

Информация для клиентов

Сокращение полномочий Межгосударственного авиационного комитета в России

ЛОНДОН

Джеффри П. Бёрджесс
gpburgess@debevoise.com

МОСКВА

Алан В. Карташкин
avkartashkin@debevoise.com

Дмитрий А. Карамыслов
dakaramyslov@debevoise.com

Дмитрий С. Стахеев
dsstakheev@debevoise.com

28 ноября 2015 г. Постановлением Правительства Российской Федерации № 1283 Межгосударственный авиационный комитет (далее – «МАК») был лишен полномочий по сертификации типов воздушных судов. Данные полномочия отныне будут закреплены за Федеральным агентством воздушного транспорта (далее – «Росавиация»). Это событие является кардинальным изменением более чем двадцатилетней системы сертификации воздушных судов в России.

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДО ПРИНЯТИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЯ № 1283

Постановлением Совета глав правительств государств - членов Экономического сообщества от 6 декабря 1991 г. № 5 и Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, подписанным в Минске 12 – 25 декабря 1991 г., был учрежден наднациональный орган – МАК. Постановление и Соглашение были подписаны представителями всех государств-членов СНГ: Азербайджана, Армении, Беларуси, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, России, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и Украины. Грузия вышла из СНГ и больше не участвует в Соглашении.

Данные документы не конкретизировали полномочия МАК, а необходимой компетенцией в отношении Российской Федерации орган был наделен Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 г. № 367 «О совершенствовании системы сертификации и порядка расследования авиационных происшествий в гражданской авиации Российской Федерации».

Постановлением № 367 МАК был фактически приравнен к федеральному органу исполнительной власти и наделен рядом полномочий, в том числе, по сертификации воздушных судов и их

компонентов как типа для эксплуатации на территории Российской Федерации. При этом непосредственно процесс сертификации типа воздушного судна регулировался «Авиационными правилами. Часть 21. Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей». Каждый тип воздушного судна был обязан пройти типовую сертификацию МАК, прежде чем допускалась его эксплуатация на территории Российской Федерации.

Необходимо отметить, что в соответствии с российским законодательством эксплуатация воздушного судна возможна только на основании сертификата летной годности, выдаваемого Росавиацией при условии предоставления сертификата типа.

ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ СЕРТИФИКАТА ТИПА BOEING 737

4 ноября 2015 г. МАК направил письмо в Федеральную авиационную администрацию США (далее – «FAA»), в котором указал, что, в связи с необходимостью доработки системы управления рулем высоты, приостанавливает действие сертификата типа на семейство узкофюзеляжных самолетов Boeing 737 серий Classic и NG до тех пор, пока Росавиация и FAA не уведомят МАК об абсолютной безопасности эксплуатации данных самолетов.

Предположительно, сомнения в безопасности системы управления рулем высоты Boeing 737 были вызваны авиакатастрофой в Казани, произошедшей в ноябре 2013 года.

В свою очередь, Росавиация заявила, что не собирается приостанавливать эксплуатацию Boeing 737 в Российской Федерации.

Тем не менее, данные обстоятельства успели вызвать серьезную обеспокоенность на российском авиационном рынке, который оказался под угрозой быть парализованным, поскольку Boeing 737 является одним из самых эксплуатируемых в мире типов воздушных судов, и Россия не является исключением.

НОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СЕРТИФИКАЦИИ ТИПА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

В результате вышеуказанных событий Правительство РФ приняло Постановление № 1283, в соответствии с которым МАК был лишен соответствующих полномочий по сертификации. Данные полномочия, в том числе полномочия по контролю за соответствием требованиям к

типовой конструкции воздушного судна, были переданы Росавиации. Предполагается, что в скором времени последует принятие соответствующего нормативно-правового акта, регулирующего порядок сертификации типа воздушного судна Росавиацией.

Данное изменение является, безусловно, позитивным сдвигом в системе сертификации воздушных судов в России. МАК, являясь наднациональным органом, не находился в прямом подчинении российских органов исполнительной власти. В то же время, помимо вышеописанных событий, связанных с отзывом сертификата типа на воздушные суда семейства **Boeing 737**, нарекания к работе МАК были и ранее. Так, например, в 2013 году ПАО «Аэрофлот» не смогло своевременно начать эксплуатацию новых воздушных судов типа **Boeing 777-300ER** ввиду того, что МАК не выдал на них сертификат типа. Остается надеяться, что переходный период существенно не осложнит ввод в эксплуатацию на территории России новых типов воздушных судов не только иностранного, но и российского производства.

Мы будем рады ответить на Ваши вопросы в связи с вышеизложенным.