



Министру транспорта
Российской Федерации

В.Г. Савельеву

Исх. 1053 от 18 февраля 2021 г.

*О необходимости предотвращения
правовой коллизии в сфере ТОиР*

Уважаемый Виталий Геннадьевич!

В настоящее время сложилась ситуация, когда большинство предприятий промышленности, занимающихся разработкой и изготовлением компонентов для воздушных судов, имея лицензию на этот вид деятельности, осуществляют техническое обслуживание (ремонт) этих же компонентов, не имея одобрительных документов, полученных на основании ст. ст. 8, 9 Воздушного кодекса РФ, Федеральных авиационных правил, утвержденных приказами Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №285 и от 27 ноября 2020 г. №519 (взамен ранее действовавших ФАП №132, утвержденных 16 мая 2003 года приказом Минтранса России).

Так, ч. 3 ст. 8 Воздушного кодекса РФ установлено, что деятельность, связанная с разработкой, изготовлением воздушных судов и другой авиационной техники, а также техническое обслуживание гражданских воздушных судов подлежит обязательной сертификации.

При этом согласно п. 6 ст. 37.1 ВК РФ техническое обслуживание гражданского воздушного судна включает в себя выполнение ремонта, замену частей, устранение неисправностей.

Федеральными авиационными правилами, утвержденными Министерством транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №285 (ФАП-285), установлен запрет производить техническое обслуживание воздушного судна юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, не имеющим выданного в соответствии с правилами сертификата.

В данный момент Федеральной службой по надзору в сфере транспорта проводятся проверочные мероприятия, в ходе которых установлено, что большинство организаций, занятых в производстве авиационной техники и ее ремонте, не имеют сертификатов, выданных в соответствии с требованиями ФАП-285.

По мнению Ассоциации Вертолетной Индустрии, подобное стало возможным в связи с тем, что Положение о лицензировании разработки, производства,

испытания и ремонта авиационной техники, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 28.03.2012 № 240, не содержит требования по предоставлению сертификатов в составе заявки для получения лицензий, в то время как частью 3 ст. 9 Воздушного кодекса РФ прямо установлен запрет на предоставление лицензий в отсутствие сертификатов.

В результате данной правовой коллизии Министерство промышленности и торговли Российской Федерации предоставляет лицензии разработчикам, изготовителям авиационной техники, которые осуществляют последующее техническое обслуживание (ремонт), без наличия сертификатов, требуемых согласно ФАП-285А а также ФАП-21, утвержденных приказом Министерств транспорта РФ от 17 июня 2019 года №184.

Следует отметить, что техническое обслуживание (ремонт) компонентов в организациях, не имеющих одобрительных документов, может привести к их массовому отстранению надзорными органами от эксплуатации, что, в свою очередь, повлечет за собой запрет эксплуатации воздушных судов на которых они установлены.

В связи с изложенным, для исключения правовой коллизии просим Вас:

а) рассмотреть вопрос о внесении изменений в соответствующие нормативно-правовые акты;

б) установить переходный период для организаций, разработчиков и изготовителей авиационной техники, имеющих сертификаты и одобрительные письма АР МАК;

в) в переходный период установить мораторий на принятие мер реагирования в отношении эксплуатантов по фактам технического обслуживания (ремонта) воздушных судов, компонентов на предприятиях промышленности, занимающихся разработкой и изготовлением компонентов для воздушных судов на основании лицензий, но в отсутствие сертификатов, требуемых согласно ФАП-285А а также ФАП-21.

С уважением

Председатель Правления АВИ



М.Ю. Казачков

Исп.: Лямец Л.В., hia@helicopter.su, +7 925 0909 129