

**АРБИТРАЖНЫЙ СУД ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ**Хохрякова д.77, г.Тюмень, 625052, тел (3452) 25-81-13, ф.(3452) 45-02-07, <http://tumen.arbitr.ru>, E-mail: [info@tumen.arbitr.ru](mailto:info@tumen.arbitr.ru)**И М Е Н Е М Р О С С И Й С К О Й Ф Е Д Е Р А Ц И И  
Р Е Ш Е Н И Е**

г. Тюмень

Дело № А70-19404/2018

26 марта 2019 года

Резолютивная часть решения объявлена 19 марта 2019 года.  
Полный текст решения изготовлен 26 марта 2019 года.

Арбитражный суд Тюменской области в составе судьи Бадрызловой М.М. при ведении протокола судебного заседания секретарем судебного заседания Павловой А.С., рассмотрев в открытом судебном заседании дело по заявлению

ООО «Тюменский научно-производственный центр авиации общего назначения»  
к Тюменскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта  
о признании незаконным решения от 16.11.2018г.,  
третье лицо: Министерство транспорта РФ,  
при участии  
от заявителя – Пинигин М.Г. на основании доверенности от 14.01.2019, Никулин А.А.  
– директор, личность удостоверена паспортом;  
от ответчика – не явились, извещены,  
от третьего лица – не явились, извещены,  
установил:

Общество с ограниченной ответственностью «Тюменский научно-производственный центр авиации общего назначения» (далее – заявитель, Общество) обратилось в арбитражный суд с заявлением к Тюменскому межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (далее – ответчик, Тюменское МТУ Росавиации) 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 РФ.

Представитель заявителя поддержал требования по основаниям, изложенным в заявлении, также представил письменные пояснения.

Представители ответчика и третьего лица в судебное заседание не явились, о времени и месте рассмотрения дела извещены надлежащим образом.

От ответчика поступило ходатайство о рассмотрении дела в его отсутствие.

На основании ст. 156 АПК РФ суд рассмотрел дело в отсутствие извещенных надлежащим образом представителей ответчика и третьего лица.

Как следует из материалов дела, 14 ноября 2018 г. ООО «Тюменский научно-производственный центр авиации общего назначения» (далее также ООО ТНПЦ АОН) направило в Тюменское МТУ Росавиации заявление о сертификации, в котором просило включить в сертификат эксплуатанта 4 единичных экземпляров воздушных судов (далее ЕЭС): СК-12 Орион (RA-1387G; RA-1589G.), СК-12 м Орион (RA-2776G.), Л-42 Альбатрос

(РА-2218G.), а также в летный состав частного пилота инструктора Родикова А.Б., частных пилотов Никулина А.А., Новопашина И.М., Палей В.М.

Решением от 16 ноября 2018 г. в удовлетворении данного заявления было отказано. Решение подписано начальником отдела ЛЭ А.А. Гончаровым и утверждено руководителем Тюменского МТУ Росавиации П.Я. Медведевым. Вынесенное решение основано на п. 63 «Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению обязательной сертификации юридических и физических лиц, выполняющих авиационные работы», утвержденного Приказом Минтранса РФ от 13 марта 2013 г. № 86, а также на основе телеграммы Росавиации № 270700УУУКЗБДЖ от 27.09.2018 г.

Полагая, что указанное решение нарушает его права и законные интересы, Общество обратилось в арбитражный суд с рассматриваемым заявлением.

Из заявления Общества следует, что воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливаются ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ, заявитель считает, что требование исключить из сертификата эксплуатанта персонал, имеющий свидетельство «частный пилот» является незаконными, так как сотрудники Росавиации подменяют понятия «пилот-любитель» и «частный пилот». Также, по мнению Общества, ссылка на телеграмму Росавиации № 270700УУУКЗБДЖ от 27.09.2018 г. является незаконной.

Подробно доводы Общества изложены в заявлении и поддержаны в письменных дополнениях.

Возражая против заявленных требований, ответчик считает оспариваемое решение законным и обоснованным.

В отзыве ответчиком поддержаны выводы оспариваемого решения. Ответчик полагает, что использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ в рамках положений главы XVI «Авиационные работы» ВК РФ законодательством не предусмотрено, ответчик утверждает, что выполнение авиационных работ с использованием ЕЭВС авиационным персоналом гражданской авиации, имеющим свидетельство частного пилота (пилота-любителя), воздушным законодательством не предусмотрено.

Исследовав материалы дела, оценив в совокупности имеющиеся в деле доказательства, заслушав пояснения лиц, участвующих в деле, суд считает, что заявленные требования подлежат удовлетворению по следующим основаниям.

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, в целях настоящего Кодекса 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.

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 (пункты 1 и 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации).

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 Воздушного кодекса Российской Федерации).

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

Из указанных положений можно заключить, что, если эксплуатант использует свои воздушные суда для коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, то он относится к коммерческой гражданской авиации, а если он те же воздушные суда использует для иных целей, то он относится к гражданской авиации общего назначения.

Таким образом, эксплуатант вправе выбирать, к какому виду гражданской авиации он относится. Данное положение содержится и в заявке на сертификацию единичного экземпляра воздушного судна (ЕЭВС), содержится в Приложении № 3 к Федеральным авиационным правилам № 118 «Положение 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).

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 три сертификата эксплуатанта: сертификат на авиaperевозки, сертификат на авиаработы и, при необходимости, сертификат 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 Воздушного кодекса РФ.

В соответствии со ст. 36 Воздушного кодекса 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 соответствии с п. 1 ст. 36 ВК РФ, единичный экземпляр воздушного судна (далее ЕЭВС), имеющий сертификат летной годности, выданный на основании акта оценки воздушного судна, не имеет запрета на выполнение авиационных работ.

Порядок допуска к полетам ЕЭВС регламентируется федеральными авиационными правилами «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденными приказом Минтранса 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, например: учебно-тренировочное, для полетов в целях авиации общего назначения (далее 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. Так, если в заявке на сертификацию указано в графе «Назначение ВС» - авиаработы, то производится оценка соответствия характеристик воздушного судна для безопасного производства заявленных видов авиационных работ.

В соответствии с абз. 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. Это подтверждает уже сформулированный вывод о том, что эксплуатант, имеющий воздушные суда, может оформить три вида сертификатов эксплуатанта: сертификат на авиaperевозки, сертификат на авиаработы и, при необходимости, сертификат АОН.

Воздушное законодательство РФ 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.

Из представленных в материалы дела документов, судом установлено, что воздушные суда, используемые эксплуатантом ООО «ТНПЦ АОН» имеют сертификаты летной годности, выданные на основании акта оценки ВС в соответствии с ФАП-118, на лицевой стороне бланка сертификата написано: «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 п. 3 ст. 21 ВК РФ, дает право выполнять авиационные работы. Основные эксплуатационные ограничения и характеристики ЕЭВС содержатся в карте данных, которая является неотъемлемой частью настоящего сертификата летной годности. В карте данных сертификата летной годности указаны характеристики ВС для полетов в целях гражданской авиации, используемого для выполнения авиаработ на данном ЕЭВС, а в п. 10 указаны ограничения для этого воздушного судна: «ЗАПРЕЩЕНО: полеты по ППП, ночью, в особых условиях, акробатические полеты и преднамеренный ввод в режим штопора».

Из указанного следует, что сертификат летной годности не содержит запретов на выполнение 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. № 29 (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.

Судом установлено, что все перечисленные в п. 4 данные в заявлении ООО «ТНПЦ АОН» от 14.11.2018 г. о выдаче ему сертификата эксплуатанта указаны. Все данные, содержащиеся в заявлении от 14.11.2018 г. достоверны и никем не признаны подложными. Данное обстоятельство также не оспаривается МТУ Росавиации.

В п. 5 Раздела II ФАП-249 перечислены документы, заверенные копии которых эксплуатант обязан приложить к своему заявлению. Среди прочих документов п. 5 ФАП-249 обязывает заявителя представить «сертификаты летной годности (удостоверений о годности к полетам) воздушных судов» (аб. 3 п. 5), которые он планирует использовать для выполнения авиационных работ.

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

Как следует из материалов дела, Тюменское территориальное управление Росавиации 15 февраля 2018 г. выдало сертификат эксплуатанта ООО «ТНПЦ АОН» в соответствии с Воздушным кодексом РФ, указаниями Федерального агентства Росавиации и разъяснениями

Департамента государственной политики Минтранса РФ. Его законность (сертификата) проверялась транспортной прокуратурой, Госавианадзором, отделом ПЛГ ГВС Тюменского МТУ и существенных замечаний выявлено не было.

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является Федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации. Полномочия Минтранса России 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).

Пунктом 2 указанного Положения установлено, 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 закреплены в «Положении о Департаменте государственной политики в области гражданской авиации» (далее - Положение), утвержденном Приказом Минтранса России от 04.05.2018 г. № 174.

Согласно данному Положению (п.п. 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.

Таким образом, именно Минтранс РФ и его структурное подразделение (указанный выше Департамент) уполномочены действующим законодательством давать официальные разъяснения порядка и особенностей применения ФАП.

Позиция Минтранса РФ и Департамента государственной политики в области авиации заключается в том, что 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 № 01-03-05/1862 от 18.06.2010 г., № 01-02-05/1154 от 03.04.2012 г., № 01-563-ПГ от 18.10.2018 г. и другие, содержащие изложение указанной выше позиции, следует рассматривать как официальную позицию Минтранса России, официальное толкование федеральных авиационных правил по вопросу о законности сертификации летной годности ЕЭВС, используемых для выполнения авиаработ, в порядке, предусмотренном ФАП-118.

Так, письмом от 18.06.2010 № 01-03-05/1862, адресованном ООО «Южный авиационный центр», Минтранс сообщило, что положения Воздушного кодекса Российской Федерации, а также Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации» (ФАП-249) не содержат ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ.

Письмо Минтранса РФ от 03.04.2012 № 01-02-05/1154, адресованное Федеральному агентству воздушного транспорта, содержит вывод о том, что ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ воздушным законодательством РФ не предусмотрено.

18.02.2019 Минтранс РФ направил помощнику генерального прокурора РФ письмо № АЮ-Д1-30/2294, в котором изложил следующие выводы.

Статьёй 21 ВК РФ не устанавливаются классы или типы воздушных судов, которым разрешены полёты исключительно в целях авиации общего назначения и определена лишь принадлежность к гражданской авиации.

В соответствии с требованиями ФАП 118, разработанных во исполнение требований статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации, ЕЭВС допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности, выданного на основе акта оценки соответствия ЕЭВС установленным требованиям к ЕЭВС (далее - акт оценки).

Названием и некоторыми положениями ФАП 118 определяется принадлежность ЕЭВС к авиации общего назначения. Однако, необходимо учитывать, что пунктом 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации, 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, 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.

Вместе с тем, 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, имеющими сертификат типа также не устанавливается.

Очевидно, что 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.

В целях исключения правовой коллизии и актуализации требований положений ФАП 118 в настоящее время Министерством транспорта Российской Федерации ведется разработка приказа по внесению соответствующих изменений и дополнений в ФАП-118.

В части, касающейся допуска лиц, обладающих свидетельствами частных пилотов к выполнению авиационных работ, Минтранс РФ сообщило, что в соответствии с абзацем 3 пункта 1 статьи 52 Воздушного кодекса Российской Федерации 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 Министерства транспорта Российской Федерации от 12.09.2008 №147 (далее - ФАП-147), которыми равно как и Воздушным кодексом Российской Федерации не установлено ограничений на выполнение полетов в целях производства авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота.

Таким образом, представленные документы подтверждают довод заявителя о том, что воздушным законодательством Российской Федерации не устанавливается ограничений на использование ЕЭВС для выполнения авиационных работ, как и не установлено ограничений на выполнение полетов в целях производства авиационных работ обладателями свидетельств частного пилота.

Иные доводы ответчика по рассматриваемому заявлению отклоняются судом, как несостоятельные, а равно основанные на ошибочном понимании норм права и не опровергающие позиции заявителя.

На основании изложенного, требования Общества подлежат удовлетворению.

Таким образом, исследовав доказательства в их совокупности и взаимной связи, с учетом приведенных норм действующего законодательства и фактических обстоятельств дела, суд полагает необходимым требования Общества удовлетворить.

В соответствии со ст. 110 АПК РФ, расходы по уплате государственной пошлины относятся на ответчика.

Руководствуясь статьями 102, 110, 167-170, 176, 201 Арбитражного процессуального кодекса РФ, арбитражный суд

#### Р Е Ш И Л:

Заявленные требования удовлетворить.

Признать незаконным решение от 16.11.2018г., вынесенное Тюменским межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта.

Взыскать с Тюменского межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта в пользу ООО «Тюменский научно-производственный центр авиации общего назначения» судебные расходы по уплате государственной пошлины в сумме 3 000 (три тысячи) рублей.

Решение может быть обжаловано в течение месяца со дня его принятия в Восьмой арбитражный апелляционный суд путем подачи апелляционной жалобы через арбитражный суд Тюменской области.

Судья

Бадрызлова М.М.