# Позиция и предложения авиакомпаний АЭВТ по мерам, необходимым при регистрации воздушных судов иностранного производства, эксплуатируемых в Российской Федерации, в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации

**Основные проблемы:**

1. К уходу ВС иностранного производства от регистрации в РФ приводят как экономические, так и юридические причины.
2. Положения Федерального закона от 23.12.2010 г. № 361-ФЗ «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» значительно снижают эффективность применения «международных гарантий» Кейптаунской конвенции.
3. Отсутствие общих правил по ПЛГ в ГА РФ и другие недостатки отечественного воздушного законодательства приводит к резкому снижению остаточной стоимости ВС, зарегистрированных в Государственном реестре ГВС РФ.
4. Система государственного регулирования ПЛГ в ГА России достаточно громоздкая и затратная как для разработчиков, так и для эксплуатантов.
5. В настоящее время четыре уполномоченных органа в области ГА РФ не обеспечивают выполнение обязанностей государства регистрации ВС, изложенных в Приложении 8 к Конвенции о международной гражданской авиации «Летная годность воздушных судов» (часть II):

* не разработаны требования, обеспечивающие сохранение летной годности ВС в течение его срока службы (п. 4.2.3с);
* нет системы, в рамках которой информация об отказах, неисправностях и других происшествиях, оказывающих отрицательное воздействие на поддержание летной годности ВС, передается организации, ответственной за типовую конструкцию этого ВС (п. 4.2.3f);
* нет процедур передачи эксплуатационной информации полномочному органу по летной годности ВС эксплуатантами, организациями, ответственными за конструкцию типа, и организациями по техническому обслуживанию (п. 4.2.4).

1. Фрагментарное изменение системы авиационных правил в ГА РФ не способно изменить ситуацию с созданием замкнутой системы государственного регулирования ГА.
2. Зарубежные лизингодатели избегают нашего реестра и эксплуатации самолетов по непонятным им правилам.

**Негативные последствия:**

1. Повышенная ставка на лизинг иностранных воздушных судов.
2. Воздушное судно перед сдачей лизингодателю необходимо подготовить в соответствии с техническими требованиями владельца ВС, включая проведение технического обслуживания, и стоимость такой подготовки одного самолета с учетом его перевода в иной реестр может составить до 10 млн. долларов.
3. Воздушные суда, находящиеся в финансовом лизинге, придется разово выкупить для перевода в Государственный реестр гражданских ВС РФ, затраты по выкупу могут составить миллиарды долларов. Согласно договорам финансового лизинга в случае обязательной регистрации ВС в российском регистре такое событие будет квалифицироваться как Event of Default (по сделкам с предоставленными гарантиями ECA) или Illegality Event (по сделкам с предоставленными гарантиями Ex-Im). Оба события ведут к обязательному выкупу ВС. Ориентировочная сумма дополнительной финансовой нагрузки только на Аэрофлот в таком случае может составить несколько млрд. долларов.
4. Большинство заключенных договоров операционного лизинга содержат обязательство лизингополучателя не менять регистрацию ВС без согласования с лизингодателем, либо условие поддерживать согласованную страну регистрации на весь срок. Таким образом, обязательный перевод ВС в российский регистр по сделкам операционного лизинга без согласия лизингодателя будет квалифицироваться как Event of Default и повлечет за собой остановку ВС лизингодателем, расторжение лизингодателем договора аренды с уплатой штрафных санкций.

**Предложения:**

1. Разработать концепцию обеспечения поддержания летной годности иностранных воздушных судов, поступающих на эксплуатацию в Российскую Федерацию (далее. «Концепция»)
2. Провести анализ распределения компетенций в системе органов государственной власти в области гражданской авиации в контексте стандартов ИКАО и с учетом опыта зарубежных авиационных администраций (Европа, США, Канада, Бразилия) и внести необходимые изменения в систему органов государственной власти в области гражданской авиации (с единым подчинением Минтрансу РФ).
3. Разработать структуру «Эксплуатации воздушных судов и организации поддержания летной годности воздушных судов иностранного производства в Российской Федерации» с закреплением конкретных функций между уполномоченными органами в области гражданской авиации.
4. В рамках приведения существующей системы сертификации типа и/или экземпляров воздушных судов и системы поддержания летной годности воздушных судов в соответствие со стандартами ИКАО и международной практикой в сфере гражданской авиации необходимой является «гармонизация» положений и правил Российского национального авиационного законодательства и национального авиационного законодательства иностранных государств (PART M, Part 145). Указанные нормы сегодня де факто уже соблюдаются российскими авиакомпаниями, эксплуатирующими ВС иностранною производства.
5. Определить структуру и перечень необходимых Федеральных авиационных правил с целью реализации положений Концепции.
6. Определить структуру и перечень федеральных законов и Кодексов (прежде всего, Гражданский Кодекс РФ, Воздушный Кодекс РФ, Налоговый Кодекс РФ), требующих внесения изменений или отмены в связи с реализацией данного Плана, в том числе, для недопущения увеличения финансовой нагрузки на российские авиационные предприятия. Отдельно рассмотреть вопрос об исключении магистральных воздушных судов из-под действия 31-ФЗ от 14.03.2009 г. «О государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними».
7. Пересмотреть порядок регистрации воздушных судов в Государственном реестре Российской Федерации, в части определения сокращенного перечня обязательных документов (с обязательным исключением обязанности по регистрации прав собственности на ВС для владельцев магистральных воздушных судов), необходимых для предоставления соответствующей государственной услуги, порядка и формы их представления, и с учетом положений и требований Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаун. 16 ноября 2001 г.) и Протокола к ней.
8. Предусмотреть двуязычный формат правил (обеспечить перевод на английский язык) по регистрации и поддержанию летной годности ВС для зарубежных организаций (лизингодателей, полномочных органов в области гражданской авиации). Для обеспечения унифицированной практики применения стандартов ИКАО и национального законодательства ведущих мировых авиационных держав в деятельности российских эксплуатантов ВС предусмотреть в текстах Федеральных авиационных правил глоссарий терминов, используемых для описания процедур сертификации типа и/или экземпляров воздушных судов и поддержания летной годности воздушных судов. При этом при разработке подобных терминов представляется логичным опираться на определения аналогичных терминов, использованных в стандартах ИКАО и/или анализируемом зарубежном материале (см. предыдущие пункты предложений).
9. Легализовать использование английского языка в производственной и эксплуатационной документации для ВС иностранного производства.
10. Рассмотреть вопрос необходимости заключения двухсторонних соглашений с зарубежными авиационными администрациями (Европа, США, Канада, Бразилия), в части взаимногопризнания сертификатов (организаций по ТОиР, поставщиков компонентов для ВС, экспортных сертификатов летной годности ВС).
11. Рассмотреть вопрос о необходимости изменения системы сертификации воздушных судов их компонентов, производства авиационной техники и организаций, разрабатывающих авиационную технику, аккредитации сертификационных организаций (центров) в Российской Федерации, и определить порядок взаимодействия Росавиации и других структур, вовлеченных в этот процесс, в составе Министерства транспорта Российской Федерации, в рамках реализации избранной Концепции.