится Уполномоченным органом  
в соответствии с ФАП-21 в части одобрения изменения конструкции и/или эксплуатационной документации, в рамках сертификации второстепенных или главных изменений в отношении следующих изменений:

а) внедрения альтернативных решений по модификации конструкции, и/или;

б) использования альтернативных изделий и материалов, и/или;

в) использования альтернативных процедур проверки изделий АТ, и/или;

г) внедрения альтернативных интервалов\* и/или процедур технического обслуживания изделий АТ.

7. Классификация внедряемого изменения в качестве «второстепенного» или «главного» в отношении АМОС ДЛГ всегда должна подтверждаться Уполномоченным органом до его внедрения.

**ВНИМАНИЕ: Предложения по изменению заданных сроков выполнения ДЛГ утверждаются посредством применения настоящих информационных материалов.**

8. Примерами причин, по которым Разработчик обращается в Уполномоченный орган об использовании АМОС ДЛГ, могут являться:

а) возникновение условий, при которых внедренные на ВС модификации или ремонты делают сложным или невозможным выполнение действий, предписанных ДЛГ;

б) невыполнение контрагентами своих обязательств по предоставлению требуемых для заданной ДЛГ технических данных и/или материалов и/или инструмента и оборудования;

в) наличие обоснованной возможности выполнить требуемые ДЛГ мероприятия лучшими, более эффективными, чем указано в ДЛГ, методами;

г) выявление ошибки в тексте ДЛГ.

9. Порядок взаимодействия сторон по подготовке, заявлению, одобрению АМОС ДЛГ включает два этапа.

9.1. Этап.1. Первичный анализ возможности использования АМОС ДЛГ.

9.1.1. Данных этап проводится Эксплуатантом и выполняется по процедурам оценки рисков, угроз безопасности полетов и инженерного анализа его профильными подразделениями.

9.1.2. При выявлении обоснованных причин невозможности выполнения поступившей ДЛГ Эксплуатант выполняет первичный анализ возможности разработки АМОС ДЛГ, готовит предложения по заявляемому случаю, включающие следующую информацию:

а) исходные данные ДЛГ (номер, дата, сроки имплементации требований ДЛГ);

б) описание объекта применимости требований ДЛГ (тип ВС, наименование компонента, регистрационный / чертёжный (партийный) /серийный номер, наработка (часы, циклы, срок службы));

в) подробное описание предлагаемого AMOC ДЛГ, которое включает:

- сведения о небезопасном состоянии объекта применимости требований ДЛГ;

- срок(и) внедрения;

- данные о внедрённых модификациях и/или ремонтах, оказывающих влияние на выполнение ДЛГ;

- анализ надежности авиационной техники, расчёт рисков, а также мер по их снижению;

- технологию внедрения требований ДЛГ (осмотр, ремонт, модификация), а также необходимые схемы и чертежи;

- другие данные, необходимые для подтверждения предлагаемого АМОС ДЛГ требованиям, обеспечивающие достаточный уровень безопасности полетов, задаваемые ДЛГ.

9.1.3. Подготовленное в соответствии с пунктами 9.1.1 и 9.1.2 предложение АМОС ДЛГ Эксплуатант направляет Разработчику на предмет внедрения изменения типовой конструкции и/или эксплуатационной документации изделия  
АТ по процедурам ФАП-21.

9.2. Этап 2. Разработка Разработчиком процедур внедрения АМОС ДЛГ.

9.2.1. Данный этап проводится Разработчиком по процедурам изменения типовой конструкции и/или эксплуатационной документации изделия  
АТ в рамках сертификации второстепенных или главных изменений в соответствии  
с ФАП-21.

9.2.2. Разработчик, получив запрос Эксплуатанта на АМОС ДЛГ, выполняет оценку возможности внедрения изменений типовой конструкции и/или эксплуатационной документации, разрабатывает возможные предложения и/или технические решения АМОС ДЛГ с учетом требований подпунктов (с), (е), пункта 21.10, подпункта (7), пункта 21.265 ФАП-21, в случае согласования такой возможности выполняет:

а) классификацию предполагаемого изменения АМОС в качестве «Главного» или «Второстепенного» изменения;

б) согласование предполагаемой классификации изменения АМОС ДЛГ  
в качестве «Главного» или «Второстепенного» изменения с Уполномоченным органом с учетом требований пункта 21.112В (в) ФАП-21.

9.2.3. При согласовании с Уполномоченным органом предложенного изменения АМОС ДЛГ в качестве «Второстепенного» изменения выполняет:

а) сертификацию «Второстепенного» изменения с выпуском необходимых инструкций по поддержанию лётной годности в качестве дополнений  
к эксплуатационной документации, указанной в пункте 21.8 ФАП-21;

б) согласование изданных инструкций по поддержанию лётной годности АМОС ДЛГ с Уполномоченным органом;

в) направление подготовленных в рамках одобрения «Второстепенного» изменения, пакетов документации по внедрению АМОС ДЛГ с согласованными Уполномоченным органом инструкциями по поддержанию лётной годности Эксплуатанту.

9.2.4. При получении требования от Уполномоченного органа  
по классификации предложенного изменения АМОС ДЛГ в качестве «Главного» изменения Разработчик направляет в Уполномоченный орган Заявку на одобрение «Главного» изменения.

9.3. Одобрение АМОС ДЛГ проводится Уполномоченным органом в следующем порядке:

а) Проводится предварительное согласование заявленной классификации изменения АМОС ДЛГ по процедурам пункта 21.112B ФАП-21 в качестве «Главного» или «Второстепенного» изменения;

б) Уполномоченным органом выполняется экспертиза документации  
с привлечением, при необходимости, ФАУ «Авиарегистр России». По результатам экспертизы одобряются инструкции по поддержанию лётной годности.

в) Уполномоченный орган направляет согласованные инструкции  
по поддержанию лётной годности Разработчику для последующей передачи Эксплуатанту.