



Заместителю руководителя
Федерального агентства воздушного транспорта
Новгородову А. А.

Исх. №10 от 11.04.2019 г.

Уважаемый Алексей Анатольевич!

Просим Вас обратить внимание на создавшуюся ситуацию в области сертификации летной годности и согласовать проведение совещания по данному вопросу с представителями Вашего агентства и авиационного сообщества.

По результатам проведенного нами мониторинга оказания государственной услуги выдачи СЛГ для легких, сверхлегких воздушных судов, к декабрю 2018 г. на основании открытых данных Росавиации свидетельств летной годности не имели 68,8 % воздушных судов массой более 5700 кг., 84 % легких, сверхлегких воздушных судов (ЛВС, СВС), 80,36 % ЕЭВС массой до 5700 кг.

С января 2019 г. произошла фактическая приостановка выдачи СЛГ на единичные экземпляры легких, сверхлегких воздушных судов (ЕЭВС), собранных в РФ, а так же имеющих иностранный прототип, в т.ч. которые ранее проходили сертификацию летной годности как ЕЭВС. Перечень отказов прилагаем.

Более того, в настоящее время, по требованию транспортных прокуроров, приостановлена деятельность 3-х из 6 сертификационных центров, аккредитованных для сертификации ЕЭВС по ФАП-118. К нам обращаются руководители ТОиР, которым должностные лица ОПЛГ МТУ в устной форме рекомендуют отказаться от работ с ЕЭВС.

При сохранении этой тенденции, оценочно, сертификация легких, сверхлегких ВС в 2019 г. составит от 8 до 10% от общего числа ЛВС, СВС, в основном это будут эксплуатанты авиаработ, число выданных СЛГ сократится с 1054 шт. (из которых ЕЭВС - 671) до 700-800 шт., что составляет от 7 до 9 % от общего числа ГВС.

Как следствие, до 80% пилотов ЛВС, СВС искусственно находятся в нелегальном положении, инвестиции в легкую, сверхлегкую авиацию минимизированы до уровня 1995 г., прямые потери бюджета составляют

оценочно до 1 млрд. руб., нарастает социальное недовольство, напряжение и правовой нигилизм в среде пилотов.

По вопросам сертификации пилоты уже обращались к Президенту РФ (1360 подписей). В эти дни в адрес Минтранса России и Руководителя ФАВТ направлено письмо Федерации Авиации общего назначения с описанием вопиющих фактов, указанных в нашем мониторинге.

В любом случае, ситуация, когда более 80% ЛВС, СВС находятся вне правового поля является угрозой национальной безопасности, прерывает последовательное развитие авиации в России.

Авиационное сообщество видит три причины произошедшего:

1. Отсутствие системной экспертной работы с ФАВТ со стороны самого авиационного сообщества. Мы готовы для обсуждения спорных вопросов предоставить лучших из известных в стране экспертов-практиков в распоряжение УПЛГ Росавиации, с тем, чтобы выработать единую технологию правоприменения в области сертификации летной годности, с учетом фактических требований законодательства, возможностей ОПЛГ МТУ, СЦ, ТОиР, владельцев ЛВС, СВС.

2. Отсутствие рабочих механизмов взаимодействия экспертов от авиационного сообщества и специалистов Росавиации. В этой связи предлагаем опробовать механизм совещаний. Аналогичный механизм был использован нами в 2017-2019 в Минтрансе России, это привело к созданию поправок в ВКУ, изменениям в ФАП-118, 128.

3. Не использование самой Росавиацией нормативной формы приказа, предусмотренного п. 9.9. Положения о ФАВТ, что затрудняет действия сотрудников ОПЛГ МТУ на местах, ведет к приостановлению деятельности сертификационных центров по требованию Прокуратуры, поскольку не имеется нормативного ориентира организации деятельности, и в отсутствии соответствующих приказов Росавиации лица несут ответственность единолично.

Считаем, что незамедлительно требуется последовательная совместная комплексная работа по расширению Росавиацией возможностей управления процедурами сертификации ЛВС, СВС, по разработке системы управления сертификацией летной годности с учетом нормативных требований, фактических возможностей ТОиР, сертификационных центров, владельцев ВС.

Поскольку данная работа многоаспектная, предлагаем выполнять ее последовательно, начиная с самых актуальных вопросов. В настоящее время таким является вопрос отнесения ВС к типовым или единичным при прохождении процедуры сертификации летной годности.

На основании изложенного, просим:

1. Назначить рабочее совещание по вопросу отнесения ВС к типовым или единичным при прохождении процедуры сертификации летной годности с представителями УПЛГ Росавиации, экспертов-практиков из числа владельцев ЛВС, СВС, руководителей сертификационных центров, организаций ТоИР, руководителей эксплуатантов авиаработ.

2. На совещание вынести вопросы:

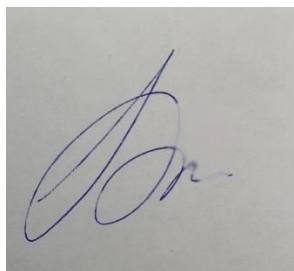
а) Об определении критериев отнесения ЛВС, СВС к типовым и о закреплении этих критериев соответствующим документом с целью информирования руководителей МТУ, авиационной общественности.

б) О содержании достаточного пакета документов для выполнения требований п. 33.1-33 Приказа от 7 мая 2013 г. N 175 «Об утверждении административного регламента федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов».

Приложения:

1. Мониторинг оказания госуслуги
2. Копии отказов

С уважением,
руководитель общественного движения
«Профсоюз АОН»
В.Н.Цыганаш

A square photograph of a handwritten signature in blue ink on a light-colored background. The signature is stylized and appears to be the initials 'V.N.' followed by a surname.

МОНИТОРИНГ

оказания государственной услуги по выдаче свидетельств летной годности для легких, сверхлегких воздушных судов, за 2018 г. и период январь-март 2019 г.

1. Описание процедуры, нормативно-правовые условия ее исполнения

1.1. Название государственной услуги «Организация и проведение инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов».

Реестровый номер услуги: 10000373359

1.2. Орган, оказывающий государственную услугу – Федеральное агентство воздушного транспорта РФ.

1.3. Объем оказанной услуги для СВС, ЛВС за 2018 г.

Согласно данным Росавиации, в государственном реестре гражданских воздушных судов РФ - 8950 воздушных судов, из них:

2479 ВС массой более 5700 кг,

6471 легкое и сверхлегкое воздушное судно, из которого 3416 воздушных судов - это единичный экземпляр воздушного судна.

Росавиацией и ее территориальными органами организованы и проведены инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их

летней годности и выдано 1827 сертификатов летной годности воздушного судна¹.

Из них 1054 СЛГ легким, сверхлегким ВС (маркировка RA-0000A, RA-0000G)².

Из них 671 сертификат летной годности (СЛГ) единичным экземплярам воздушного судна авиации общего назначения РФ (ЕЭВС)³.

Таким образом:

	Общее число ВС	ВС более 5700 гк	Легкие, сверхлегкие ВС	ЕЭВС до 5700 кг.
Количество, шт.	8950	2479	6471	3416
% ВС с СЛГ	21%	31,2%	16%	19,64%

Таким образом, в 2018 г.:

Сертификат летной годности **не имели** 79% от общего числа ВС, находящихся в реестре гражданских воздушных судов РФ.

Из них

Не имели СЛГ 68,8 % воздушных судов массой более 5700 кг.;

84 % легких, сверхлегких воздушных судов;

80,36 % ЕЭВС массой до 5700 кг.

Данных за 2019 год не имеется.

2. Нормативное описание процедур госуслуги.

2.1. Нормативные документы

Постановление Правительства РФ от 28.11.2015 N 1283;

Положение о ФАВТ п.5.4.28. «Организация и проведение инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов в том числе сертификатов летной годности».

¹ Согласно данных доклада «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2018 году, основных задачах на 2019 год и среднесрочную перспективу» <https://www.favt.ru/public/materials//d/0/c/5/3/d0c53b2f77845cbef5b879db3889406b.pdf>

² Открытые данные Росавиации <https://www.favt.ru/opendata/7714549744-sertletgodn/>

³ Согласно данных доклада «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2018 году, основных задачах на 2019 год и среднесрочную перспективу» <https://www.favt.ru/public/materials//d/0/c/5/3/d0c53b2f77845cbef5b879db3889406b.pdf>

ФАП 132 «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» – для типовых ВС (прим. *в мониторинге* - для ЛВС, СВС имеющих сертификат, подтверждающий соответствие воздушного судна требованиям, указанным в сертификате типа воздушного судна)

ФАП 118 "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных Экземпляров воздушных судов авиации общего назначения".

Приказ Минтранса России от 7 мая 2013 г. N 175 «Об утверждении административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления Государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов».

ГОСТ 18675-2012 - документация эксплуатационная и ремонтная

ГОСТ 24867-81 – руководство по летной эксплуатации

ГОСТ 25866-83 - Эксплуатация техники. Термины и определения

ГОСТ 27692-2012 - оформление и содержание формуляров

ГОСТ 27963 - 2012 - оформление и содержание паспортов

ГОСТ Р 54580-2011 Контроль массы ВС в процессе ТО

ГОСТ Р ИСО 27001-2006 - Методы и средства обеспечения безопасности. Системы менеджмента информационной безопасности.

ГОСТ Р 53863-2010 ТОиР. Термины и определения

ГОСТ Р ИСО 9001-2015

ГОСТ Р 55256-2012. Воздушный транспорт. Система технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Процедуры проведения работ по оценке аутентичности компонентов воздушных судов гражданской авиации. Общие требования .

2.2. Ненормативные правовые руководящие документы по организации выполнения нормативных требований в области сертификации ЛВС, СВС.

Согласно п.5.4.28, п. 9.9 Положения о ФАВТ вопросы организации и проведения инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов, в том числе сертификатов летной годности, относятся к компетенции ФАВТ.

Согласно п. 9.9 Положения о ФАВТ вопросы организации и проведения сертификации летной годности должны быть оформлены **приказом**, поскольку они связаны с исполнением федеральных авиационных правил, утвержденных Министерством транспорта Российской Федерации. Иных видов правовых документов, определяющих разъяснение исполнения нормативных актов Положение о ФАВТ не предусматривает.

Согласно Положения о ФАВТ, агентство так же лишено права толковать приказы Минтранса, в т.ч. ФАП РФ, и разъяснять процедуру организации инспекции летной годности, если это разъяснение не оформлено приказом ФАВТ.

В настоящее время ФАВТ не выпустило ни одного приказа, описывающего организацию проведения процедур сертификации летной годности во исполнение требований, предусмотренных ФАП РФ №№ 118, 132, иных нормативных актов центральным органом Росавиации и территориальными органами (МТУ).

Вместе с тем, ФАВТ (Росавиация), заведомо зная, что эти документы не имеют правового значения, определяет объем предъявляемых органами МТУ к владельцам воздушных судов требований в области сертификации летной годности, телеграммами и информационными письмами.

Отсутствие правовой силы разъяснений и телеграмм связано с тем, что:

а) Росавиация не имеет права разъяснять процедуру организации инспекции летной годности территориальным органам МТУ, иным образом, чем приказами ФАВТ,

б) Органы МТУ, руководствуются в своей деятельности только **правовыми** актами министерств и ведомств Российской Федерации, поскольку действуют на основании п.2. ч.1. Постановления Совета Министров - Правительства РФ от 27 мая 1993 г. N 491.

Органы МТУ Росавиации так же не имеют нормативно выраженных внутренних приказов, разъясняющих порядок организации и исполнения нормативно определенных требований сертификации летной годности, в своей оперативной деятельности ссылаясь на телеграммы и информационные письма Росавиации.

3. Организационные условия исполнения органами исполнительной власти госуслуги «Организация и проведение инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов».

3.1. В Публичной Декларации о ключевых целях и приоритетных задачах на 2018, 2019 г. показатели выполнения данной государственной услуги отсутствуют.

3.2. Не смотря на то, что легкие, сверхлегкие воздушные суда составляют 72,3% парка воздушных судов, отделов поддержания летной годности для ЛВС, СВС не создано ни в Росавиации, ни в подведомственных МТУ.

3.3. В центральном аппарате управления поддержания летной годности (УПЛГ) Росавиации, в территориальных отделах поддержания летной годности МТУ, лица, имеющие компетенции самостоятельной сертификации и эксплуатации легких, сверхлегких воздушных судов - отсутствуют

3.4. Не установлена ответственность должностных лиц за неисполнение данной госуслуги, за исключением дисциплинарной ответственности за нарушение административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта 7 мая 2013 г. N 175, утвержденного приказом Минтранса России о предоставлении Государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов.

3.5. Методических пособий о порядке выполнения процедуры оказания госуслуги «Организация и проведение инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов» на сайте Росавиации и подведомственных ей МТУ - нет.

4. Нормативно-правовые проблемы исполнения госуслуги

4.1. Устный, письменный отказ органов Росавиации, территориальных органов МТУ в принятии документов для направления воздушного судна на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна, имеющего иностранный прототип.

В связи с тем, что из ФАП-118, ФАП-132, Приказа Минтранса № 175 от 7 мая 2013 г. до проведения работ сертификационным центром невозможно отнести воздушное судно к типовому (ЭВС) или единичному (ЕЭВС);

учитывая, что критерии отнесения воздушного судна к ЕЭВС или типовому ВС до проведения процедуры сертификации летной годности приказом Росавиации так же не определены,

не смотря на то, что в соответствии со ст. 17,18,209,210 ГК РФ лицо самостоятельно распоряжается собственностью по собственному усмотрению, если это не противоречит закону;

должностные лица Росавиации, МТУ, в нарушение п.2. ч.1. Постановления Совета Министров - Правительства РФ от 27 мая 1993 г. N 491, не учитывая в своей деятельности необходимость выполнения только нормативных актов ФОИВ, ориентируются на информационные письма и телеграммы Росавиации, например инф.письмо исх. №№ 28378/03 от 07.11.2018 (пирлагается), 22189/03 от 03.09.2018 г. 4726-03 от 19.02.2019 г. за

подписью и.о. нач. ОПЛГ ФАВТ Сулова С.И., заместителя начальника Росавиации Новгорова А.А (прилагаются) из которых усматривается:

а) требование не признавать воздушные суда ЕЭВС без четкого определения критериев отнесения воздушных судов к типовым.

б) введение документарных требований к сертификации, не предусмотренных ФАП 118, административным регламентом оказания госуслуги № 175.

Так, 14.02.2019 пилоту Маковецкому В.С., письмом № 4.404/ЦМТУ отказано с формулировкой «к заявке не приложено решение уполномоченного органа о переводе ЕЭВС в типовое». При этом действующий регламент № 175 не предполагает ни такого основания отказа, ни существования органа не существует.

Пилоты при обращении в МТУ получают отказы в устной форме, либо в форме заверений о том, что они не пройдут сертификацию. Такая форма информирования действующим законодательством не предусмотрена.

4.2. Отказ признавать заключение сертификационного центра о том, что воздушное судно является единичным экземпляром воздушного судна.

Без проверки, противореча методикам оценки, установленных ФАП-118, имея заключение сертификационного центра о том, что данное судно является ЕЭВС, не соответствует карте данных сертификата типа иностранного образца, не имея иных установленных приказом ФАВТ критериев оценки на соответствие иностранному сертификату типа, должностные лица Росавиации, МТУ признают ЕЭВС типовым воздушным судном, ссылаясь на то, что прототип такого воздушного судна, находясь под юрисдикцией иностранного государства, имел сертификат, подтверждающий, соответствия карте данных иностранного сертификата типа.

Согласно п.п. 10-17 ФАП-118 единственным основанием для выдачи и отказа свидетельствальной годности является положительное или отрицательное заключение центра по сертификации.

Согласно правилам FAR воздушное судно признается имеющим сертификат типа, если соответствует карте данных типового воздушного судна, а нем выполнены все директивы летной годности сертифицированным центром ТоИР, по методикам, определенным производителем воздушного судна.

Так, пилоту, В. Куприянову и другим отказано в том, что их ВС является ЕЭВС не смотря на заключение об этом аккредитованного сертификационного центра на основании того, что его воздушное судно, зарегистрированное в

реестре гражданских ВС как ЕЭВС изготовлено ранее как серийно производимый самолет, имеющий сертификат типа A7SO FAA US.

Аналогичны отказы для воздушных судов, производимых серийно в СССР, но никогда не имевших сертификата типа.

4.3. Запрос дополнительных документов, не предусмотренных ни Положением о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденным Приказом Минтранса России от 17.04.2003г. №118 (далее – ФАП 118), ни Административным регламентом Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов, утвержденным Приказом Минтранса от 07.05.2013г. № 175 (далее – Административный регламент).

Территориальные МТУ Росавиации, ссылаясь на ФАП 118, запрашивают «решение специально уполномоченного органа в области ГА о переводе типового ВС в единичный экземпляр воздушного судна» (копия отказа прилагается).

При этом, исчерпывающий перечень документов для получения СЛГ на ЕЭВС предусмотрен п. 33.2 Административного регламента, и никакого «решения специально уполномоченного органа в области ГА о переводе типового ВС в единичный экземпляр воздушного судна» он не содержит. Согласно п.33.2 к заявке на сертификацию ЕЭВС АОН прилагается следующая документация:

- техническое описание конструкции, летно-технические характеристики, ожидаемые условия эксплуатации и ограничения, в диапазоне которых предполагается эксплуатация ЭВС;

- формуляры (паспорта) на комплектующие изделия;

- эксплуатационная документация ЕЭВС;

- перечень материалов, из которых изготовлены составные части ЕЭВС;

- документы, подтверждающие право собственности на ЕЭВС или владение ЕЭВС на условиях аренды или на ином законном основании.

Однако на словах сотрудники некоторых МТУ говорят, что имеют право в любом случае требовать предоставления дополнительных документов для сертификации ЕЭВС, не приводя никаких ссылок на конкретные нормативно-правовые акты.

Согласно п. 8 ФАП 118 для воздушных судов, характеристики которых выходят за указанные в пункте 6 ограничения, требования и процедуры допуска к эксплуатации, в том числе возможность применения настоящего

Положения, определяются решением специально уполномоченного органа в области гражданской авиации Российской Федерации.

Однако характеристики самолетов лиц, обращающихся к Вам с настоящим письмом, соответствуют критериям ЕЭВС, установленным в п.6 ФАП №118 - самолет с максимальной взлетной массой не более 1800 кг, с количеством людей на борту не более четырех. Следовательно, в данном случае предоставление дополнительных документов для получения СЛГ ФАП 118 и Административный регламент не требуют.

4. Большое количество отказов в приеме заявок на выдачу СЛГ на ЕЭВС связано с тем, что территориальные МТУ Росавиации запрашивают конструкторскую документацию на ЕЭВС (копия отказа прилагается), согласованную с ФГУБ «ГосНИИ ГА».

Конструкторская документация в целом представляет собой текстовые и графические документы (схемы, чертежи и т.п.), которые как в своей совокупности, так и по отдельности предназначены для того, чтобы определять устройство изделий, и их свойства.

Согласно п.4.1 ГОСТ 2.102-2013. «Межгосударственный стандарт. Единая система конструкторской документации. Виды и комплектность конструкторских документов» (введен в действие Приказом Росстандарта от 22.11.2013 N 1627-ст) конструкторские документы подразделяют на виды: электронная модель детали; чертеж детали; электронная модель сборочной единицы; сборочный чертеж; чертеж общего вида; теоретический чертеж; габаритный чертеж; электромонтажный чертеж; монтажный чертеж; упаковочный чертеж; схема; электронная структура изделия; спецификация; ведомость спецификаций; ведомость ссылочных документов; ведомость покупных изделий; ведомость разрешения применения покупных изделий; ведомость держателей подлинников; ведомость технического предложения; ведомость эскизного проекта; ведомость технического проекта; пояснительная записка; ведомость электронных документов; технические условия; программа и методика испытаний; таблица; расчет; эксплуатационные документы; ремонтные документы; инструкция.

То есть сама по себе конструкторская документация это объемный документ, зачастую состоящий из нескольких томов, и предоставление его в полном объеме невозможно, так как некоторые части документации могут быть засекречены заводом-изготовителем, некоторые подпадать под охрану закона о защите интеллектуальных прав...

В связи с чем, считаем, что в случае запроса территориальными МТУ Росавиации конструкторской документации для получения СЛГ на ЕЭВС, надлежит разъяснить, в какой объеме она должна предоставляться с указанием

конкретных ее частей, в противном случае возникает возможность для «усмотрения» как коррупционного элемента при оказании Росавиацией и ее территориальными органами государственной услуги по выдаче СЛГ.

При этом, вопрос согласования предоставляемой конструкторской документации полагаем излишним, так как она разрабатывается заводом-изготовителем или изготовителем, на ее основе проводятся летные испытания, выдается заключение о годности к полетам специализированным сертификационным центром, следовательно, согласование с ФГУБ «ГосНИИ ГА», который фактически выполняет функции сертификационного центра (указано на официальном сайте <http://gosniiga.ru/institut/>), нецелесообразно и является дублированием. Кроме того, столь настойчивые рекомендации о согласовании конструкторской документации именно в этом учреждении могут свидетельствовать о предвзятом отношении при рассмотрении документов, не согласованных в ФГУБ «ГосНИИ ГА».

4.5. Ссылаясь на п.4.2. ГОСТ 31270-2004 «Техника авиационная гражданская. Порядок выпуска сервисных бюллетеней и выполнения по ним работ», территориальные МТУ требуют от нас при подаче заявки на сертификацию ЕЭВС предоставлять согласование произведенных изменений в типовые воздушные суда с заводами-изготовителями.

Данное требование выполнить невозможно, так как оно полностью не соответствует понятию ЕЭВС.

Согласно п.1 ФАП 118 единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1 - 3 экземпляров (далее - ЕЭВС), допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

То есть основными признаками ЕЭВС являются: отсутствие сертификата типа; малое количество изготовленных экземпляров. Также отличительной чертой большинства ЕЭВС выступает то обстоятельство, что собираются они нами самостоятельно либо в клубе с использованием запасных частей от различных воздушных судов, как имеющих сертификаты типа, так и нет, как выпускаемых заводами-изготовителями, так и не выпускаемых. Поэтому ни один завод-изготовитель не согласует «внесенные изменения», так как речь идет о совершенно новом воздушном судне, к которому завод-изготовитель не имеет отношения. От типового воздушного судна может остаться только фюзеляж или общий внешний вид, однако технические и конструкторские характеристики уже будут иными, так как в этом и смысл ЕЭВС как уникального воздушного судна, собираемого индивидуально.

4.6. При рассмотрении заявок на сертификацию ЕЭВС территориальные МТУ Росавиации руководствуются представлением Московской межрегиональной транспортной прокуратуры от 08.10.2018г., письмом Росавиации от 09.08.2018г. «О применении ГОСТ 31270-2004, ГОСТ 27693-2012», иными письмами Росавиации и отказывают в приеме заявок на сертификацию ЕЭВ, что является недопустимым.

Согласно п.3 постановления Правительства РФ от 30.07.2004 N 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» Федеральное агентство воздушного транспорта руководствуется в своей деятельности Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, актами Министерства транспорта Российской Федерации, а также настоящим Положением.

Таким образом, ни ГОСТЫ, ни представления прокуратуры, ни внутренние письма Росавиации не являются документами, на основании которых Росавиация оказывает государственные услуги. Действиями территориальных МТУ грубо нарушается принцип верховенства закона и юридической силы нормативно-правовых актов при принятии решений, так как различного рода письма и подзаконные акты не являются источниками права, на основании которых уполномоченным органом принимаются те или иные решения, влекущие юридические последствия.

4.7 Территориальные МТУ в устной форме настоятельно рекомендуют, чтобы мы переводили свои ЕЭВС в типовые воздушные суда, в противном случае говорят о невозможности получения нами СЛГ в принципе и дальнейшей эксплуатации наших воздушных судов.

Однако перевести ЕЭВС в типовое воздушное судно крайне сложно, а в некоторых случаях практически невозможно по следующим причинам:

- 1) отсутствие сертификатов типа на ряд воздушных судов, из запасных частей которых собран ЕЭВС (например, *Указать наименования ВС, у которых нет сертификатов типа*);
- 2) отсутствие центров по техническому обслуживанию на воздушные суда, имеющие сертификаты типа, из запасных частей которых собран ЕЭВС (например, ... *указать суда, у которых есть сертификаты типа, но нет центров по тех обслуживанию*).

Согласно п.2.28 Приказ Минтранса России от 31.07.2009 N 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и

выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (далее – ФАП 128) запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе. Следовательно, даже при доведении ЕЭВС до состояния конкретного типового воздушного судна не будет означать, что такое ВС пройдет техническое обслуживание и получит соответствующий документ, а, значит, невозможно будет получить СЛГ и на типовое ВС;

- 3) в ряде случаев (например, в отношении воздушного судна Cessna 1950 года выпуска (*указать конкретное наименование*) и *привести другие подобные примеры*) по техническим причинам невозможно установить оборудование, предусмотренное сертификатом типа, так как оно уже не выпускается заводом-изготовителем;
- 4) высокая цена на работы по установке комплектующих, предусмотренных сертификатом типа.

Обращаем внимание, что в выдаче СЛГ на ЕЭВС, а также в приеме заявок на их сертификацию отказывают даже тем пилотам, которые, являясь собственниками ЕЭВС (имеют свидетельства о регистрации права собственности), чьи воздушные суда зарегистрированы и включены в Государственный реестр гражданских воздушных судов РФ и в прошлые годы неоднократно получали СЛГ на свои суда как на ЕЭВС. По мнению территориальных МТУ эти суда за год превратились в типовые суда.

Согласно п.п. 1, 3 ст.1 Федерального закона от 14.03.2009г. № 31-ФЗ «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ним» государственная регистрация прав на воздушные суда и сделок с ними (далее также - государственная регистрация прав на воздушные суда) - юридический акт признания и подтверждения государством наличия, возникновения, перехода, прекращения, ограничения (обременения) права собственности и других вещных прав (далее также - права) на воздушные суда в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации.

Государственная регистрация прав на воздушные суда является единственным доказательством существования зарегистрированного права на воздушное судно.

В соответствии с ФАП 118 сертификат летной годности ЕЭВС - документ, подтверждающий соответствие ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС.

Принадлежащие лицам воздушные суда были внесены в Государственный реестр гражданских воздушных судов РФ в качестве ЕЭВС,

право собственности на них было зарегистрировано тоже как на ЕЭВС. Следовательно, государство в лице его уполномоченного органа признало, что наши воздушные суда являются ЕЭВС. Кроме того, выдачей ранее СЛГ на эти воздушные суда, уполномоченный орган так же признавал их в качестве ЕЭВС. С момента выдачи последнего СЛГ никаких изменений в конструкции судов нами не вносилось.

Считаем, что из-за действий Росавиации возникла ситуация, когда ни один самолет, восстановленный до летной годности или собранный самостоятельно с использованием запасных частей иного воздушного судна, не получит СЛГ, что приведет к катастрофическим последствиям в разных отраслях народного хозяйства: в сельском хозяйстве; в сфере отечественного авиамоделирования и авиастроительства; в сфере туризма и рекреации, а также в иных областях, где может быть использована малая авиация (почтовые перевозки, доставка медикаментов в труднодоступные местности и т.п.).

В настоящий момент мы имеем 32 документально подтвержденных случая отказа должностных лиц от исполнения госуслуги по данным основаниям. Список прилагается.