



ТРИНАДЦАТЫЙ АРБИТРАЖНЫЙ АПЕЛЛЯЦИОННЫЙ СУД
191015, Санкт-Петербург, Суворовский пр., 65
<http://13aas.arbitr.ru>

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

г. Санкт-Петербург

19 апреля 2011 года

Дело №А56-54141/2010

Резолютивная часть постановления объявлена 13 апреля 2011 года
Постановление изготовлено в полном объеме 19 апреля 2011 года
Тринадцатый арбитражный апелляционный суд
в составе:

председательствующего Л.В.Зотеевой
судей И.Б. Лопато, А.Б.Семеновой

при ведении протокола судебного заседания: помощником судьи Денисюк М.И.

рассмотрев в открытом судебном заседании апелляционную жалобу (регистрационный номер 13АП-2893/2011) ООО «Хелипро Сервис» на решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 20.01.2011 по делу № А56-54141/2010 (судья Никитушева М.Г.), принятое

по иску (заявлению) ООО «Хелипро Сервис»

к Северо-Западному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта

3-е лицо: ООО «Аэростандарт»

о признании недействительным решения от 18.10.2010 №151

при участии:

от истца (заявителя): ген.директор Опоцкая Е.В. - решение № 1 от 28.08.2008; предст. Иванов П.А. - доверенность от 10.04.2009

от ответчика (должника): предст. Мелешко А.В. - доверенность от 04.10.2010; предст. Ширин О.М. - доверенность от 07.12.2010

от 3-го лица: не явился (извещен)

установил:

Общество с ограниченной ответственностью «ХЕЛИПРО СЕРВИС» (далее -Общество, заявитель), обратилось в Арбитражный суд города Санкт-Петербурга и Ленинградской области с заявлением, уточненным в порядке статьи 49 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации (далее - АПК РФ), о признании недействительным решения Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта (далее - Управление) от 18.10.2010 № 151 об отказе в продлении сертификата летной годности № 2021080970 вертолета ЕС-120В серийный номер 1462 регистрационный номер RA-04117 и обязанности Управление продлить сертификат летной годности № 2021080970 вертолета ЕС-120В серийный номер 1462 регистрационный номер RA-04117 на 2 года.

К участию в деле в качестве третьего лица, не заявляющего самостоятельных требований на предмет спора, привлечено ООО «Аэростандарт».

Решением суда от 20.01.2011 в удовлетворении заявления отказано.

В апелляционной жалобе Общество, полагая, что судом первой инстанции неправильно применены нормы материального права, просит решение от 20.01.2011 отменить и удовлетворить заявленные требования. По мнению подателя жалобы, выводы суда о том, что техническое обслуживание легких воздушных судов авиации общего назначения должно осуществляться только сертифицированными организациями, противоречит пунктами 2.25 и 2.29 ФАП-128 и пункту 17.9 ФАП-147. Также Общество указывает, что требования к воздушным судам по их оснащению бортовыми приборами и оборудованием, предъявляемые пунктом 2.18 ФАП-128, на вертолете ЕС-120В RA-04117 выполнены в полном объеме, барометрический высотомер установлен (пункт 2.18.2 ФАП-128), установление метрического высотомера данными правилами не предусмотрено. Установка дополнительной посадочной фары на спорный вертолет не требуется, так как Общество в соответствии с Сертификатом летной годности допущено только к полетам в дневное время, ночные полеты запрещены.

Управление доводы жалобы отклонило по основаниям, изложенным в письменном отзыве, просило оставить решение суда от 20.01.2011 без изменения.

В судебном заседании представители Общества поддержали доводы жалобы, просили признать недействительным решение Управления от 18.10.2010 № 151 об отказе в продлении сертификата летной годности, вместе с тем указали, что на сегодняшний день сертификат летной годности на спорное воздушное судно выдан 25.03.2011, нарушенное право восстановлено.

Представители Управления в судебном заседании подтвердили выдачу сертификата на спорное воздушное судно, в связи с чем полагают, что предмет спора на данный момент отсутствует.

Третье лицо, извещенное надлежащим образом, в судебное заседание своих представителей не направило, отзыв не представило.

Законность и обоснованность обжалуемого судебного акта проверена в апелляционном порядке.

Как установлено судом первой инстанции и подтверждается материалами дела, Общество на основании договора доверительного управления имуществом № 04117 от 04.01.2010 осуществляет юридические и фактические действия по управлению переданным ему имуществом в интересах доверителей, а именно: вертолетом ЕС-120В, серийный номер 1462, регистрационный номер RA-04117.

В соответствии с пунктом 1 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - ВК РФ) Общество обратилось в Федеральное агентство воздушного транспорта с заявкой № 08-07-1/10 от 08.07.2010 о выдаче сертификата летной годности на вертолет ЕС-120В, серийный номер 1462, регистрационный номер RA-04117.

Федеральным агентством воздушного транспорта заявка Общества была направлена в Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта для проведения работ по сертификации, о чем Обществу было сообщено письмом № 03.11/3-751 от 13.07.2010.

На основании заявки Общества Управлением было принято решение от 28.07.2010 № 10.05-10/0145 о проведении работ по оценке соответствия спорного воздушного судна

сертификационным требованиям в Центре по сертификации ООО «Аэростандарт».

ООО «Аэростандарт» было выдано заключение от 08.10.2010 № 54/10-2010 по оценке соответствия летной годности экземпляра гражданского воздушного судна ЕС 120В серийный номер 1462 регистрационный номер RA-04117 установленным требованиям, в соответствии с которым указанное воздушное судно не соответствует техническим требованиям к летной годности воздушного судна.

На основании указанного заключения Управлением было принято решение от 18.10.2010 № 151 об отказе в выдаче сертификата летной годности экземпляра данного воздушного судна. Как указано в решении, при оценке годности спорного воздушного судна выявлены следующие несоответствия техническим требованиям:

- техническое обслуживание воздушного судна производится не в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации» от 16.05.2003 № 132, приложение № 1, пункт 2, абз 5;

- в соответствии с требованиями карты данных к Сертификату типа № СТ 258-ЕС120, раздел «Типовая конструкция», воздушное судно не оборудовано метрическим высотомером и дополнительной посадочной фарой;

Считая отказ в выдаче сертификата летной годности экземпляра данного воздушного судна незаконным, Общество обратилось с заявлением в суд.

Отказывая в удовлетворении заявления, суд первой инстанции пришел к выводу о том, что решение № 151 от 18.10.2010 полностью соответствует как фактическим обстоятельствам и представленным документам, так и действующему законодательству Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 1 статьи 36 ВК РФ гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам). Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

Согласно пункту 2 указанной статьи порядок выдачи сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) устанавливается федеральными авиационными правилами (далее - ФАП).

Приказом Минтранса России от 16.05.2003 № 132 утверждены ФАП «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедура сертификации» (далее ФАП - 132).

В соответствии с пунктом 3 ФАП-132 данные Правила содержат технические требования к летной годности экземпляра воздушного судна и процедуры, обеспечивающие сертификацию экземпляра воздушного судна и оформления сертификата летной годности;

Правила проведения сертификации воздушного судна (ВС) установлены разделом II ФАП - 132.

В соответствии с пунктом 8 ФАП-132 заявка на сертификацию экземпляра ВС подается в уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган.

Уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган в двухнедельный срок уведомляет заявителя о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе в принятии заявки на сертификацию экземпляра ВС (в случае, если не в полном объеме представлена документация или ее качество не позволяет провести оценку соответствия экземпляра ВС установленным требованиям) (пункт 9 Правил).

При положительном решении уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган привлекает в установленном порядке научную или иную организацию для выполнения работ по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям (далее - привлекаемая организация). Заявитель предъявляет экземпляр ВС привлекаемой организации для проведения работ по оценке соответствия экземпляра ВС установленным требованиям. Экземпляр ВС и его документация, а также материалы заявителя (акты, справки, отчет о контрольном полете и др.), подтверждающие соответствие летной годности экземпляра ВС установленным требованиям, должны быть подготовлены для выполнения программы проведения работ по оценке соответствия летной

годности экземпляра ВС установленным требованиям (далее - программа). Программа разрабатывается привлекаемой организацией и согласовывается с уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом (пункты 10-12 Правил).

Согласно пункту 13 ФАП-132 по результатам выполнения программы привлекаемая организация оформляет заключение по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям. При положительных выводах указанного заключения привлекаемая организация формирует комплексное заключение и передает его заявителю и в уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган, который принимает решение о выдаче заявителю сертификата летной годности экземпляра ВС.

В случае признания летной годности экземпляра ВС несоответствующей установленным требованиям уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган выдает заявителю решение об отказе в выдаче сертификата с указанием причин (пункт 14 Правил).

В соответствии с пунктом 15 ФАП-132 сертификат летной годности выдается (продлевается) на период действующих сроков службы (ресурсов) экземпляра ВС, но не более чем на два года. Продление сертификата летной годности производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности в соответствии с настоящими Правилами.

Действительно, как указано в абзаце 5 пункта 2 Приложения № 1 к ФАП-132 «Общие технические требования к летной годности экземпляра воздушного судна» на экземпляре воздушного судна и всех его компонентах в соответствии с эксплуатационной документацией должен быть выполнен полный комплекс технического обслуживания и ремонта в организациях по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, сертифицированных в установленном воздушным законодательством Российской Федерации порядке.

Вместе с тем, по мнению апелляционного суда, общие технические требования к летной годности воздушного судна в целях сертификации экземпляра ВС и оформления (продления) сертификата летной годности не могут противоречить общим правилам подготовки и выполнения полетов ВС, обязательными для ежедневного соблюдения эксплуатантами и владельцами воздушных судов, зарегистрированных в государственном реестре гражданских судов Российской Федерации.

Такие правила утверждены приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128 (ФАП-128).

В соответствии с пунктом 2.27 ФАП-128 эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН (авиация общего назначения), не относящихся к легким (сверхлегким), или владелец легкого (сверхлегкого) воздушного судна АОН обеспечивает:

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии;
исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета;

наличие действительного сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам);

Техническое обслуживание воздушного судна, осуществляется в соответствии с эксплуатационной документацией, приемлемой для государства регистрации воздушного судна. Запрещается эксплуатация воздушного судна, если его техническое обслуживание не выполнено и не подтверждено необходимыми записями в эксплуатационной документации и (или) соответствующем документе (свидетельство о выполнении технического обслуживания) (пункт 2.28 ФАП-128).

Согласно пункту 2.29 указанных Правил свидетельство о выполнении технического обслуживания выдает организация по техническому обслуживанию и ремонту, имеющая сертификат, выданный в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники (ФАП-145)», или лицо, указанное в пункте 2.25 настоящих Правил.

В соответствии с пунктом 2.25 ФАП-128 к работам по техническому обслуживанию воздушного судна допускаются лица, соответствующие требованиям к обладателям свидетельств установленных в Федеральных авиационных правилах «Требования к членам

экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», утвержденных Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 сентября 2008 года № 147 (ФАП-147), и имеющие соответствующее свидетельство с квалификационными отметками, позволяющими выполнять указанное обслуживание.

Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов должен отвечать требованиям к знаниям, опыту и умению, установленным для квалификационных отметок "А", "В1", "В2" или "С" (пункт 17.8 ФАП-147).

Обладатель свидетельства специалиста по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов с квалификационной отметкой "С" может выполнять функции по организации, техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна любого объема и трудоемкости в пределах, установленных эксплуатационной документацией на обслуживаемое воздушное судно, а также проводить работы по определению летной годности и подписывать соответствующее заключение (пункт 17.9 ФАП-147).

Как видно из материалов дела, техническое обслуживание спорного ВС осуществляется на основании договора от 01.10.2009 № ИПЛ-1/09 (том 2, л.д. 35-37) индивидуальным предпринимателем Лапиным В.В., имеющим квалификационную отметку «С», позволяющую проводить полный комплекс работ по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна. Как видно из материалов дела и не опровергнуто Управлением, Лапин В.В. фактически осуществлял полный комплекс работ по подготовке спорного ВС к полетам.

В силу вышеизложенного, апелляционный суд отклоняет довод Управления о неприменении к спорным отношениям ФАП-128 и ФАП-147, так как получение сертификата летной годности является составной частью инженерно-технического обеспечения полетов. Кроме того, ФАП-147 принят в соответствии со статьями 32, 33 и 37 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) и в целях реализации стандартов названной Конвенции.

В соответствии с представленным в материалы дела Сертификатом летной годности и Типовым свидетельством № 189 DGAC, выданным 19.06.1997, спорное ВС допущено только к полетам в дневное время, ночные полеты запрещены, в связи с чем применение дополнительной посадочной фары не требуется. Данное обстоятельство не опровергнуто представителями Управления в настоящем судебном заседании и подтверждается документами, приложенными к Сертификату летной годности, выданному 25.03.2011 без установки указанного оборудования.

Как указано в пункте 2.18.2 ФАП-128 на самолетах и вертолетах, выполняющих полеты по ПВП днем должен находиться в работоспособном состоянии барометрический высотомер (исчисление высоты полета в футах). Исчисление высоты в полетах в футах не противоречит постановлению Правительства РФ от 31.10.2009 № 879 «Об утверждении Положения о единицах величин, допускаемых к применению в Российской Федерации» (приложение № 3 к постановлению), которым утверждено применение единицы изменения «фут» (ft) в авиационной навигации. Наличие на спорном ВС барометрического высотомера не опровергается представителями Управления и подтверждается материалами дела.

Учитывая вышеизложенное, апелляционный суд отклоняет ссылки Управления на сертификат типа № СТ 258-ЕС120 (выдан 12.10.2006) и Карту данных к указанному сертификату, согласно которым воздушное судно должно быть оборудовано метрическим высотомером и дополнительной посадочной фарой.

Как уже было сказано выше, в силу пункта 1 статьи 36 ВК РФ сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям.

Анализ вышеперечисленных норм позволяет сделать вывод о том, что воздушное судно при получении на него сертификата летной годности оценивается не только на соответствие выданному сертификату типа, но и с учетом действующих федеральных авиационных правил, устанавливающих требования к его эксплуатации и готовности к полетам.

Учитывая вышеизложенное, правовых и фактических оснований для отказа в продлении Обществу сертификата летной годности у Управления не имелось, в связи с чем решение суда первой инстанции подлежит отмене с вынесением нового судебного акта о признании недействительным решения Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта от 18.10.2010 № 151 об отказе в продлении сертификата летной годности № 2021080970 вертолета ЕС-120В серийный номер 1462 регистрационный номер RA-04117.

На сегодняшний день нарушенное право восстановлено, Сертификат летной годности Обществу продлен.

Апелляционный суд отклоняет довод Управления об отсутствии предмета спора, так как в случае признания недействительным ненормативного правового акта, такой акт признается недействующим с момента его принятия.

В силу статьи 110 АПК РФ расходы по уплате государственной пошлины за рассмотрение дела в суде первой и апелляционной инстанции в сумме 3000 руб. подлежат взысканию с Управления в пользу Общества.

Излишне уплаченная Обществом госпошлина в сумме 1000 руб. за подачу апелляционной жалобы подлежит возврату из федерального бюджета.

На основании изложенного и руководствуясь пунктом 1 статьи 269, статьей 271 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, Тринадцатый арбитражный апелляционный суд

ПОСТАНОВИЛ:

Решение Арбитражного суда города Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 20 января 2011 года по делу № А56-54141/2010 отменить.

Признать недействительным решение Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта от 18.10.2010 № 151 об отказе в продлении сертификата летной годности № 2021080970 вертолета ЕС-120В серийный номер 1462 регистрационный знак RA-04117.

Взыскать с Северо-Западного межрегионального территориального управления воздушного транспорта в пользу общества с ограниченной ответственностью «Хелипро Сервис» 3000 руб. в возмещение расходов по уплате государственной пошлины за рассмотрение дела в суде первой и апелляционной инстанции.

Возвратить обществу с ограниченной ответственностью «Хелипро Сервис» из федерального бюджета излишне уплаченную государственную пошлину по апелляционной жалобе в размере 1000 руб.

Постановление может быть обжаловано в Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа в срок, не превышающий двух месяцев со дня вступления постановления в законную силу.

Председательствующий

Л.В. Зотева

Судьи

И.Б. Лопато
А.Б. Семенова