<Наименование организации, осуществлявшей ТОиР>

<Наименование организации, осуществлявшей ТОиР> на основании заключенного <число, год, месяц> договора №… с <наименование авиакомпании> было выполнено <наименование вида работ>, с внесением соответствующих записей в паспорта (формуляры).

В настоящее время Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Госавианадзор) осуществляются проверочные мероприятия с целью выявления фактов проведения предприятиями промышленности технического обслуживания (ремонта) авиационных изделий (компонентов) в отсутствие одобрительных документов, полученных на основании ст. ст. 8, 9 Воздушного кодекса РФ (ВК РФ), Федеральных авиационных правил, утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. №285 (ФАП\_285).

В рамках этой проверки Госавианадзором 25.03.2021 года от авиакомпаний запрошена информация о причинах проведения технического обслуживания и ремонта компонентов в организациях, не имеющих сертификатов в соответствии с ФАП-285, а также информацию о мерах, принимаемых эксплуатантами, обеспечивающих безопасное выполнение полетов.

Необходимость получения сертификата в соответствии с ФАП-285 подтверждена также Департаментом правового обеспечения и законопроектной деятельности Минтранса России (*исх.№Д1/6081ИС от 19.03.2021*).

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.

На основании пункта 6 ФАП-285 не допускается производить техническое обслуживание воздушного судна юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, не имеющим выданного в соответствии с правилами сертификата.

В соответствии с требованиями пункта 66 ФАП-285 на воздушном судне устанавливается компонент, который должен иметь один из следующих сопроводительных документов:

1. Талон годности компонента, соответствующий требованиям правил, для оформления которого необходим сертификат по ФАП-285.

2. Документы, выданные в соответствии с правилами Европейского агентства безопасности полетов (EASA Form 1\*(5) или его эквивалент), Федерального Авиационного Агентства США (FAA 8130-3\*(6)), Директората Гражданской Авиации Канады (ТССА Form 1\*(7) или его эквивалент). Для оформления данных документов необходим соответствующий сертификат выданный EASA или FAA или ТССА.

3. Документы, оформленные в соответствии с ранее установленными требованиями, под которыми подразумеваются документы о ремонте или ТО компонента, оформленные до даты вступления ФАП-285 (2015 год).

При этом согласно требованиям пункта 65 этих же ФАП-285, организация по ТО после завершения установленных эксплуатационной документацией работ и проверки компонента, в результате которой подтверждена его пригодность к установке на воздушное судно, оформляет талон годности компонента, который должен содержать в том числе данные об организации по ТО (номер и дата выдачи сертификата организации по ТО).

Таким образом, в ФАП-285 объединены понятия ремонт и техническое обслуживание компонентов (авиационной техники). На ВС могут быть установлены только компоненты прошедшие операции (техническое обслуживание или ремонт), выполненные в соответствии с эксплуатационной документацией, в результате которой подтверждена его пригодность к установке на воздушное судно в организации, имеющей сертификат по ФАП-285 или аналогичный сертификат выданный EASA или FAA или ТССА.

Установка на ВС компонента, не имеющего документов, соответствующих требованиям пункта 66 ФАП-285, а равно выполнение ремонта изделия в отсутствие сертификата по ФАП-285, расценивается надзорными органами как грубейшее нарушение.

Дополнительно данное требование упоминается в пункте 2 Приложение №2 «Требования к летной годности воздушного судна» к ФАП-519, согласно которому на воздушное судно и всех его компонентах в соответствии с эксплуатационной документацией должен быть выполнен комплекс технического обслуживания в организациях по техническому обслуживанию авиационной техники.

Неисполнение данной нормы в соответствии с требованиями пункта 21 ФАП-519 является, по мнению Госавианадзора, основанием для приостановки СЛГ и прекращения эксплуатации ВС до момента устранения нарушения, что может привести к возникновению у авиакомпаний значительных убытков, которые могут быт в последующем взысканы на основании ст. ст. 15, 401 ГК РФ с предприятий промышленности, осуществлявших техническое обслуживание (ремонт) в отсутствие сертификатов.

Так, частью 3 статьи 307 ГК РФ установлено, что при установлении, исполнении обязательства и после его прекращения стороны обязаны действовать [добросовестно](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_181602/#dst100007), учитывая права и законные интересы друг друга, взаимно оказывая необходимое содействие для достижения цели обязательства, а также предоставляя друг другу необходимую информацию.

Кроме того, заключенные эксплуатантами договоры с организациями промышленности по техническому обслуживанию (ремонту) авиационных изделий (компонентов), не имеющими в нарушение требований закона одобрительных документов (сертификата по организации ТО), могут рассматриваться как ничтожные сделки в силу ст. 168 ГК РФ.

В связи с изложенным просим сообщить, имеются ли <Наименование организации, осуществлявшей ТОиР> одобрительные документы, полученные 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 №132от 16.05.2003).

Если нет, то просим сообщить какие меры приняты со стороны <Наименование организации, осуществлявшей ТОиР> по взаимодействию с Госавианадзором для разрешения сложившейся ситуации.

Генеральный директор \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_