



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел. (499) 495-00-00, Факс. (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

28.09.2020 № Д1/23196-ИС

На № _____ от _____ г.

Исполнительному директору
Ассоциации производителей
и поставщиков продовольственных товаров
«Руспродсоюз»

Д.В. Вострикову

info@rusprodsoyuz.ru

Копия: Департамент растениеводства,
механизации, химизации и защиты растений
Министерства сельского хозяйства
Российской Федерации

Уважаемый Дмитрий Владимирович!

Департамент государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации рассмотрел обращение Ассоциации производителей и поставщиков продовольственных товаров «Руспродсоюз» от 27.08.2020 № 27/8-2, представленное письмом Департамента растениеводства, механизации, химизации и защиты растений Министерства сельского хозяйства Российской Федерации от 31.08.2020 № 19/4511, и сообщает следующее.

Положениями статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации устанавливается запрет на применение воздушных судов, допущенных к эксплуатации на основании акта оценки, только для выполнения коммерческих воздушных перевозок.

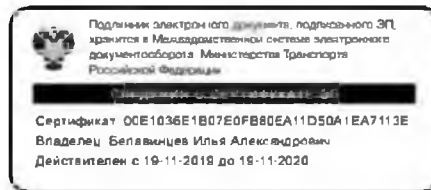
Воздушным кодексом Российской Федерации не устанавливается запрет на применение единичных экземпляров воздушного судна (далее - ЕЭВС) для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в частности, для выполнения авиационных работ.

Вместе с тем Минтранс России разработан проект Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы предусматривающие, получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных

правил», который устанавливает возможность использования ЕЭВС для выполнения авиационных работ, не предусматривающих нахождение на борту лиц, не входящих в состав экипажа воздушного судна.

Дополнительно сообщаем, что проверить подлинность электронной подписи можно с помощью сервиса подтверждения подлинности электронной подписи, размещенного на портале государственных услуг Российской Федерации по адресу <https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>.

И.о. директора Департамента
государственной политики
в области гражданской авиации



И.А. Бславинцев

Лист согласования к документу № Д1/23196-ИС от 28.09.2020. В ответ на № К-22/48522 (01.09.2020)

Инициатор согласования: Шурова Е.С. Главный специалист-эксперт

Согласование инициировано: 28.09.2020 13:42

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: смешанное

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: последовательное				
1	Степанко Д.А.		ЭП Согласовано 28.09.2020 14:14	-
Тип согласования: последовательное				
2	Белавинцев И.А.		ЭП Подписано 28.09.2020 15:00	-



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(МИНТРАНС РОССИИ)

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012

Тел. (499) 495-00-00, Факс. (499) 495-00-10

E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

26.10.2020

№ 01-3052-ПГ

На № _____ от _____ г.

Белякову А.М.

V.fermer2015@yandex.ru

Уважаемый Александр Михайлович!

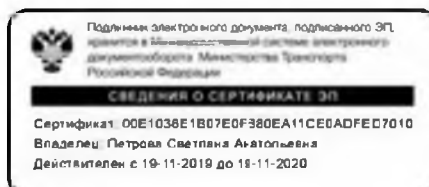
Департамент государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации рассмотрел Ваше обращение от 09.10.2020 № 62408 и сообщает следующее.

Информация по вопросу использования единичных экземпляров воздушных судов при выполнении авиационно-химических работ в сельском хозяйстве была направлена Вам письмом Департамента государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации от 23.10.2020 № Д1/25709-ИС.

Дополнительно сообщаем, что проверить подлинность электронной подписи можно с помощью сервиса подтверждения подлинности электронной подписи, размещенного на портале государственных услуг Российской Федерации по адресу <https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>.

Приложение: на 2 л. 1 экз.

Директор Департамента
государственной политики
в области гражданской авиации



С.А. Петрова



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

(МИНТРАНС РОССИИ)

Рождественка ул., д.1, стр.1, Москва, 109012
Тел. (499) 495-00-00, Факс. (499) 495-00-10
E-mail: info@mintrans.ru, http://www.mintrans.ru

23.10.2020 № Д1/25709-ИС

На № _____ от _____ г.

Белякову А.М.

v.fermer2015@yandex.ru

Уважаемый Александр Михайлович!

Ваше обращение от 12.10.2020 № П-14099, поступившее на официальный Интернет-портал Правительства Российской Федерации, в соответствии со статьей 8 Федерального закона от 02.05.2006 № 59 «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» по вопросу законности использования единичных экземпляров воздушных судов (далее — ЕЭВС) при выполнении авиационно-химических работ (далее — АХР) рассмотрено в Департаменте государственной политики в области гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации.

По существу обращения сообщаем.

В целях объективного рассмотрения данного вопроса в Федеральном агентстве воздушного транспорта 12.10.2020 состоялось совместное совещание с представителями Фонда содействия развитию сельского хозяйства и Ассоциации авиаработ, на котором в том числе были рассмотрены причины высокой аварийности полетов ЕЭВС и особенности проведения сертификации типовых воздушных судов.

По итогам обсуждения специалистам Ассоциации авиаработ предложено обратиться в Минсельхоз России для рассмотрения вопроса разработки типового контракта на данные авиационные работы, где необходимо предусмотреть требования к эксплуатантам, выполняющим АХР.

Вместе с тем, представители Фонда содействия развитию сельского хозяйства и Ассоциации авиаработ проинформированы о том, что в рамках «регуляторной гильотины» Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утверждённые приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее - ФАП 118), подлежат признанию утратившими силу.

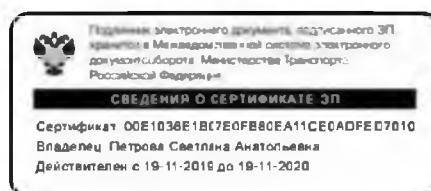
В целях гармонизации воздушного законодательства в части устранения ограничений деятельности легкой и сверхлегкой авиации и взамен ФАП 118 разработан и издан приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 273 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Правила допуска к эксплуатации пилотируемых

гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды», который проходит процедуру государственной регистрации в Минюсте России.

Кроме того, в целях установления перечня авиационных работ, предусматривающих получение сертификата эксплуатанта, устранения ограничений на использование беспилотных воздушных судов и на привлечение для выполнения авиационных работ обладателей свидетельства частного пилота в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» Минтранс России совместно с Росавиацией разработаны и изданы Федеральные авиационные правила «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, выполняющим авиационные работы, входящие в перечень авиационных работ, предусматривающих получение документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил юридического лица, индивидуального предпринимателя. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил» (приказ Минтранса России от 21.10.2020 № 429 готовится к направлению на государственную регистрацию в Минюст России).

Дополнительно сообщаем, что проверить подлинность электронной подписи можно с помощью сервиса подтверждения подлинности электронной подписи, размещенного на портале государственных услуг Российской Федерации по адресу <https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds>.

Директор Департамента
государственной политики
в области гражданской авиации



С.А. Петрова

Лист согласования к документу № 01-3052-ПГ от 26.10.2020. В ответ на № Б-18689 (12.10.2020)

Инициатор согласования: Шурова Е.С. Главный специалист-эксперт

Согласование инициировано: 26.10.2020 10:31

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: смешанное

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: последовательное				
1	Хлопушин Д.С.		Согласовано 26.10.2020 13:24	-
2	Степанко Д.А.		Согласовано 26.10.2020 14:06	-
Тип согласования: последовательное				
3	Петрова С.А.		ЭП Подписано 26.10.2020 17:12	-



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

**ЮЖНОЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(ЮЖНОЕ МТУ РОСАВИАЦИИ)
НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ**

Б. Садовая ул., д. 40, г. Ростов-на-Дону, 344002
Тел. (863) 269-65-00, факс (863) 272-67-93
e-mail: ugmtu@ugmtu.favi.ru

Передано по электронной почте

Руководителям авиапредприятий и
индивидуальным предпринимателям,
выполняющим авиационные работы
(по списку)

17.09.2020 № Исх-6435/08/ЮМТУ

На № _____ от _____

О направлении рекомендаций
эксплуатантам, выполняющим АР

Уважаемые руководители!

Направляю для изучения и выполнения рекомендаций в части касающейся представление Южной транспортной прокуратуры об устранении нарушений воздушного законодательства от 11.08.2020 № 23/1-16-2020/2520 (далее – Представление ЮТП).

По результатам рассмотренного Представления ЮТП совместно с представителем Южной транспортной прокуратуры, с учетом позиции Росавиации эксплуатантам, имеющим сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ, которые используют единичные экземпляры воздушных судов (далее - ЕЭВС) на авиационных работах и лиц из числа авиационного персонала, имеющих свидетельства частного пилота, рекомендую:

- в течение тридцати рабочих дней с момента получения настоящего письма вывести ЕЭВС авиации общего назначения из сертификата эксплуатанта и выполнять полеты, не связанные с коммерческой деятельностью;

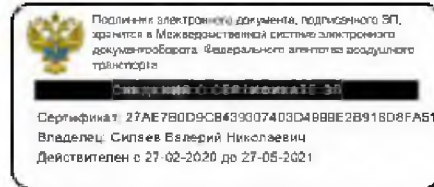
- лицам из числа авиационного персонала, имеющим свидетельство частного пилота, привести свою профессиональную деятельность в соответствие с воздушным законодательством Российской Федерации или исключить их из сертификата эксплуатанта.

Дополнительно сообщаю, что проверку достоверности письма, подписанного электронной подписью, можно осуществить на сайте «Портал государственных услуг» перейдя по ссылке: <https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds>, выбрав для проверки сервис «ЭП – отсоединенная, в формате RKCS#7».

Приложение: 1. Представление Южной транспортной прокуратуры от 11.08.2020 № 23/1-16-2020/2520, копия на 3 л. в 1 экз.

2. Выписка из протокола рабочего совещания по вопросам законности выполнения авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота, а также с использованием единичных экземпляров воздушных судов от 10.07.2020, копия на 2 л. в 1 экз.

С уважением,



В.Н. Силаев

Мхитарян Елена Александровна
8 (863) 269-65-99



Прокуратура
Российской Федерации
Ю ж н а я
транспортная прокуратура

пл. Свободы, 2/1,
г. Ростов-на-Дону, 344019
тел./факс (8-863) 283-16-70
utprok@donpac.ru

Начальнику Южного
межрегионального территориального
управления Росавиации

Силаеву В.Н.

ул. Б. Садовая, 40,
г. Ростов-на-Дону, 344002

11.08.2020 № 23/1-16-2020/2579

ПРЕДСТАВЛЕНИЕ

Об устранении нарушений воздушного
законодательства

Южной транспортной прокуратурой проведена проверка исполнения законодательства при включении в сертификаты эксплуатантов, осуществляющих авиационные работы, единичных экземпляров воздушных судов, а также при допуске к осуществлению указанной деятельности лиц, обладающих свидетельствами частных пилотов.

Установлено, что Южным МТУ Росавиации выданы сертификаты 26 эксплуатантам (ООО «Южный авиационный центр», ООО «Авиакомпания «Агролет», ИП Пасиков Г.В., ИП Ключников Н.В., ИП Антонов В.П., ИП Матвеев С.М., ИП Меркулов М.А., ИП Мельникова Л.Н., ООО «Авиахим-Юг», ИП Ефремов С.О., ИП Майстренко А.В., ИП Кудеякин С.Н., ИП Лыгин В.В., ИП Останин Ю.Н., ИП Машкин Э.В., ООО «Флай», ИП Письменский А.А., ИП Мутных П.В., ИП Глава КФХ Павлюва И.А., ООО «Юг Авиа», ООО «Авиационно-спортивный клуб «Дельта», ИП Вишник В.Б., ИП Нартов А.В., ИП Стефанюк И.А., ИП Подоксенев С.М., ИП Бирюков Р.М.), в спецификацию которых включено 85 единичных экземпляров воздушных судов.

Согласно ст. 21 Воздушного кодекса Российской Федерации авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

В соответствии с положениями Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее – ФАП № 118), единичные экземпляры воздушного судна сертифицируются именно как воздушные суда авиации общего назначения.

На основании ст. 114 Воздушного кодекса Российской Федерации авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей

ЮЖНОЕ МТУ РОСАВИАЦИИ
Вх. № Фх-8855/10.08.20
« 13 » 08 2020 г.
на 3 л. приложения на _____ л.

ЮП № 014631
Южная прокуратура (ЮПП)
г. Ростов-на-Дону
№ 23/1-16-20/2520-20-2008101

среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Статьей 115 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрено заключение договора на выполнение авиационных работ, согласно которому подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в порядке, в сроки, в объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы. Тарифы на выполнение авиационных работ устанавливаются на основе договора.

Таким образом, вышеуказанные единичные экземпляры воздушных судов авиации общего назначения не могут привлекаться к выполнению авиационных работ.

Кроме этого, Приложением № 1 к Конвенции о международной гражданской авиации, ратифицированной в Российской Федерации, установлено, что свидетельство частного пилота дает право выполнять функции, но не за плату, командира или второго пилота воздушного судна соответствующего типа, не выполняющего полеты с целью получения доходов.

Согласно ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы.

В соответствии со ст. 3 Воздушного кодекса Российской Федерации если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора.

В нарушение вышеуказанных требований эксплуатантами ООО «Авиационное предприятие «Регионавиа», ООО «РусАгрАвиа», ООО «Хелиэксп», ГАУ ВО «АСК им. А.М. Числова» для выполнения авиационных работ привлечено 4 частных пилота.

Таким образом, Южным МТУ Росавиации включены в сертификаты эксплуатантов, осуществляющих авиационные работы, единичные экземпляры воздушных судов и допущены к осуществлению указанной деятельности лица, обладающие свидетельствами частного пилота.

На основании изложенного, руководствуясь ст. 24 Федерального закона «О прокуратуре Российской Федерации»,

ТРЕБУЮ:

1. Безотлагательно рассмотреть настоящее представление с обязательным участием представителя Южной транспортной прокуратуры и принять исчерпывающие меры по устранению выявленных нарушений закона, их причин и условий, им способствующих.
2. Рассмотреть вопрос о привлечении к дисциплинарной ответственности должностных лиц Управления, допустивших указанные нарушения.
3. О дате и месте рассмотрения представления заблаговременно уведомить Южную транспортную прокуратуру.

4. О результатах рассмотрения представления и принятых мерах письменно сообщить в Южную транспортную прокуратуру в установленный законом месячный срок.

Заместитель транспортного прокурора
старший советник юстиции



В.В. Козлов

ВЫПИСКА ИЗ ПРОТОКОЛА

рабочего совещания по вопросам законности выполнения авиационных работ
обладателями свидетельств частного пилота, а также с использованием
единичных экземпляров воздушных судов

г. Москва

10 июля 2020 г.

Повестка дня: «**Выработка единообразных подходов к вопросам законности
включения в сертификаты эксплуатантов, осуществляющих
авиационные работы, единичных экземпляров воздушных судов (ЕЭВС),
а также допуска к осуществлению указанной деятельности лиц,
обладающих свидетельствами частных пилотов**».

Участвовали в заседании:**Генеральная прокуратура Российской Федерации**

Начальник управления
по надзору за исполнением законов
на транспорте и в таможенной сфере

Тюльков Владимир Геннадьевич

Заместитель начальника управления
по надзору за исполнением законов
на транспорте и в таможенной сфере

Кузнецов Михаил Петрович

Прокурор отдела управления
по надзору за исполнением законов
на транспорте и в таможенной сфере

Фисун Денис Викторович

Федеральное агентство воздушного транспорта

Заместитель руководителя Росавиации

Новгородов
Алексей Анатольевич

Начальник Управления летной
эксплуатации Росавиации

Костылев
Максим Юрьевич

Начальник Управления правового
обеспечения и имущественных
отношений Росавиации

Примичалова
Елена Владимировна

Заслушав участников рабочего совещания и обменявшись мнениями,
собравшиеся решили:

РЕКОМЕНДОВАТЬ:**Федеральному агентству воздушного транспорта:**

1. Подготовить и направить в территориальные органы Росавиации для
использования в работе, в том числе в ходе представления интересов Агентства

в судебных инстанциях письмо об отзыве, с учетом позиции Минюста России (от 10.08.2015 № 01/93612-ЮЛ), Методических рекомендаций по организации сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы (с приложением подтверждающих документов).

Срок исполнения – до 01.08.2020

2. Обратиться в Министерство транспорта Российской Федерации с целью инициирования вопроса об отзыве писем федерального органа от 03.04.2012 № 01-02-05/1154, от 18.02.2019 № АЮ-Д1-30/2294, согласно которым Воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливается запрет на применение ЕЭВС для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в частности для выполнения авиационных работ.

Срок исполнения – до 01.08.2020

3. Исключить практику сертифицирования типовых воздушных судов как единичных экземпляров; проанализировать законность ранее выданных документов.

Срок исполнения – декабрь 2020

4. С учетом установленной компетенции продолжить работу по инициированию имплементации в российское законодательство положений конвенции ИКАО в части требований, регламентирующих осуществление полетов частными пилотами.

Протокол вел:

Прокурор отдела управления
по надзору за исполнением законов
на транспорте и в таможенной сфере

Д.В. Фисун

Выписка верна

Заместитель начальника управления
по надзору за исполнением законов
на транспорте и в таможенной сфере

М.П. Кузнецов

17.02.2020

Лист согласования к документу № Исх-6435/08/ЮМТУ от 17.09.2020

Инициатор согласования: Мхитарян Е.А. Специалист 1 разряда

Согласование инициировано: 17.09.2020 15:33

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Тип согласования: смешанное

№	ФИО	Срок согласования	Результат согласования	Замечания/Комментарии
Тип согласования: последовательное				
1	Горбачев И.П.		Согласовано 17.09.2020 15:37	-
2	Парасоцкая Е.В.		Согласовано 17.09.2020 15:37	-
3	Лемешева Л.А.		Согласовано 17.09.2020 15:44	-
Тип согласования: последовательное				
4	Силаев В.Н.		Подписано 17.09.2020 15:46	-



ТРЕТИЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

09 июля 2019 года

Дело № А33-36699/2018

г. Красноярск

Резолютивная часть постановления объявлена «08» июля 2019 года.
Полный текст постановления изготовлен «09» июля 2019 года.

Третий арбитражный апелляционный суд в составе:
председательствующего Бабенко А.Н.,
судей: Шелега Д.И., Юдина Д.В.
при ведении протокола судебного заседания Молчанова А.А.
при участии:
от заявителя (общества с ограниченной ответственностью «Аэропром»): Лапенкова В.В.
представителя по доверенности от 21.02.2019 б/н;
от ответчика (Красноярского межрегионального территориального управления
воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта): Зенцовой Ю.В.
представителя по доверенности от 14.02.2019 № 1; паспорт.
рассмотрев в судебном заседании апелляционную жалобу Красноярского
межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального
агентства воздушного транспорта
на решение Арбитражного суда Красноярского края
от «24» апреля 2019 года по делу № А33-36699/2018, принятое судьёй Болуж Е.В.

установил:

общество с ограниченной ответственностью «Аэропром» (далее – заявитель, ООО «Аэропром») обратилось в Арбитражный суд Красноярского края с заявлением к Красноярскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – ответчик, Красноярское МТУ Росавиации) о признании незаконным решения от 25.12.2018 об отказе в сертификации с целью внесения изменений в условия эксплуатации, изложенного в уведомлении об отказе в предоставлении государственной услуги.

Решением Арбитражного суда Красноярского края от 24.04.2019 заявление удовлетворено. Судом признано недействительным решение Красноярского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта от 25.12.2018 об отказе во внесении изменений в сертификат эксплуатанта. Суд обязал Красноярское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта устранить нарушение прав и законных интересов общества с ограниченной ответственностью «Аэропром» путем повторного рассмотрения заявления на сертификацию от 19.12.2018 № 48.

Не согласившись с данным судебным актом, Красноярское МТУ Росавиации обратилось в Третий арбитражный апелляционный суд с апелляционной жалобой, в которой просит решение суда первой инстанции отменить, принять по делу новый судебный акт об отказе в удовлетворении заявленных требований.

В обоснование доводов, изложенных в апелляционной жалобе, ответчик ссылается на невозможность использования единичных экземпляров воздушных судов при выполнении авиационных работ, в качестве правового основания указывает на то, что ФАП-118 определяет порядок допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения. Учитывая указание в пункте 3 статьи 21 ВК РФ на то, что к авиации общего назначения относится гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, ответчик считает, что единичные экземпляры воздушных судов не могут использоваться при выполнении авиационных работ.

Определением Третьего арбитражного апелляционного суда от 03.06.2019 рассмотрение указанной апелляционной жалобы назначено на 08.07.2019.

В соответствии с Федеральным **законом** Российской Федерации от 23.06.2016 N 220-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части применения электронных документов в деятельности органов судебной власти" предусматривается возможность выполнения судебного акта в форме электронного документа, который подписывается судьей усиленной квалифицированной электронной подписью. Такой судебный акт направляется лицам, участвующим в деле, и другим заинтересованным лицам посредством его размещения на официальном сайте арбитражного суда в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" в режиме ограниченного доступа не позднее следующего дня после дня его вынесения, если иное не установлено Арбитражным процессуальным **кодексом** Российской Федерации.

Текст определения о принятии к производству апелляционной жалобы от 03.06.2019, подписанного судьей усиленной квалифицированной электронной подписью, опубликован в Картотеке арбитражных дел (<http://kad.arbitr.ru/>) 04.06.2019.

В силу **части 2 статьи 9** Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации лица, участвующие в деле, несут риск наступления последствий совершения или не совершения ими процессуальных действий.

Апелляционная жалоба рассматривается в порядке, установленном **главой 24** Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

В судебном заседании представитель ответчика изложил доводы апелляционной жалобы, представитель заявителя изложил возражения на апелляционную жалобу.

При повторном рассмотрении настоящего дела судом апелляционной инстанции установлены следующие обстоятельства.

19.12.2018 ООО «Аэропром» подало заявление на сертификацию с целью внесения изменений в условия эксплуатации воздушных судов (внесение ЕЭВС А-22L2 RA-0056А, ЕЭВС А-22L2 RA-0127А, ЕЭВС А-22L2 RA-0209А).

25.12.2018 во внесении воздушных судов в сертификат эксплуатанта ООО «Аэропром» отказано. Причина отказа: несоответствие, представленных ООО «Аэропром» документов (заявление на сертификацию исх. № 48 от 19.12.2018), требованиям положений воздушного законодательства в части включения в сертификат эксплуатанта на выполнение авиационных работ воздушных судов, зарегистрированных в государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации как единичные экземпляры воздушных судов, что является нарушением пункта 3 статьи 21 Воздушного Кодекса Российской Федерации. Приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 утверждены Федеральные авиационные правила «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», которыми определены общие технические требования к ЕЭВС и порядок проведения их сертификации с целью получения сертификата летной годности единичного экземпляра воздушного судна именно как авиации общего назначения (АОН).

Полагая, что решение от 25.12.2018 об отказе в сертификации с целью внесения изменений в условия эксплуатации, изложенного в уведомлении об отказе в предоставлении государственной услуги, противоречит требованиям нормативных актов и

нарушает его права, заявитель обратился в Арбитражный суд Красноярского края с настоящим заявлением.

В соответствии с [частью 3 статьи 15](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, принимаемые судом решения, постановления, определения должны быть законными, обоснованными и мотивированными.

Согласно [части 1 статьи 71](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации арбитражный суд оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем, полном, объективном и непосредственном исследовании имеющихся в деле доказательств.

В соответствии с [пунктом 1 статьи 65](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации каждое лицо, участвующее в деле, должно доказать обстоятельства, на которые оно ссылается как на основание своих требований и возражений.

Из положений [статей 198, 200, 201](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации следует, что для признания оспариваемого ненормативного правового акта недействительным, решений и действий (бездействия) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц незаконными суд должен установить совокупность следующих условий:

- оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту;
- наличие полномочий на его принятие у государственного органа;
- оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) государственных органов, органов местного самоуправления, иных органов, должностных лиц нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

При этом в силу [пункта 5 статьи 200](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации обязанность доказывания соответствия оспариваемого ненормативного правового акта закону или иному нормативному правовому акту, законности принятия оспариваемого решения, совершения оспариваемых действий (бездействия), наличия у органа или лица надлежащих полномочий на принятие оспариваемого акта, решения, совершение оспариваемых действий (бездействия), а также обстоятельств, послуживших основанием для принятия оспариваемого акта, решения, совершения оспариваемых действий (бездействия), возлагается на орган или лицо, которые приняли акт, решение или совершили действия (бездействие), то есть, в данном случае, на Департамент, действия которого оспариваются.

В свою очередь, на лице, оспаривающем ненормативный правовой акт, действия (бездействие), в силу [статьи 65](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации лежит бремя доказывания нарушения оспариваемым актом или действиями (бездействием) прав и законных интересов.

Суд первой инстанции, удовлетворяя заявленное требование, исходил из того, что обжалуемое решение не соответствует закону и нарушает права и законные интересы заявителя.

Проверив законность и обоснованность решения суда первой инстанции в порядке [статей 266, 268](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, суд апелляционной инстанции не находит основания для его изменения или отмены, исходя из следующего.

В силу статьи 20 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ) авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

Согласно п. 1 ст. 61 ВК РФ под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

Эксплуатант – гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

В соответствии с пунктами 1 и 3 статьи 61 ВК РФ, требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами. Эксплуатация авиационным предприятием воздушного судна в целях, определенных для гражданской авиации, включая выполнение авиационных работ, возможна только при наличии у предприятия сертификата (свидетельства) эксплуатанта.

Авиация, используемая для обеспечения потребностей граждан и экономики, в том числе для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к гражданской авиации (статья 21 ВК РФ). Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Из системного анализа приведенных норм следует, что, если эксплуатант использует свои воздушные суда для коммерческих воздушных перевозок или выполнения авиационных работ, то он относится к коммерческой гражданской авиации, а если те же воздушные суда используются для иных целей, то эксплуатант относится к гражданской авиации общего назначения. Таким образом, эксплуатант вправе выбирать, к какому виду гражданской авиации он относится.

В соответствии с абзацем 2 п. 1.3. Методических рекомендаций по организации сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы (направлены Росавиацией подведомственным учреждениям письмом от 03.08.2010 г. № 4.01-317), одно и то же воздушное судно может использоваться для выполнения коммерческих воздушных перевозок, авиационных работ и полетов в целях авиации общего назначения. Эксплуатант, имеющий воздушные суда, может оформить одновременно на авиаперевозки, сертификат на авиаработы и, при необходимости, сертификат авиации общего назначения (далее - АОН).

Во всех трех сертификатах могут быть включены одни и те же воздушные суда, если они имеют соответствующие технические возможности и не имеют ограничений, наложенных Воздушным кодексом РФ.

В соответствии со ст. 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки на соответствие воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается. Порядок выдачи сертификата летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами.

Таким образом, в силу приведенной нормы для гражданских воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, имеется запрет на осуществление только коммерческих воздушных перевозок. При этом запрет на выполнение авиационных работ с использованием указанных воздушных судов ВК РФ не содержит.

Порядок получения воздушными судами, не имеющими сертификата типа, сертификата летной годности установлен Положением о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденным приказом Минтранса России от 17.04.2003 г. № 118 (далее - ФАП 118).

Согласно Приложению № 3 к ФАП-118 (заявка на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения), заявитель (будущий эксплуатант) в заявке на сертификацию ЕЭВС определяет назначение воздушного судна.

В соответствии с заявкой на сертификацию производится оценка соответствия единичных экземпляров воздушных судов техническим требованиям, указанному заявителем назначению ВС и условиям его эксплуатации.

Ответчик, в обоснование возражений на доводы заявителя и согласно доводам, изложенным в апелляционной жалобе, ссылается на невозможность использования единичных экземпляров воздушных судов при выполнении авиационных работ, в качестве правового основания указывает на то, что ФАП-118 определяет порядок допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения. Учитывая указание в пункте 3 статьи 21 ВК РФ на то, что к авиации общего назначения относится гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, ответчик считает, что единичные экземпляры воздушных судов не могут использоваться при выполнении авиационных работ.

Суд апелляционной инстанции соглашается с выводами суда первой инстанции об ошибочности указанного вывода ответчика в силу следующего.

Как указано выше, запрет на выполнение авиационных работ с использованием гражданских воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки (к которым относятся единичные экземпляры воздушных судов), Кодекс не содержит.

При этом воздушное законодательство Российской Федерации также не дает определения воздушному судну авиации общего назначения. Любое воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, может быть использовано как в личных, так и в коммерческих целях с соблюдением технических ограничений, изложенных в сертификате летной годности и ограничений, наложенных ВК РФ.

То обстоятельство, что ФАП-118 содержит указание на порядок допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения, не свидетельствует о том, что вышеуказанные воздушные суда могут использоваться только лишь в личных целях. По сути, указанный подзаконный нормативный акт регламентирует порядок получения сертификата летной годности, но не содержит положений, указывающих на возможные цели использования воздушных судов.

Иного нормативного акта, регламентирующего порядок допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов в целях выполнения авиационных работ, в настоящее время не имеется. Отсутствие соответствующего нормативного акта не может ущемлять права владельцев единичных экземпляров воздушных судов в их эксплуатации в порядке, предусмотренном ВК РФ.

Воздушный кодекс Российской Федерации является нормативным правовым актом, имеющим по отношению к ФАП 118 большую юридическую силу. Таким образом, Воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливается запрет на применение единичных экземпляров воздушных судов для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в частности для выполнения авиационных работ.

Порядок проведения сертификации, сертификационные требования к эксплуатанту и основания отказа в выдаче сертификата установлены Федеральными авиационными правилами «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденными Приказом Минтранса России от 23.12.2009 г. № 249 (ФАП-249).

Исчерпывающий перечень оснований для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта закреплен в п. 11 Раздела II ФАП-249, к которым относятся: недостоверность содержащихся в заявлении эксплуатанта данных, несоответствие содержащихся в заявлении эксплуатанта данных требованиям п.п. 4, 5 ФАП-249. Пункт 4 Раздела II ФАП-249 содержит перечень данных, которые заявитель обязан указать в заявлении на получение сертификата.

Доказательств представления эксплуатантом недостоверных сведений, несоответствия требованиям п.п. 4,5 ФАП-249 в материалы дела не представлено.

В пункте 5 Раздела II ФАП-249 перечислены документы, заверенные копии которых эксплуатант обязан приложить к своему заявлению. Среди прочих документов пункт 5 ФАП-249 обязывает заявителя представить «сертификаты летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов», которые он планирует использовать для выполнения авиационных работ.

Следовательно, ФАП-249 также не содержит ограничений по применению единичных экземпляров воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки конкретного воздушного судна, в производстве авиационных работ.

Сертификат летной годности заявителя выдан уполномоченным органом в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, что не оспаривается ответчиком.

Кроме того, при отклонении указанного довода ответчика судом первой инстанции обосновано учтено, что ФАП-118, на которые ссылается ответчик, утверждены Министерством транспорта Российской Федерации, являющимся Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Полномочия Министерства транспорта Российской Федерации установлены «Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации», утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 г. № 395. Минтранс России уполномочен самостоятельно принимать федеральные авиационные правила, на что указано в п. 5.2.53.8 Положения о Министерстве транспорта, устанавливающие порядок сертификации пилотируемых гражданских воздушных судов (абз. 21 и 24 п. 5.2.53.8), требования к летной годности (абз. 26 п. 5.2.53.8) и форму сертификата летной годности воздушного судна (абз. 29 п. 5.2.53.8), а также форму и порядок получения сертификата эксплуатанта (абз. 17 п. 5.2.53.8).

Таким образом, Министерство транспорта Российской Федерации уполномочено давать официальные разъяснения порядка и особенностей применения федеральных авиационных правил.

Так, письмом от 03.04.2012 № 01-02-05/1154 Министерство транспорта Российской Федерации указало на отсутствие ограничений на использование единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения для выполнения авиационных работ с учетом действующего воздушного законодательства.

При таких обстоятельствах суд апелляционной инстанции соглашается с выводами суда первой инстанции о том, что воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливается ограничений на использование единичных экземпляров воздушных судов для выполнения авиационных работ.

Вопреки доводам заявителя апелляционной жалобы, статьей 21 ВК РФ не устанавливается классов или типов воздушных судов, которым разрешены полёты исключительно в целях авиации общего назначения и определена лишь принадлежность к гражданской авиации.

Воздушный кодекс Российской Федерации не содержит определение термина «единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения». Реестра воздушных судов авиации общего назначения не существует. Регистрация ЕЭВС осуществляется в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и соответственно де-юре являются гражданскими воздушными судами, допускаемыми к эксплуатации на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды, при этом без ограничения целей применения.

В соответствии с пунктом 2 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются Федеральными авиационными правилами.

Федеральными авиационными правилами «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23.12.2009 № 249 требований по владению и выполнению авиационных работ сертифицируемым лицом исключительно воздушными судами, изготовленными серийно, также не устанавливается.

Ссылка заявителя апелляционной жалобы на ФАП-118 является несостоятельной, поскольку Воздушный кодекс Российской Федерации является нормативным правовым актом, имеющим по отношению к ФАП 118 большую юридическую силу.

Таким образом, Воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливается запрет на применение ЕЭВС для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в частности для выполнения авиационных работ.

Учитывая вышеизложенные обстоятельства по делу, в том числе отсутствие запрета Воздушным кодексом Российской Федерации и ФАП-249 на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ и существующий порядок получения на ЕЭВС сертификатов летной годности, суд первой инстанции обоснованно удовлетворил требование о признании недействительным решения об отказе во внесении изменений в сертификат эксплуатанта и обязал ответчика устранить нарушение прав и законных интересов общества с ограниченной ответственностью «Аэропром» путем повторного рассмотрения заявления на сертификацию от 19.12.2018 № 48.

При изложенных обстоятельствах, решение суда первой инстанции является законным и обоснованным и не подлежит отмене ввиду отсутствия оснований, предусмотренных статьей 270 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

В соответствии со [статьей 110](#) Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, [статьей 333.21](#) Налогового кодекса Российской Федерации расходы по оплате государственной пошлины за рассмотрение апелляционной жалобы относятся на заявителя жалобы, который освобожден от ее уплаты в установленном законом порядке.

Руководствуясь статьями 268, 269, 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Третий арбитражный апелляционный суд

ПОСТАНОВИЛ:

решение Арбитражного суда Красноярского края от «24» апреля 2019 года по делу № А33-36699/2018 оставить без изменения, апелляционную жалобу - без удовлетворения.

Настоящее постановление вступает в законную силу с момента его принятия и может быть обжаловано в течение двух месяцев в Арбитражный суд Восточно-Сибирского округа через арбитражный суд, принявший решение.

Председательствующий

А.Н. Бабенко

Судьи:

Д.И. Шелег

Д.В. Юдин



АРБИТРАЖНЫЙ СУД САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ
443045, г. Самара, ул. Авроры, 148, тел. (846) 226-56-17

Именем Российской Федерации

РЕШЕНИЕ

10 декабря 2019 года

Дело № А55-31580/2019

Резолютивная часть решения объявлена 03 декабря 2019 года. Полный текст решения изготовлен 10 декабря 2019 года.

Арбитражный суд Самарской области
в составе Коршиковой О.В.

при ведении протокола судебного заседания помощником судьи Похвинской К.Е.
рассмотрев в судебном заседании 03 декабря 2019 года дело по заявлению
Общества с ограниченной ответственностью "Авиакомпания "Скайрус"

к Приволжскому межрегиональному территориальному управлению воздушного
транспорта федерального агентства воздушного транспорта
о признании незаконным решения

при участии в заседании

от заявителя – предст. Никонов А.Н. по дов. от 07.02.2019 г., диплом,

от заинтересованного лица – предст. Наталич М.В. по дов. от 28.08.2019 г., диплом,
установил:

Заявитель обратился в Арбитражный суд Самарской области с заявлением к
Приволжскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта (Приволжское МТУ РОСАВИАЦИИ), в
котором просит признать недействительным решение № 4-183 от 02.07.2019 о введении
ограничений в сертификат эксплуатанта № АР 10-18-40 ООО «Авиакомпания «Скайрус» в
виде запрета на выполнение работ на ЕЭВС Синица-7 RA -0826G, П2002 Сиерра RA-
1026G, RA28-140-22922 RA - 2779G.

Заявитель в судебном заседании поддержал заявленные требования в полном объеме.

Заинтересованное лицо заявленные требования не признает по основаниям,
изложенным в отзыве.

Согласно разъяснениям, содержащимся в пункте 27 Постановления Пленума
Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.12.2006 № 65 "О подготовке
дела к судебному разбирательству", если лица, участвующие в деле, извещенные
надлежащим образом о времени и месте проведения предварительного судебного
заседания и судебного разбирательства дела по существу, не явились в предварительное
судебное заседание и не заявили возражений против рассмотрения дела в их отсутствие,
судья вправе завершить предварительное судебное заседание и начать рассмотрение дела
в судебном заседании арбитражного суда первой инстанции в случае соблюдения
требований части 4 статьи 137 АПК РФ.

Поскольку лица, участвующие в деле, извещены о времени и месте проведения
предварительного судебного заседания, возражения против завершения предварительного
разбирательства и открытия судебного заседания не заявили, суд первой инстанции,
руководствуясь пунктом 4 статьи 137 АПК РФ решил вопрос о готовности дела и переходе
в судебное заседание, что отражено в протоколе судебного заседания от 03.12.2019 г.

Исследовав доказательства по делу, проверив обоснованность доводов, изложенных
в заявлении, арбитражный суд пришел к выводу, что заявленные требования подлежат

удовлетворению полностью.

Как следует из материалов дела, на основании телеграммы Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) от 27.09.2018 г. № 270700 за подписью и.о. руководителя Росавиации Суханова А.В., направленных в адрес руководителей Межрегиональных территориальных управлений Росавиации с указанием о приостановление действия ранее выданных сертификатов эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, использующих единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, и.о. начальника Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Булыненко С.Г., 02 июля 2019 года было вынесено Решение за № 4-183 о введении ограничений в сертификат эксплуатанта № АР 10 -18-40 ООО «Авиакомпания «Скайрус» в виде запрета на выполнение работ на ЕЭВС Саница-7 RA-0826G, П2002 Сиерра RA-1026G, RA28-140-22922 RA - 2779G.

Не согласившись с вынесенным решением, общество обратилось в арбитражный суд с рассматриваемым заявлением.

В соответствии с частью 1 статьи 198 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации граждане, организации и иные лица вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц, если полагают, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действие (бездействие) не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают их права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагают на них какие-либо обязанности, создают иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

В соответствии с частями 4 и 5 статьи 200 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации при рассмотрении дел об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, арбитражный суд в судебном заседании осуществляет проверку оспариваемого акта или его отдельных положений, оспариваемых решений и действий (бездействия) и устанавливает их соответствие закону или иному нормативному правовому акту, устанавливает наличие полномочий у органа или лица, которые приняли оспариваемый акт, решение или совершили оспариваемые действия (бездействие), а также устанавливает, нарушают ли оспариваемый акт, решение и действия (бездействие) права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Таким образом, ненормативный акт, решение и действие (бездействие) органа, осуществляющего публичные полномочия могут быть признаны недействительными (незаконными) при наличии одновременно двух условий: в случае, если данный ненормативный акт, действие (бездействие) не соответствует закону и нарушают права и охраняемые законом интересы заявителя.

Правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации регламентированы Воздушным кодексом Российской Федерации (далее - ВК РФ).

В силу статьи 20 ВК РФ авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

Согласно положениям статьи 21 ВК РФ авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

Авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения указанных в настоящем пункте задач, относится к государственной авиации. Государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях

другими войсками, воинскими формированиями и органами, относится к государственной военной авиации (статья 22 Кодекса).

Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации (статья 23 ВК РФ).

Пунктом 1 статьи 61 ВК РФ предусматривается, что под авиационным предприятием надлежит понимать юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

Эксплуатантом признается гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

На основании взаимосвязанных положений пунктов 1 и 3 статьи 61 ВК РФ эксплуатация авиационным предприятием воздушного судна в целях, определенных для гражданской авиации, включая выполнение авиационных работ, возможна только при наличии у предприятия сертификата (свидетельства) эксплуатанта.

По смыслу статьи 21 ВК РФ гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Если эксплуатант использует свои воздушные суда для коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, следовательно, таковой относится к коммерческой гражданской авиации. В свою очередь, если эксплуатант использует те же воздушные суда для иных целей, следовательно, он относится к гражданской авиации общего назначения.

Эксплуатант вправе самостоятельно определить, к какому конкретно виду гражданской авиации относится его деятельность. Изложенное следует из заявки на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС), Приложения N 3 к Федеральным авиационным правилам N 118 "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения", утвержденным приказом Минтранса России от 17.04.2003 N 118 (далее ФАП-118).

Абзацем вторым пункта 1.3. Методических рекомендаций по организации сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, направленных Росавиацией подведомственным учреждениям письмом от 03.08.2010 N 4.01-317, предусмотрено, что одно и то же воздушное судно может использоваться для выполнения коммерческих воздушных перевозок, авиационных работ и полетов в целях авиации общего назначения. Эксплуатант, имеющий воздушные суда, может оформить одновременно три сертификата эксплуатанта: сертификат на авиаперевозки, сертификат на авиаработы и, при необходимости, сертификат авиации общего назначения. Во всех трех сертификатах могут быть включены одни и те же воздушные суда, если они имеют соответствующие технические возможности и не имеют ограничений, наложенных ВК РФ.

В силу положений статьи 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки на соответствие воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается. Порядок выдачи сертификата летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами.

Единый экземпляр воздушного судна (ЕЭВС), имеющий сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна, не имеет запрета на выполнение авиационных работ (пункт 1 статьи 36 ВК РФ).

Таким образом, для гражданских воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, имеется запрет на осуществление только коммерческих воздушных перевозок.

Порядок допуска к полетам ЕЭВС регламентируется ФАП-118. В соответствии с Приложением N 3 к ФАП-118 (заявка на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения) заявитель (будущий эксплуатант) в заявке на сертификацию ЕЭВС определяет назначение воздушного судна, например: учебно-тренировочное, для полетов в целях авиации общего назначения (АОН) в личных целях, или для выполнения авиаработ.

В соответствии с заявкой на сертификацию и производится оценка соответствия ЕЭВС техническим требованиям, указанному заявителем назначению ВС и условиям его эксплуатации. Если в заявке на сертификацию указано в графе "Назначение ВС" - авиаработы, подлежит осуществлению оценка соответствия характеристик воздушного судна для безопасного производства заявленных видов авиационных работ.

Воздушное законодательство не дает легального определения воздушному судну авиации общего назначения. Любое воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, может быть использовано как в личных, так и в коммерческих целях с соблюдением технических ограничений, изложенных в сертификате летной годности и ограничений, наложенных ВК РФ.

Материалы дела свидетельствуют о том, что ООО «Авиакомпания «Скайрус» является юридическим лицом (общественной организацией).

Из материалов дела усматривается, что организация является эксплуатантом воздушных судов.

Порядок проведения сертификации, сертификационные требования к эксплуатанту и основания отказа в выдаче сертификата установлены Федеральными авиационными правилами «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденными Приказом Минтранса России от 23.12.2009 г. № 249 (ФАП-249). Исчерпывающий перечень оснований для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта закреплен в п. 11 Раздела II ФАП-249, к которым относятся, недостоверность содержащихся в заявлении эксплуатанта данных, несоответствие содержащихся в заявлении эксплуатанта данных требованиям п.п. 4, 5 ФАП-249.

Пункт 4 Раздела II ФАП-249 содержит перечень данных, которые заявитель обязан указать в заявлении на получение сертификата.

Доказательств представления эксплуатантом недостоверных сведений, несоответствия требованиям п.п. 4,5 ФАП-249 заинтересованным лицом в материалы дела не представлено.

В пункте 5 Раздела II ФАП-249 перечислены документы, заверенные копии которых эксплуатант обязан приложить к своему заявлению. Среди прочих документов пункт 5 ФАП-249 обязывает заявителя представить «сертификаты летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов», которые он планирует использовать для выполнения авиационных работ.

Следовательно, ФАП-249 также не содержит ограничений по применению единичных экземпляров воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки конкретного воздушного судна, в производстве авиационных работ. Сертификат летной годности заявителя выдан уполномоченным органом в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, что не оспаривается ответчиком.

07.03.2018 заинтересованное лицо выдало заявителю сертификат эксплуатанта

№АР-10-18-40 в соответствии с ВК РФ, указаниями Федерального агентства Росавиации и разъяснениями Департамента государственной политики Минтранса России. Законность сертификата не оспорена в установленном порядке.

Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации выступает Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России). Полномочия Минтранса России установлены Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 N 395.

Минтранс России уполномочен самостоятельно принимать федеральные авиационные правила (пункт 5.2.53.8 Положения о Министерстве транспорта), устанавливающие порядок сертификации пилотируемых гражданских воздушных судов (абзацы двадцать первый и двадцать четвертый пункта 5.2.53.8), требования к летной годности (абзац двадцать шестой пункта 5.2.53.8) и форму сертификата летной годности воздушного судна (абзац двадцать девятый пункта 5.2.53.8), а также форму и порядок получения сертификата эксплуатанта (абзац семнадцатый пункта 5.2.53.8).

Пунктом 2 указанного Положения предусматривается, что Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). В состав Минтранса России входит структурное подразделение - Департамент государственной политики в области гражданской авиации (далее - Департамент), которое обеспечивает деятельность Министерства по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации. Полномочия Департамента отражены в Положении о Департаменте государственной политики в области гражданской авиации, утвержденном Приказом Минтранса России от 04.05.2018 N 174.

Согласно данному Положению (пункты 1.1, 3.1.15, 3.1.19, 3.1.76, 3.1.86, 3.1.89) Департамент осуществляет разработку и анализ применения законодательных и иных нормативных правовых актов в области гражданской авиации, разрабатывает проекты нормативных правовых актов в области гражданской авиации, включая федеральные авиационные правила, устанавливающие: правила выполнения авиационных работ; требования к летной годности гражданских воздушных судов; форму сертификата летной годности, выдаваемого на воздушное судно, и порядок его оформления; требования и порядок обязательной сертификации для гражданских воздушных судов; разрабатывает акты ненормативного характера по оперативным и другим текущим вопросам организации деятельности Минтранса РФ, осуществляет рассмотрение обращений, заявлений и жалоб по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента; представляет разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента.

Следовательно, Минтранс России и его структурное подразделение (указанный выше Департамент) уполномочены действующим законодательством давать официальные разъяснения порядка и особенностей применения ФАП.

В отсутствие специализированных правил, регулирующих выдачу сертификатов летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиационных работ, письма Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России от 18.06.2010 N 01-03-05/1862, от 03.04.2012 N 01-02-05/1154, от 18.10.2018 N 01-563-ПГ следует рассматривать как официальную позицию Минтранса России, официальное толкование федеральных авиационных правил по вопросу о законности сертификации летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиационных работ, в порядке, предусмотренном ФАП-118. Письмо Минтранса России от 03.04.2012 N 01-02-05/1154, адресованное Федеральному агентству воздушного транспорта, содержит вывод о том, что ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ воздушным законодательством Российской Федерации не предусмотрено.

Требованиями ФАП-118 ЕЭВС допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, выданного на основе акта оценки соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС. Названием и некоторыми положениями ФАП-118 определяется принадлежность ЕЭВС к авиации общего назначения. Пунктом 1 статьи 36 ВК РФ установлено, что 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, допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании указанного акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

Кроме того, ВК РФ не содержит определение термина "единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения". Реестра воздушных судов авиации общего назначения не существует. Регистрация ЕЭВС осуществляется в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и соответственно де-юре являются гражданскими воздушными судами, допускаемыми к эксплуатации на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды при этом без ограничения целей применения.

В соответствии с пунктом 2 статьи 114 ВК РФ общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются Федеральными авиационными правилами. Между тем, ФАП-249 требований по владению и выполнению авиационных работ сертифицируемым лицом исключительно воздушными судами, имеющими сертификат типа также не устанавливается.

По смыслу статьи 2 ВК РФ положения Кодекса обладают большей юридической силой по отношению к ФАП-118.

Следовательно, действующим на территории Российской Федерации воздушным законодательством не налагается запрет на применение ЕЭВС для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в частности - для выполнения авиационных работ.

В части, касающейся допуска лиц, обладающих свидетельствами частных пилотов к выполнению авиационных работ, Минтранс России указано, что в соответствии с абзацем третьим пункта 1 статьи 52 ВК РФ требования к специалистам согласно перечням специалистов авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации", утвержденными приказом Минтранса России от 12.09.2008 N 147 (далее - ФАП-147), которыми, равно как и ВК РФ, не предусмотрено ограничений на выполнение полетов в целях производства авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота.

Вышеуказанные доводы подтверждаются судебной практикой Арбитражного суда Тюменской области № А70-19404/2018 от 26.03.2019 г., Арбитражного суда Ростовской области № А53-42245/18 от 16.04.2019 г., Арбитражного суда Тюменской области № А70-20183/2018 от 02.04.2019 г., Арбитражного суда Красноярского края № А33-36699/2018 от 24.04.2019 г., Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области № 56-17528/2019 от 11.04.2019 г., согласно которым признаны незаконными решения Межрегиональных территориальных управлений Росавиации о недопустимости использования ЕЭВС для выполнения авиационных работ в рамках положений главы XVI «Авиационные работы» ВК РФ.

В соответствии с ч. 2 ст. 201 АПК РФ арбитражный суд, установив, что

оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, принимает решение о признании ненормативного правового акта недействительным, решений и действий (бездействия) незаконными.

При таких обстоятельствах арбитражный суд считает, что заявленные требования подлежат удовлетворению полностью.

Расходы по оплате госпошлины в сумме 3 000 руб. в соответствии со ст. 110 АПК РФ относятся на заинтересованное лицо и подлежат взысканию в пользу заявителя.

Руководствуясь ст. 110, 167-170, 180, 182, 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации,

Р Е Ш И Л:

Заявленные требования удовлетворить. Признать незаконным решение № 4-183 от 02.07.2019 Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта о введении ограничений в сертификат эксплуатанта № АР 10-18-40 ООО «Авиакомпания «Скайрус» в виде запрета на выполнение работ на ЕЭВС Синица-7 RA -0826G, П2002 Сиерра RA-1026G, RA28-140-22922 RA - 2779G.

Взыскать с Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта в пользу Общества с ограниченной ответственностью "Авиакомпания "Скайрус" судебные расходы по оплате государственной пошлины в размере 3 000 рублей.

Решение может быть обжаловано в месячный срок в Одиннадцатый арбитражный апелляционный суд, г.Самара с направлением апелляционной жалобы через Арбитражный суд Самарской области.

Судья _____ / О.В. Коршикова _____

Электронная подпись действительна.

Данные ЭП: Удостоверяющий центр ФГБУ ИАЦ Судебного
департамента
Дата 14.06.2019 5:30:45
Кому выдана Коршикова Олеся Валерьевна



АРБИТРАЖНЫЙ СУД САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ
443045, г. Самара, ул. Авроры, 148, тел. (846) 226-56-17

Именем Российской Федерации

РЕШЕНИЕ

10 декабря 2019 года

Дело № А55-31580/2019

Резолютивная часть решения объявлена 03 декабря 2019 года. Полный текст решения изготовлен 10 декабря 2019 года.

Арбитражный суд Самарской области
в составе Коршиковой О.В.

при ведении протокола судебного заседания помощником судьи Похвинской К.Е.
рассмотрев в судебном заседании 03 декабря 2019 года дело по заявлению
Общества с ограниченной ответственностью "Авиакомпания "Скайрус"

к Приволжскому межрегиональному территориальному управлению воздушного
транспорта федерального агентства воздушного транспорта
о признании незаконным решения

при участии в заседании

от заявителя – предст. Никонов А.Н. по дов. от 07.02.2019 г., диплом,

от заинтересованного лица – предст. Наталич М.В. по дов. от 28.08.2019 г., диплом,
установил:

Заявитель обратился в Арбитражный суд Самарской области с заявлением к
Приволжскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта
Федерального агентства воздушного транспорта (Приволжское МТУ РОСАВИАЦИИ), в
котором просит признать недействительным решение № 4-183 от 02.07.2019 о введении
ограничений в сертификат эксплуатанта № АР 10-18-40 ООО «Авиакомпания «Скайрус» в
виде запрета на выполнение работ на ЕЭВС Синица-7 RA -0826G, П2002 Сиерра RA-
1026G, RA28-140-22922 RA - 2779G.

Заявитель в судебном заседании поддержал заявленные требования в полном объеме.

Заинтересованное лицо заявленные требования не признает по основаниям,
изложенным в отзыве.

Согласно разъяснениям, содержащимся в пункте 27 Постановления Пленума
Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 20.12.2006 № 65 "О подготовке
дела к судебному разбирательству", если лица, участвующие в деле, извещенные
надлежащим образом о времени и месте проведения предварительного судебного
заседания и судебного разбирательства дела по существу, не явились в предварительное
судебное заседание и не заявили возражений против рассмотрения дела в их отсутствие,
судья вправе завершить предварительное судебное заседание и начать рассмотрение дела
в судебном заседании арбитражного суда первой инстанции в случае соблюдения
требований части 4 статьи 137 АПК РФ.

Поскольку лица, участвующие в деле, извещены о времени и месте проведения
предварительного судебного заседания, возражения против завершения предварительного
разбирательства и открытия судебного заседания не заявили, суд первой инстанции,
руководствуясь пунктом 4 статьи 137 АПК РФ решил вопрос о готовности дела и переходе
в судебное заседание, что отражено в протоколе судебного заседания от 03.12.2019 г.

Исследовав доказательства по делу, проверив обоснованность доводов, изложенных
в заявлении, арбитражный суд пришел к выводу, что заявленные требования подлежат

удовлетворению полностью.

Как следует из материалов дела, на основании телеграммы Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) от 27.09.2018 г. № 270700 за подписью и.о. руководителя Росавиации Суханова А.В., направленных в адрес руководителей Межрегиональных территориальных управлений Росавиации с указанием о приостановление действия ранее выданных сертификатов эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, использующих единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, и.о. начальника Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Булыненко С.Г., 02 июля 2019 года было вынесено Решение за № 4-183 о введении ограничений в сертификат эксплуатанта № АР 10 -18-40 ООО «Авиакомпания «Скайрус» в виде запрета на выполнение работ на ЕЭВС Саница-7 RA-0826G, П2002 Сиерра RA-1026G, RA28-140-22922 RA - 2779G.

Не согласившись с вынесенным решением, общество обратилось в арбитражный суд с рассматриваемым заявлением.

В соответствии с частью 1 статьи 198 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации граждане, организации и иные лица вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц, если полагают, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действие (бездействие) не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают их права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагают на них какие-либо обязанности, создают иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

В соответствии с частями 4 и 5 статьи 200 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации при рассмотрении дел об оспаривании ненормативных правовых актов, решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, арбитражный суд в судебном заседании осуществляет проверку оспариваемого акта или его отдельных положений, оспариваемых решений и действий (бездействия) и устанавливает их соответствие закону или иному нормативному правовому акту, устанавливает наличие полномочий у органа или лица, которые приняли оспариваемый акт, решение или совершили оспариваемые действия (бездействие), а также устанавливает, нарушают ли оспариваемый акт, решение и действия (бездействие) права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

Таким образом, ненормативный акт, решение и действие (бездействие) органа, осуществляющего публичные полномочия могут быть признаны недействительными (незаконными) при наличии одновременно двух условий: в случае, если данный ненормативный акт, действие (бездействие) не соответствует закону и нарушают права и охраняемые законом интересы заявителя.

Правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации регламентированы Воздушным кодексом Российской Федерации (далее - ВК РФ).

В силу статьи 20 ВК РФ авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

Согласно положениям статьи 21 ВК РФ авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

Авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения указанных в настоящем пункте задач, относится к государственной авиации. Государственная авиация, используемая для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях

другими войсками, воинскими формированиями и органами, относится к государственной военной авиации (статья 22 Кодекса).

Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации (статья 23 ВК РФ).

Пунктом 1 статьи 61 ВК РФ предусматривается, что под авиационным предприятием надлежит понимать юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

Эксплуатантом признается гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

На основании взаимосвязанных положений пунктов 1 и 3 статьи 61 ВК РФ эксплуатация авиационным предприятием воздушного судна в целях, определенных для гражданской авиации, включая выполнение авиационных работ, возможна только при наличии у предприятия сертификата (свидетельства) эксплуатанта.

По смыслу статьи 21 ВК РФ гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Если эксплуатант использует свои воздушные суда для коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, следовательно, таковой относится к коммерческой гражданской авиации. В свою очередь, если эксплуатант использует те же воздушные суда для иных целей, следовательно, он относится к гражданской авиации общего назначения.

Эксплуатант вправе самостоятельно определить, к какому конкретно виду гражданской авиации относится его деятельность. Изложенное следует из заявки на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС), Приложения N 3 к Федеральным авиационным правилам N 118 "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения", утвержденным приказом Минтранса России от 17.04.2003 N 118 (далее ФАП-118).

Абзацем вторым пункта 1.3. Методических рекомендаций по организации сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, направленных Росавиацией подведомственным учреждениям письмом от 03.08.2010 N 4.01-317, предусмотрено, что одно и то же воздушное судно может использоваться для выполнения коммерческих воздушных перевозок, авиационных работ и полетов в целях авиации общего назначения. Эксплуатант, имеющий воздушные суда, может оформить одновременно три сертификата эксплуатанта: сертификат на авиаперевозки, сертификат на авиаработы и, при необходимости, сертификат авиации общего назначения. Во всех трех сертификатах могут быть включены одни и те же воздушные суда, если они имеют соответствующие технические возможности и не имеют ограничений, наложенных ВК РФ.

В силу положений статьи 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки на соответствие воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается. Порядок выдачи сертификата летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами.

Единый экземпляр воздушного судна (ЕЭВС), имеющий сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна, не имеет запрета на выполнение авиационных работ (пункт 1 статьи 36 ВК РФ).

Таким образом, для гражданских воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, имеется запрет на осуществление только коммерческих воздушных перевозок.

Порядок допуска к полетам ЕЭВС регламентируется ФАП-118. В соответствии с Приложением N 3 к ФАП-118 (заявка на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения) заявитель (будущий эксплуатант) в заявке на сертификацию ЕЭВС определяет назначение воздушного судна, например: учебно-тренировочное, для полетов в целях авиации общего назначения (АОН) в личных целях, или для выполнения авиаработ.

В соответствии с заявкой на сертификацию и производится оценка соответствия ЕЭВС техническим требованиям, указанному заявителем назначению ВС и условиям его эксплуатации. Если в заявке на сертификацию указано в графе "Назначение ВС" - авиаработы, подлежит осуществлению оценка соответствия характеристик воздушного судна для безопасного производства заявленных видов авиационных работ.

Воздушное законодательство не дает легального определения воздушному судну авиации общего назначения. Любое воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, может быть использовано как в личных, так и в коммерческих целях с соблюдением технических ограничений, изложенных в сертификате летной годности и ограничений, наложенных ВК РФ.

Материалы дела свидетельствуют о том, что ООО «Авиакомпания «Скайрус» является юридическим лицом (общественной организацией).

Из материалов дела усматривается, что организация является эксплуатантом воздушных судов.

Порядок проведения сертификации, сертификационные требования к эксплуатанту и основания отказа в выдаче сертификата установлены Федеральными авиационными правилами «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации», утвержденными Приказом Минтранса России от 23.12.2009 г. № 249 (ФАП-249). Исчерпывающий перечень оснований для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта закреплен в п. 11 Раздела II ФАП-249, к которым относятся, недостоверность содержащихся в заявлении эксплуатанта данных, несоответствие содержащихся в заявлении эксплуатанта данных требованиям п.п. 4, 5 ФАП-249.

Пункт 4 Раздела II ФАП-249 содержит перечень данных, которые заявитель обязан указать в заявлении на получение сертификата.

Доказательств представления эксплуатантом недостоверных сведений, несоответствия требованиям п.п. 4,5 ФАП-249 заинтересованным лицом в материалы дела не представлено.

В пункте 5 Раздела II ФАП-249 перечислены документы, заверенные копии которых эксплуатант обязан приложить к своему заявлению. Среди прочих документов пункт 5 ФАП 249 обязывает заявителя представить «сертификаты летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов», которые он планирует использовать для выполнения авиационных работ.

Следовательно, ФАП-249 также не содержит ограничений по применению единичных экземпляров воздушных судов, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки конкретного воздушного судна, в производстве авиационных работ. Сертификат летной годности заявителя выдан уполномоченным органом в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, что не оспаривается ответчиком.

07.03.2018 заинтересованное лицо выдало заявителю сертификат эксплуатанта

№АР-10-18-40 в соответствии с ВК РФ, указаниями Федерального агентства Росавиации и разъяснениями Департамента государственной политики Минтранса России. Законность сертификата не оспорена в установленном порядке.

Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации выступает Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России). Полномочия Минтранса России установлены Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 N 395.

Минтранс России уполномочен самостоятельно принимать федеральные авиационные правила (пункт 5.2.53.8 Положения о Министерстве транспорта), устанавливающие порядок сертификации пилотируемых гражданских воздушных судов (абзацы двадцать первый и двадцать четвертый пункта 5.2.53.8), требования к летной годности (абзац двадцать шестой пункта 5.2.53.8) и форму сертификата летной годности воздушного судна (абзац двадцать девятый пункта 5.2.53.8), а также форму и порядок получения сертификата эксплуатанта (абзац семнадцатый пункта 5.2.53.8).

Пунктом 2 указанного Положения предусматривается, что Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации). В состав Минтранса России входит структурное подразделение - Департамент государственной политики в области гражданской авиации (далее - Департамент), которое обеспечивает деятельность Министерства по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации. Полномочия Департамента отражены в Положении о Департаменте государственной политики в области гражданской авиации, утвержденном Приказом Минтранса России от 04.05.2018 N 174.

Согласно данному Положению (пункты 1.1, 3.1.15, 3.1.19, 3.1.76, 3.1.86, 3.1.89) Департамент осуществляет разработку и анализ применения законодательных и иных нормативных правовых актов в области гражданской авиации, разрабатывает проекты нормативных правовых актов в области гражданской авиации, включая федеральные авиационные правила, устанавливающие: правила выполнения авиационных работ; требования к летной годности гражданских воздушных судов; форму сертификата летной годности, выдаваемого на воздушное судно, и порядок его оформления; требования и порядок обязательной сертификации для гражданских воздушных судов; разрабатывает акты ненормативного характера по оперативным и другим текущим вопросам организации деятельности Минтранса РФ, осуществляет рассмотрение обращений, заявлений и жалоб по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента; представляет разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента.

Следовательно, Минтранс России и его структурное подразделение (указанный выше Департамент) уполномочены действующим законодательством давать официальные разъяснения порядка и особенностей применения ФАП.

В отсутствие специализированных правил, регулирующих выдачу сертификатов летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиационных работ, письма Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России от 18.06.2010 N 01-03-05/1862, от 03.04.2012 N 01-02-05/1154, от 18.10.2018 N 01-563-ПГ следует рассматривать как официальную позицию Минтранса России, официальное толкование федеральных авиационных правил по вопросу о законности сертификации летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиационных работ, в порядке, предусмотренном ФАП-118. Письмо Минтранса России от 03.04.2012 N 01-02-05/1154, адресованное Федеральному агентству воздушного транспорта, содержит вывод о том, что ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ воздушным законодательством Российской Федерации не предусмотрено.

Требованиями ФАП-118 ЕЭВС допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, выданного на основе акта оценки соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС. Названием и некоторыми положениями ФАП-118 определяется принадлежность ЕЭВС к авиации общего назначения. Пунктом 1 статьи 36 ВК РФ установлено, что 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, допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа, аттестата о годности к эксплуатации либо иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года, или акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании указанного акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

Кроме того, ВК РФ не содержит определение термина "единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения". Реестра воздушных судов авиации общего назначения не существует. Регистрация ЕЭВС осуществляется в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации и соответственно де-юре являются гражданскими воздушными судами, допускаемыми к эксплуатации на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды при этом без ограничения целей применения.

В соответствии с пунктом 2 статьи 114 ВК РФ общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются Федеральными авиационными правилами. Между тем, ФАП-249 требований по владению и выполнению авиационных работ сертифицируемым лицом исключительно воздушными судами, имеющими сертификат типа также не устанавливается.

По смыслу статьи 2 ВК РФ положения Кодекса обладают большей юридической силой по отношению к ФАП-118.

Следовательно, действующим на территории Российской Федерации воздушным законодательством не налагается запрет на применение ЕЭВС для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в частности - для выполнения авиационных работ.

В части, касающейся допуска лиц, обладающих свидетельствами частных пилотов к выполнению авиационных работ, Минтранс России указано, что в соответствии с абзацем третьим пункта 1 статьи 52 ВК РФ требования к специалистам согласно перечням специалистов авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации", утвержденными приказом Минтранса России от 12.09.2008 N 147 (далее - ФАП-147), которыми, равно как и ВК РФ, не предусмотрено ограничений на выполнение полетов в целях производства авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота.

Вышеуказанные доводы подтверждаются судебной практикой Арбитражного суда Тюменской области № А70-19404/2018 от 26.03.2019 г., Арбитражного суда Ростовской области № А53-42245/18 от 16.04.2019 г., Арбитражного суда Тюменской области № А70-20183/2018 от 02.04.2019 г., Арбитражного суда Красноярского края № А33-36699/2018 от 24.04.2019 г., Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области № 56-17528/2019 от 11.04.2019 г., согласно которым признаны незаконными решения Межрегиональных территориальных управлений Росавиации о недопустимости использования ЕЭВС для выполнения авиационных работ в рамках положений главы XVI «Авиационные работы» ВК РФ.

В соответствии с ч. 2 ст. 201 АПК РФ арбитражный суд, установив, что

оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, принимает решение о признании ненормативного правового акта недействительным, решений и действий (бездействия) незаконными.

При таких обстоятельствах арбитражный суд считает, что заявленные требования подлежат удовлетворению полностью.

Расходы по оплате госпошлины в сумме 3 000 руб. в соответствии со ст. 110 АПК РФ относятся на заинтересованное лицо и подлежат взысканию в пользу заявителя.

Руководствуясь ст. 110, 167-170, 180, 182, 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации,

Р Е Ш И Л:

Заявленные требования удовлетворить. Признать незаконным решение № 4-183 от 02.07.2019 Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта о введении ограничений в сертификат эксплуатанта № АР 10-18-40 ООО «Авиакомпания «Скайрус» в виде запрета на выполнение работ на ЕЭВС Синица-7 RA -0826G, П2002 Сиерра RA-1026G, RA28-140-22922 RA - 2779G.

Взыскать с Приволжского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта в пользу Общества с ограниченной ответственностью "Авиакомпания "Скайрус" судебные расходы по оплате государственной пошлины в размере 3 000 рублей.

Решение может быть обжаловано в месячный срок в Одиннадцатый арбитражный апелляционный суд, г.Самара с направлением апелляционной жалобы через Арбитражный суд Самарской области.

Судья _____ / О.В. Коршикова _____

Электронная подпись действительна.

Данные ЭП: Удостоверяющий центр ФГБУ ИАЦ Судебного
департамента
Дата 14.06.2019 5:30:45
Кому выдана Коршикова Олеся Валерьевна



ВОСЬМОЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД

644024, г. Омск, ул. 10 лет Октября, д.42, канцелярия (3812)37-26-06, факс:37-26-22, www.8aas.arbitr.ru, info@8aas.arbitr.ru

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

город Омск

08 июля 2019 года

Дело № А70-19404/2018

Резолютивная часть постановления объявлена 02 июля 2019 года.

Постановление изготовлено в полном объеме 08 июля 2019 года.

Восьмой арбитражный апелляционный суд в составе:

председательствующего судьи Кливера Е.П.,

судей Рыжикова О.Ю., Шиндлер Н.А.,

при ведении протокола судебного заседания секретарём Бралиной Е.А.,

рассмотрев в открытом судебном заседании апелляционную жалобу

(регистрационный номер 08АП-6184/2019) Тюменского межрегионального

территориального управления воздушного транспорта Федерального

агентства воздушного транспорта (далее – Управление, Тюменское МТУ

Росавиации, заинтересованное лицо, административный орган) на решение

Арбитражного суда Тюменской области от 26.03.2019 по делу № А70-

19404/2018 (судья Бадрызлова М.М.), принятое по заявлению общества с

ограниченной ответственностью «Тюменский научно-производственный

центр авиации общего назначения» (далее – ООО «ТНПЦ АОН»,

Общество, заявитель) к Тюменскому межрегиональному

территориальному управлению воздушного транспорта Федерального

агентства воздушного транспорта о признании незаконным решения от

16.11.2018,

при участии в деле в качестве третьего лица, не заявляющего

самостоятельных требований относительно предмета спора, –

Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Минтранс

России, третье лицо),

при участии в судебном заседании представителей:

от Управления – Паршукова А.В. (личность подтверждена паспортом гражданина Российской Федерации, по доверенности от 11.10.2017 сроком действия 5 лет);

от ООО «ТНПЦ АОН» – директор Никулин А.А. (личность подтверждена паспортом гражданина Российской Федерации, на основании решения единственного участника ООО «ТНПЦ АОН» от 08.12.2015 № 1), Пинигин М.Г. (личность подтверждена паспортом гражданина Российской Федерации, по доверенности от 14.01.2019 сроком действия 1 год);

от Министерства – не явился, о времени и месте судебного заседания лицо извещено надлежащим образом,

установил:

общество с ограниченной ответственностью «Тюменский научно-производственный центр авиации общего назначения» обратилось в Арбитражный суд Тюменской области с заявлением к Тюменскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта о признании незаконным решения от 16.11.2018.

Определением от 22.01.2019 к участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований относительно предмета спора, привлечено Министерство транспорта Российской Федерации.

Решением Арбитражного суда Тюменской области от 26.03.2019 требование заявителя удовлетворено, решение Управления от 16.11.2018 признано незаконным.

При принятии решения суд первой инстанции исходил из того, что воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливается

ограничений на использование единичных экземпляров воздушных судов (далее – ЕЭВС) для выполнения авиационных работ, как и не установлено ограничений на выполнение полетов в целях производства авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота, в связи с чем, оспариваемое решение является незаконным и необоснованным.

Не согласившись с принятым судебным актом, Управление обратилось с апелляционной жалобой в Восьмой арбитражный апелляционный суд, в которой просит решение Арбитражного суда Тюменской области от 26.03.2019 отменить, принять по делу новый судебный акт.

Обосновывая требования апелляционной жалобы, её податель настаивает на том, что в соответствии с пунктом 3 статьи 21 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ) воздушные суда авиации общего назначения не предназначены для выполнения авиационных работ, следовательно, не могут быть заявлены для получения сертификата на выполнение авиационных работ, и на том, что выполнение авиационных работ с использованием ЕЭВС авиационным персоналом гражданской авиации, имеющим свидетельство частного пилота (который Управление приравнивает к пилотам-любителям), воздушным законодательством не предусмотрено, в связи с чем, оспариваемое решение вынесено законно и обоснованно.

Заинтересованное лицо отмечает, что согласно письму Федерального агентства воздушного транспорта (далее – Росавиация) от 12.04.2019 № Исх-11750/2014 Росавиация не привлечена к участию в деле в качестве третьего лица, поэтому у центрального аппарата отсутствует возможность в полном объеме реализовать права лиц, участвующих в деле, в связи с чем, ходатайствует о привлечении к участию в деле в качестве третьего лица Росавиации.

Вместе с тем, Управление в нарушение положений части 2 и 3 статьи 268 АПК РФ не обосновало невозможность заявления указанного ходатайства в суд первой инстанции по причинам, не зависящим от него, которые суд признает уважительными, в том числе в случае, если судом первой инстанции отклонено указанное ходатайство.

Кроме того, заинтересованным лицом не представлено в материалы дела доказательств, подтверждающих, что обжалуемым судебным актом непосредственно затронуты права и обязанности Росавиации, в том числе созданы препятствия для реализации субъективного права или надлежащего исполнения обязанности по отношению к одному из лиц, участвующих в деле.

Таким образом, суд апелляционной инстанции приходит к выводу об отсутствии правовых оснований для удовлетворения ходатайства Управления о привлечении к участию в деле в качестве третьего лица Росавиации.

К апелляционной жалобе заинтересованного лица приложено дополнительное доказательство, а именно: письмо Росавиации от 12.04.2019 № Исх-11750/14, в приобщении которого к материалам дела судом апелляционной инстанции отказано, поскольку Управлением в нарушение положений части 2 и 3 статьи 268 АПК РФ не обоснована невозможность его представления в суд первой инстанции по причинам, не зависящим от него, которые суд признает уважительными. Указанный документ возвращен представителю заинтересованного лица в судебном заседании.

До начала судебного заседания от Общества поступил письменный отзыв на апелляционную жалобу, в котором заявитель выразил несогласие с доводами жалобы, просил решение суда первой инстанции оставить без изменения, апелляционную жалобу – без удовлетворения.

Представитель Управления в судебном заседании поддержал доводы и требования, изложенные в апелляционной жалобе, просил решение суда первой инстанции отменить и принять по делу новый судебный акт.

Представители Общества поддержали доводы, изложенные в отзыве на апелляционную жалобу, просят оставить решение без изменения, апелляционную жалобу – без удовлетворения.

Министерство извещено надлежащим образом о времени и месте рассмотрения дела по апелляционной жалобе, представителя в судебное заседание не направило, ходатайство об отложении судебного заседания по делу не заявило.

Рассмотрев материалы дела, апелляционную жалобу, письменный отзыв на апелляционную жалобу, заслушав явившихся в судебное заседание представителей заявителя и заинтересованного лица, суд апелляционной инстанции установил следующие обстоятельства.

14 ноября 2018 года Общество направило в Тюменское МТУ Росавиации заявление о сертификации, в котором просило включить в сертификат эксплуатанта 4 ЕЭВС: СК-12 Орион (РА-1387G; РА-1589G.), СК-12 м Орион (РА-2776G.), Л-42 Альбатрос (РА-2218G.), а также включить в летный состав частного пилота инструктора Родикова А.Б., частных пилотов Никулина А.А., Новопашина И.М. и Палей В.М.

Решением от 16.11.2018 в удовлетворении указанного заявления отказано на основании пункта 63 Приказа Минтранса России от 13.03.2013 № 86 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению обязательной сертификации юридических и физических лиц, выполняющих авиационные работы», а также телеграммы Росавиации от 27.09.2018 № 270700УУУКЗБДЖ (л.д.10, 22-23).

Полагая, что указанное решение Управления является незаконным и нарушает права и законные интересы заявителя, Общество обратилось в арбитражный суд с соответствующим заявлением.

26.03.2019 Арбитражный суд Тюменской области принял обжалуемое решение.

Проверив законность и обоснованность решения суда первой инстанции в порядке статей 266, 268 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, суд апелляционной инстанции не находит оснований для его отмены или изменения, исходя из следующего.

В соответствии с частью 1 статьи 198 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации граждане, организации и иные лица вправе обратиться в арбитражный суд с заявлением о признании недействительными ненормативных правовых актов, незаконными решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц, если полагают, что оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действие (бездействие) не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту и нарушают их права и законные интересы в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности, незаконно возлагают на них какие-либо обязанности, создают иные препятствия для осуществления предпринимательской и иной экономической деятельности.

Анализ частей 2 и 3 статьи 201 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации позволяет сделать вывод о том, что для признания оспариваемого ненормативного правового акта недействительным, решений и действий (бездействия) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц незаконными суд должен установить наличие двух условий в совокупности:

- оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц не соответствуют закону или иному нормативному правовому акту;

- оспариваемый ненормативный правовой акт, решение и действия (бездействие) органов, осуществляющих публичные полномочия, должностных лиц нарушают права и законные интересы заявителя в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

При этом часть 5 статьи 200 АПК РФ предусматривает, что обязанность доказывания соответствия оспариваемого ненормативного правового акта закону или иному нормативному правовому акту, законности принятия оспариваемого решения, совершения оспариваемых действий (бездействия), наличия у органа или лица надлежащих полномочий на принятие оспариваемого акта, решения, совершение оспариваемых действий (бездействия), а также обстоятельств, послуживших основанием для принятия оспариваемого акта, решения, совершения оспариваемых действий (бездействия), возлагается на орган или лицо, которые приняли акт, решение или совершили действия (бездействие).

Правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации регламентированы ВК РФ.

Согласно статье 20 ВК РФ авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную.

В силу статьи 21 ВК РФ авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

Пунктом 1 статьи 61 ВК РФ предусмотрено, что под авиационным предприятием надлежит понимать юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее

основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

Эксплуатантом признается гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

В соответствии с взаимосвязанными положениями пунктов 1 и 3 статьи 61 ВК РФ эксплуатация авиационным предприятием воздушного судна в целях, определенных для гражданской авиации, включая выполнение авиационных работ, возможна только при наличии у предприятия сертификата (свидетельства) эксплуатанта.

По смыслу статьи 21 ВК РФ гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Если эксплуатант использует свои воздушные суда для коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, он относится к коммерческой гражданской авиации. В свою очередь, если эксплуатант использует те же воздушные суда для иных целей, следовательно, он относится к гражданской авиации общего назначения.

Из содержания заявки на сертификацию ЕЭВС, Приложения № 3 к Федеральным авиационным правилам «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденного приказом Минтранса России от 17.04.2003 № 118 (далее ФАП-118), следует, что эксплуатант вправе самостоятельно определить, к какому конкретно виду гражданской авиации относится его деятельность.

Абзацем вторым пункта 1.3 Методических рекомендаций по организации сертификации эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, направленных Росавиацией подведомственным учреждениям письмом от 03.08.2010 № 4.01-317, предусмотрено, что одно и то же воздушное судно может использоваться для выполнения коммерческих воздушных перевозок, авиационных работ и полетов в целях авиации общего назначения. Эксплуатант, имеющий воздушные суда, может оформить одновременно три сертификата эксплуатанта: сертификат на авиаперевозки, сертификат на авиаработы и, при необходимости, сертификат авиации общего назначения. Во всех трех сертификатах могут быть включены одни и те же воздушные суда, если они имеют соответствующие технические возможности и не имеют ограничений, наложенных ВК РФ.

В соответствии с заявкой на сертификацию и производится оценка соответствия ЕЭВС техническим требованиям, указанному заявителем назначению ВС и условиям его эксплуатации. Если в заявке на сертификацию указано в графе «Назначение ВС» – авиаработы, подлежит осуществлению оценка соответствия характеристик воздушного судна для безопасного производства заявленных видов авиационных работ.

В силу статьи 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности. Сертификат летной годности выдается на основании сертификата типа или акта оценки на соответствие воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается. Порядок выдачи сертификата летной годности устанавливается федеральными авиационными правилами.

ЕЭВС, имеющий сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна, не имеет запрета на выполнение авиационных работ (пункт 1 статьи 36 ВК РФ).

ВК РФ не закреплено определение термина «воздушное судно авиации общего назначения». Любое воздушное судно, имеющее сертификат летной годности, может быть использовано как в личных, так и в коммерческих целях с соблюдением технических ограничений, изложенных в сертификате летной годности и ограничений, наложенных ВК РФ.

При этом доводы подателя апелляционной жалобы о том, что в соответствии с пунктом 3 статьи 21 ВК РФ воздушные суда авиации общего назначения не предназначены для выполнения авиационных работ, следовательно, не могут быть заявлены для получения сертификата на выполнение авиационных работ, отклоняются судом апелляционной инстанции, поскольку из содержания пункта 3 статьи 21 ВК РФ указанный вывод не следует.

Судом первой инстанции установлено и материалами дела подтверждается, что используемые ООО «ТНПЦ АОН» воздушные суда имеют сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки ВС в соответствии с ФАП-118. На лицевой стороне бланка сертификата указано: «Сертификат летной годности единичного экземпляра воздушного судна авиации общего назначения», а в разделе назначение ЕЭВС: «выполнение полетов в целях гражданской авиации», что, в соответствии с пунктом 3 статьи 21 ВК РФ дает право выполнять авиационные работы. Основные эксплуатационные ограничения и характеристики ЕЭВС содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью сертификата летной годности. В карте данных сертификата летной годности указаны характеристики ВС для полетов в целях гражданской авиации, используемого для выполнения авиационных работ на данном

ЕЭВС, а в пункте 10 указаны ограничения для этого воздушного судна: «Запрещено: полеты по ППП, ночью, в особых условиях, акробатические полеты и преднамеренный ввод в режим штопора».

Таким образом, из содержания сертификата летной годности не следует, что Обществу запрещено выполнять авиационные работы на ЕЭВС.

Согласно пункту 11 раздела II Приказа Минтранса России от 23.12.2009 № 29 «Об утверждении Требований к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации» (ФАП-249) основаниями для отказа в выдаче сертификата эксплуатанта являются недостоверность содержащихся в заявлении эксплуатанта данных; несоответствие содержащихся в заявлении эксплуатанта данных требованиям пунктов 4, 5 ФАП-249.

Пунктом 4 раздела II ФАП-249 закреплен перечень данных, которые заявитель обязан указать в заявлении на получение сертификата.

В представленном Обществом заявлении от 14.11.2018 о выдаче ему сертификата эксплуатанта содержатся все предусмотренные пунктом 4 раздела II ФАП-249 данные, обратного Управлением не доказано, достоверность содержащихся в заявлении от 14.11.2018 данных заинтересованным лицом не опровергнута.

Законность сертификата эксплуатанта, выданного Обществу Управлением 15.02.2018 в соответствии с положениями ВК РФ, указаниями Федерального агентства Росавиации и разъяснениями Департамента государственной политики Министерства транспорта Российской Федерации, проверялась транспортной прокуратурой, Госавианадзором, отделом ПЛГ ГВС Тюменского МТУ, по результатам проверок которого существенных замечаний не выявлено.

Пункт 5 раздела II ФАП-249 содержит перечень документов, заверенные копии которых эксплуатант обязан приложить к своему заявлению, среди которых также указаны сертификаты летной годности (удостоверения о годности к полетам) воздушных судов, которые планируется использовать для выполнения авиационных работ.

Таким образом, суд первой инстанции правильно исходил из того, что ФАП-249 также не предусматривает ограничения по применению ЕЭВС, имеющих сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки конкретного воздушного судна, в производстве авиационных работ.

Письмом от 17.10.2018 № 01-557-ПГ, направленным в адрес председателя правления РОО ФЛСЛА ЯНАО «Крылья Арктики», письмом от 03.04.2012 № 01-02-05/1154, адресованным Росавиации, а также письмом от 18.06.2010 № 01-03-05/1862, адресованном ООО «Южный авиационный центр», Минтранс России сообщил, что воздушным законодательством не устанавливается ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ.

18.02.2019 Минтранс России направил помощнику Генерального прокурора Российской Федерации письмо № АЮ-Д1-30/2294, согласно которому статьей 21 ВК РФ не устанавливается классов или типов воздушных судов, которым разрешены полеты исключительно в целях авиации общего назначения, и определена лишь принадлежность к гражданской авиации.

В силу Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 № 395 (далее – Положение о Министерстве транспорта), Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Минтранс России уполномочен самостоятельно принимать федеральные авиационные правила (пункт 5.2.53.8 Положения о Министерстве транспорта), устанавливающие порядок сертификации пилотируемых гражданских воздушных судов (абзацы двадцать первый и двадцать четвертый пункта 5.2.53.8), требования к летной годности (абзац двадцать шестой пункта 5.2.53.8) и форму сертификата летной годности воздушного судна (абзац двадцать девятый пункта 5.2.53.8), а также форму и порядок получения сертификата эксплуатанта (абзац семнадцатый пункта 5.2.53.8).

Согласно пункту 2 Положения о Министерстве транспорта в состав Минтранса России входит структурное подразделение – Департамент государственной политики в области гражданской авиации (далее – Департамент), которое обеспечивает деятельность Министерства по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

Согласно пунктам 1.1, 3.1.15, 3.1.19, 3.1.76, 3.1.86, 3.1.89 Положения о Департаменте государственной политики в области гражданской авиации, утвержденного Приказом Минтранса России от 04.05.2018 № 174, Департамент осуществляет разработку и анализ применения законодательных и иных нормативных правовых актов в области гражданской авиации, разрабатывает проекты нормативных правовых актов в области гражданской авиации, включая федеральные авиационные правила, устанавливающие: правила выполнения авиационных работ; требования к летной годности гражданских воздушных судов; форму сертификата летной годности, выдаваемого на воздушное судно, и порядок

его оформления; требования и порядок обязательной сертификации для гражданских воздушных судов; разрабатывает акты ненормативного характера по оперативным и другим текущим вопросам организации деятельности Минтранса РФ, осуществляет рассмотрение обращений, заявлений и жалоб по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента; представляет разъяснения по вопросам, отнесенным к компетенции Департамента.

Следовательно, суд первой инстанции заключил правильный вывод о том, что Минтранс России и его структурное подразделение (Департамент) уполномочены действующим законодательством давать официальные разъяснения порядка и особенностей применения ФАП, в связи с чем, в отсутствие специализированных правил, регулирующих выдачу сертификатов летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиационных работ, письма Департамента от 18.06.2010 № 01-03-05/1862, от 03.04.2012 № 01-02-05/1154, от 18.10.2018 № 01-563-ПГ следует рассматривать как официальную позицию Минтранса России, официальное толкование федеральных авиационных правил по вопросу о законности сертификации летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиационных работ, в порядке, предусмотренном ФАП-118.

Суд апелляционной инстанции считает необходимым отметить, что ВК РФ не содержит определение термина «единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения». Реестра воздушных судов авиации общего назначения не предусмотрено. Регистрация ЕЭВС осуществляется в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, что позволяет прийти к выводу о том, что воздушные суда авиации общего назначения являются гражданскими воздушными судами, допускаемыми к эксплуатации на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной

годности и к охране окружающей среды, при этом без ограничения целей применения.

Ссылки Управления на Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 26.01.2017 № 138-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы общества с ограниченной ответственностью «Авиасервисная компания «Кречет» на нарушение конституционных прав и свобод пунктом 1 статьи 114 Воздушного кодекса Российской Федерации» не принимаются во внимание судом апелляционной инстанции, поскольку в указанном определении рассматривается вопрос, касающийся расширения перечня работ, включаемых в понятие авиационных работ, в то время как в рамках рассматриваемого дела исследуется вопрос о том, возможно ли применение ЕЭВС для выполнения авиационных работ, следовательно, разъяснения Конституционного Суда Российской Федерации, изложенные в Определении от 26.01.2017 № 138-О, не подлежат применению в рассматриваемой ситуации.

Таким образом, суд апелляционной инстанции соглашается с выводом суда первой инстанции о том, что действующим на территории Российской Федерации воздушным законодательством не запрещено применение ЕЭВС для целей, отличных от целей авиации общего назначения, в том числе, для выполнения авиационных работ.

При этом утверждения подателя апелляционной жалобы о том, что выполнение авиационных работ с использованием ЕЭВС авиационным персоналом гражданской авиации, имеющим свидетельство частного пилота (который Управление приравнивает к пилотам-любителям), воздушным законодательством не предусмотрено, отклоняются судом апелляционной инстанции в силу следующего.

Так, в соответствии с абзацем третьим пункта 1 статьи 52 ВК РФ требования к специалистам согласно перечням специалистов авиационного персонала устанавливаются федеральными авиационными правилами

«Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации», утвержденными приказом Минтранса России от 12.09.2008 № 147 (далее – ФАП-147).

В свою очередь, ни положениями ВК РФ, ни требованиями ФАП-147 не установлен запрет на выполнение полетов в целях производства авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота.

Таким образом, у Управления отсутствовали основания для отказа заявителю во включении в летный состав частного пилота инструктора Родикова А.Б., а также частных пилотов Никулина А.А., Новопашина И.М. и Палей В.М.

При таких обстоятельствах, учитывая, что действующим воздушным законодательством Российской Федерации не предусмотрено ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ, а также на выполнение полетов в целях производства авиационных работ частными пилотами, суд первой инстанции пришел к обоснованному выводу о наличии правовых оснований для удовлетворения требования заявителя о признании незаконным решения Управления от 16.11.2018.

По мнению суда апелляционной инстанции, фактические обстоятельства, имеющие значение для дела, правильно установлены судом первой инстанции на основе доказательств, оцененных в соответствии с правилами, определенными статьей 71 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации.

Учитывая изложенное выше, арбитражный суд апелляционной инстанции приходит к выводу о том, что суд первой инстанции принял законное и обоснованное решение.

Нормы материального права применены арбитражным судом первой инстанции правильно. Нарушений норм процессуального права, являющихся в силу части 4 статьи 270 Арбитражного процессуального

кодекса Российской Федерации в любом случае основаниями для отмены судебного акта, судом апелляционной инстанции не установлено. Таким образом, оснований для отмены обжалуемого решения арбитражного суда не имеется, апелляционная жалоба удовлетворению не подлежит.

Вопрос об отнесении судебных расходов по уплате государственной пошлины в связи с подачей апелляционной жалобы не рассматривался, так как Управление освобождено от её уплаты в соответствии с подпунктом 1.1 пункта 1 статьи 333.37 Налогового кодекса Российской Федерации.

На основании изложенного и руководствуясь статьями 269, 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Восьмой арбитражный апелляционный суд

ПОСТАНОВИЛ:

Решение Арбитражного суда Тюменской области от 26.03.2019 по делу № А70-19404/2018 оставить без изменения, апелляционную жалобу – без удовлетворения.

Постановление вступает в законную силу со дня его принятия, может быть обжаловано путем подачи кассационной жалобы в Арбитражный суд Западно-Сибирского округа в течение двух месяцев со дня изготовления постановления в полном объеме.

Председательствующий судья

Е.П. Кливер

Судьи

О.Ю. Рыжиков

Н.А. Шиндлер