

УДК 629.735.017.1 (088.8)

**ПРИЧИНЫ ВНЕСЕНИЯ В РЕЕСТРЫ ДРУГИХ ГОСУДАРСТВ ВС ИНОСТРАННОГО ПРОИЗВОДСТВА, ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ В РОССИИ****Б.А. АБРАМОВ, К.Э. АКОПЯН, В.С. ШАПКИН**

В статье проведен анализ системы экономических и технических причин ухода российских авиакомпаний от внесения ВС иностранного производства в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации и рекомендации по изменению нормативной базы поддержания летной годности Российской Федерации в целях создания привлекательных условий для регистрации ВС в России.

**Ключевые слова:** гражданская авиация, регистрация воздушного судна, лизинг, нормативная база, лётная годность, экземпляр воздушного судна, ИКАО, ФАП, авиакомпания, арендатор, арендодатель, сертификация.

В настоящее время большинство ВС иностранного производства, находящихся в лизинге у российских эксплуатантов, не состоят в Госреестре ГВС России. Это вызвано двумя группами причин:

- экономической незаинтересованностью арендодателей;
- недостатками действующей нормативной базы ГА РФ.

Экономические причины связаны в основном с проблемой лизинга: отношений арендатора и арендодателя ВС.

В XXI веке ВС стали сложнейшими техническими комплексами, стоимость которых составляет десятки миллионов долларов, что делает затруднительным, а порой и невозможным их приобретение в собственность авиакомпанией. Поэтому в настоящее время все более широкое распространение приобретает лизинг ВС у финансовых и лизинговых структур, преимущественно иностранных.

Первенство иностранных лизингодателей вызвано тем, что у них, по сравнению с РФ, значительно ниже (почти в три раза) процентная ставка по кредиту (лизинговым платежам).

Предоставляя ВС в лизинг, владелец, в свою очередь хочет застраховать себя от различных экономических рисков, исходящих от российского арендатора.

Такие гарантии может дать в настоящее время только выполнение государством регистрации положений Кейптаунской конвенции 2001 года "О международных гарантиях в отношении подвижного оборудования" [1].

Кейптаунская Конвенция имеет своей целью заинтересовать кредиторов авиационных объектов в предоставлении финансирования и, тем самым, снизить затраты всех заинтересованных сторон по сделке путем создания международной гарантии, признаваемой всеми государствами-участницами конвенции и предоставления кредитору различных способов защиты его прав при неисполнении должником (как правило, авиакомпанией) своих обязательств по соглашению.

В случае невыполнения должником (лизингополучателем) своих обязательств по договору, конвенция дает право продавцу воздушных судов или лизингодателю прекратить его действие, вступить во владение авиационным объектом или установить над ним контроль.

Кроме того, для кредитора предусмотрена возможность добиваться deregистрации воздушного судна и его вывоза, в том числе за границу. Существенным способом защиты прав кредитора является внесудебный порядок их реализации, что повышает оперативность мер по принятию авиационного объекта во владение, его продаже или передаче в лизинг.

Тем не менее, Российская Федерация присоединилась к Кейптаунской конвенции с рядом оговорок. В соответствии со статьей 1 Федерального закона РФ "О присоединении Российской Федерации к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и протоколу по авиационному оборудованию к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования" от 23.12.2010г. №361-ФЗ [2], часть требований кредиторов, удовлетворяемых в ходе дела о банкротстве авиакомпаний, будут обладать приоритетом перед зарегистрированными в Международном регистре международными гарантиями. Таким образом должник обязан выплатить свои текущие платежи, в первую очередь, на территории Российской Федерации, а то, что останется, будет возвращено арендодателю.

Воздушные суда в соответствии с этим законом могут задерживаться или арестовываться в оплату сумм, причитающихся поставщику общественного обслуживания.

Кроме того разрешение дел, связанных с Конвенцией и Протоколом, производится только арбитражными судами Российской Федерации.

Практически, положения закона сводят на нет сам смысл международных гарантий, а заинтересованность кредиторов авиационных объектов в предоставлении финансирования значительно снижается. В результате кредитор, финансирующий авиационный лизинг, учитывает агрессивность национальной правовой среды и порожаемые ею высокие риски и ограждает себя от них высокими процентами займов. Кредиты с высокими процентами ложатся тяжелым финансовым бременем на экономику компаний – лизингополучателей

Любому арендодателю выгодно, чтобы его ВС в процессе эксплуатации как можно меньше терял в цене. Этому способствует гармонизация и взаимное признание авиационных правил по эксплуатации ВС. При возврате лизингового ВС его владелец должен быть уверен, что состояние ВС соответствует общепризнанным требованиям по летной годности и способно выполнять безопасный полет. Необходимо также убедить в этом следующего арендатора.

К сожалению, система авиационных правил ГА РФ, связанных с летной годностью имеет ряд недостатков, которые заставляют в этом усомниться.

Все это приводит к тому, что ВС иностранного производства, побывавшее в течение некоторого времени в российском реестре, значительно теряет в цене на международном рынке. Поэтому до сих пор в наш реестр ставили только те ВС, которые в дальнейшем не предполагается продавать за рубеж.

В соответствии со стандартами ИКАО государство регистрации ВС обладает исключительными полномочиями и несет всю полноту ответственности за соответствие типовой конструкции принятым в государстве нормам летной годности, а также всю полноту ответственности за поддержание ЛГ каждого ВС, внесенного в реестр.

В соответствии с требованиями ИКАО для реализации своих полномочий государство должно создать систему, включающую следующие элементы: сертификацию типовой конструкции, регистрацию, оформление сертификатов ЛГ на экземпляр, ПЛГ, ТОиР ВС, сертификацию эксплуатации, сертификацию персонала.

Для обеспечения вышеуказанных требований должны быть выполнены два условия:

- создание необходимой нормативной базы и
- создание государственного органа, наделенного соответствующими полномочиями.

Таким образом, система государственного регулирования в соответствии со стандартами ИКАО должна быть замкнутой то есть все объекты системы должны находиться в сфере деятельности авиационной администрации, т.е. взаимодействовать между собой под ее контролем.

Анализ систем государств с развитым воздушным законодательством свидетельствует, что именно такие системы там созданы.

Так в США под контролем ФАА находятся разработчики/изготовители, владельцы и эксплуатанты ВС и соответственно конечный продукт – ВС.

Вопросы соответствия типовой конструкции обеспечиваются выполнением требований FAR PART 21 части федеральных авиационных правил и соответствующих норм ЛГ, изложенных в частях 23, 25, 27, 29 – в зависимости от типа ВС.

Вопросы поддержания ЛГ со стороны эксплуатанта обеспечиваются соответствием Part 91 "Основные правила эксплуатации и выполнения полетов" и Part 43 "Техническое обслуживание, выполнение восстановительных работ и доработки".

В зависимости от типа ВС и характера его эксплуатации дополнительные требования приводятся в Part 119 "Сертификация. Воздушные и коммерческие перевозки", Part 121 Коммерческая эксплуатация больших самолетов, Part 125 "Сертификация и эксплуатация. Самолеты, имеющие количество мест 20 и более или максимальную загрузку 6000 фунтов и более", Часть 135 "Эксплуатанты воздушных такси и коммерческие эксплуатанты".

Перечисленные части FAR содержат требования к объектам сертификации и одобрения со стороны властей. Процедурные вопросы государственного контроля содержатся в различных документах типа "Order".

В Евросоюзе (EASA) система государственного регулирования также замкнутая. Осуществляет регулирование единый орган – EASA, которая может делегировать часть полномочий Национальным авиационным администрациям.

Летная годность на стадии разработки, изготовления и производства обеспечивается соответствием требованиям части 21 и соответствующим сертификационным спецификациям.

Поддержание летной годности на стадии эксплуатации обеспечивается соответствием правилам по ПЛГВС, а также по одобрению лиц и организаций, вовлеченных в этот процесс.

Правила ЕС №1702/2003 состоят из 4-х частей:

- ПЛГ (Часть М)
- ТОиР (Часть 145)
- сертифицированный персонал по ТО (Часть 66)
- организации по подготовке персонала по ТО (Часть 147).

Каждая из 4-х частей делится на две части. Первая для сертифицируемого объекта, вторая для ав. власти.

В отличие от США правила делятся на 2 части:

- требования к объектам сертификации
- порядок сертификации и контроля для ав. властей.

В ГА РФ система государственного регулирования не является замкнутой.

Она характеризуется наличием нескольких уполномоченных органов и, как следствие, разделением обязанностей и полномочий.

Разработчик, изготовитель, типовая конструкция находятся под ответственностью АРМАК – (Авиационные правила) и Минпромторга, а эксплуатант, ПЛГ и т.д – Росавиации (Федеральные Авиационные правила). Таким образом ВС находится под влиянием двух нескольких независимых друг от друга органов регулирующих вопросы ЛГ. Такая система достаточно громоздка и затратна как для разработчиков, так и для эксплуатантов.

В отличие от США и Европы ни в одном нашем документе не дается четкое определение летной годности и поддержания летной годности.

Отсутствуют общие правила по поддержанию летной годности (такие, как Часть М в Европе). Соответственно отсутствуют требования к такому основополагающему документу по ПЛГ, как программа ТО. Отсутствует также само требование о ее наличии. А ведь ПЛГ ВС иностранного производства и его контроль осуществляется именно с соответствием с этим документом. Аналогичная ситуация и с Перечнем Минимально – исправного оборудования (MEL).

Для создания замкнутой системы авиационных правил необходимо заполнить недостающие звенья в законодательстве и связать их по смыслу с действующими правилами. При этом действующие правила также должны претерпеть изменения. Фрагментарное же изменение системы, которое у нас получает распространение в последнее время, не улучшает, а разрушает ее.

## **Выводы**

1. К уходу ВС иностранного производства от регистрации в РФ приводят как экономические, так и юридические причины.

2. Положения Федерального закона от 23.12.2010г. №361–ФЗ значительно снижают эффективность применения "международных гарантий" Кейптаунской конвенции .

3. Отсутствие общих правил по ЛГ в ГА РФ и другие недостатки нашего авиационного законодательства приводит к резкому снижению стоимости ВС, зарегистрированных в Государственном реестре ГВС РФ.

4. Система государственного регулирования ЛГ в ГА России достаточно громоздка и затратна как для разработчиков, так и для эксплуатантов.

5. Фрагментарное изменение системы авиационных правил в ГА РФ не способно изменить ситуацию с созданием замкнутой системы государственного регулирования ГА.

## **ЛИТЕРАТУРА**

1. Кейптаунская конвенция "О международных гарантиях в отношении подвижного оборудования", 2001год
2. Федеральный закон РФ "О присоединении Российской Федерации к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и протоколу по авиационному оборудованию к конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования" от 23.12.2010г. №361–ФЗ

**REASONS OF REGISTRATION OF FOREIGN – BUILT AIRCRAFT, OPERATED IN RUSSIA, IN OTHER STATE’S REGISTERS****Акopyан К.Е., Абрамов В.А., Шапкин В.С.**

Analysis of the economical and technical reasons of foreign–built aircraft, operating in Russia, registration in other state registers and recommendation of Russian aviation regulations improvement to create a positive conditions for Russian registration.

**Key words:** civil aviation, registrations, continuing airworthiness, legislative base, certificate of airworthiness, leasing, ICAO, FAA, EASA, FAR, aviation regulations.

**Сведения об авторах**

**Абрамов Борис Александрович**, 1958 г.р., окончил МИИГА (1983), заместитель начальника отдела НЦ ПЛГВС ФГУП ГосНИИ ГА, автор 25 научных работ, область научных интересов – организация поддержания летной годности ВС иностранного производства.

**Акопян Карен Эдуардович**, 1966 г.р., окончил МГТУ ГА (1993), кандидат технических наук, заместитель директора и начальник отдела НЦ ПЛГ ВС ФГУП ГосНИИ ГА, автор 8 научных работ, область научных интересов – эксплуатация воздушного транспорта, прочность летательных аппаратов.

**Шапкин Василий Сергеевич**, 1961 г.р., окончил МИИГА (1984), доктор технических наук, профессор, генеральный директор ФГУП ГосНИИ ГА, эксперт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Минтранса России и Межгосударственного авиационного комитета, заслуженный работник транспорта РФ, автор более 180 научных работ, область научных интересов – эксплуатация воздушного транспорта, прочность летательных аппаратов