

РЕШЕНИЕ**Именем Российской Федерации**

г. Волгоград

07 ноября 2023 года

Центральный районный суд г.Волгограда в составе:

председательствующего судьи Хайровой С.М.,

при секретаре Абрамовой Р.В.,

с участием помощника Волгоградской транспортной прокуратуры –Власовой А.Н.,

представителя ответчика ООО «Техносервис» -Генералова С.А.,

представителя третьего лица ООО «АСК Дельта»-Кобызева А.Б.,

рассмотрев в открытом судебном заседании исковое заявление заместителя Волгоградского транспортного прокурора в защиту интересов Российской Федерации к ООО «Техносервис» о признании воздушного судна фактически уничтоженным, обязанности списать воздушное судно с балансовой принадлежности,

УСТАНОВИЛ:

Заместитель Волгоградского транспортного прокурора Кочконян Ц.Д. в защиту интересов Российской Федерации, обратился в суд с иском к ООО «Техносервис» о признании воздушного судна фактически уничтоженным, обязанности списать воздушное судно с балансовой принадлежности.

Свои требования мотивирует тем, что Волгоградской транспортной прокуратурой проведена проверка по факту обращению руководителя общественной инспекции Альянса «Аэрохимфлот» Багрянцевой Н.А. по вопросу законности эксплуатации ООО «Техносервис», ООО «АСК Дельта» воздушных судов, которые ранее потерпели крушение на территории Волгоградской области.

Так согласно свидетельству о регистрации гражданского воздушного судна от 20.11.2006 № 0291 собственником воздушного судна СП-30В RA-0264G является ООО «Техносервис», эксплуатантом ООО «АСК Дельта».

27.05.2018 г. при выполнении полета в районе г. Фролово Фроловского района Волгоградской области произошла катастрофа самолета СП-30ВТ с бортовым регистрационным номером RA-0264G.

Расследование авиационного происшествия проведено комиссией, назначенной приказом Председателя КРАП МАК от 28.05.2018 № 7/865-р.

Согласно п. 1.3 отчета МАК от 28.05.2018 воздушное судно с бортовым регистрационным номером RA-0264G разрушено и частично сгорело во время пожара, возникшего после столкновения с земной поверхностью.

Согласно п. 1.12 отчета МАК в результате АП носовая часть фюзеляжа (кабина и двигательный отсек) разрушена и полностью выгорела во время пожара. Крыло самолета имеет повреждения передней части подкрылков, верхней и нижней обшивок крыла, частично внутреннего набора силового каркаса. Центральная часть крыла полностью сгорела. Узлы крепления крыла деформированы и сильно обгорели в районе крепления с рессорой основного шасси. На законцовках крыла вмятины и гофры от столкновения с земной поверхностью. Положения закрылков, работающих в режиме флапероны, определить не представилось возможным по причине разрушения тяг и полного выгорания органов управления и кабины экипажа воздушного судна.

Указывает, что данные обстоятельства свидетельствуют о фактическом уничтожении воздушного судна типа «СП-30» с бортовым номером RA-0264G.

При этом отмечает, что собственником воздушного судна ООО «Техносервис» данное воздушное судно вопреки требованиям п. 12.3.1. НТЭРАТ ГА-93 и ст. 33 Воздушного кодекса Российской Федерации не было списано и не снято с государственного регистрационного учета.

Утверждает, что эксплуатантом воздушного судна ООО «АСК Дельта» согласно акта оценки технического состояния ЕЭВС от 21.03.2021 произведены восстановительные работы, в ходе которых произведена замена Фюзеляжа, крыльев, подкосов крыла, вертикального и горизонтального оперения, кабины пилота, двигателя, систем управления двигателем, воздушный винт, рулевое управление, тросовая проводка, тормозное оборудование, узлы и агрегаты шасси.

Полагает, что данное обстоятельство свидетельствует о фактическом изготовлении ООО «АСК Дельта» нового единичного экземпляра воздушного судна, которое в соответствии с требованиями ст.33 ВЗК РФ подлежит государственной регистрации в качестве нового экземпляра воздушного судна.

Ссылается на приказ Минтранса РФ от 20.06.1994 № ДВ-58 «Об утверждении «Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России. НТЭРАТ ГА-93» (далее по тексту НТЭРАТ ГА-93) перечислены случаи, при которых гражданские воздушные судна подлежат списанию.

В соответствии с п. 12.3.1. НТЭРАТ ГА-93 воздушные судна исключают из Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ в случаях их списания, снятия с эксплуатации, продажи или передачи в установленном порядке иностранному государству, иностранному юридическому или физическому лицу.

Списание воздушного судна производят при снятии их с эксплуатации, после выработки назначенного ресурса (общего срока службы), ввиду уничтожения, пропажи без вести (когда поиск прекращен), невозможности эвакуации с места вынужденной посадки, нецелесообразности ремонта.

Просит признать воздушное судно типа СП-30 с бортовым номером RA-0264G фактически уничтоженным и обязать ООО «Техносервис» списать воздушное судно СП-30 с бортовым номером RA-0264G с балансовой принадлежности предприятия в связи с его фактическим уничтожением.

В судебном заседании помощник Волгоградской транспортной прокуратуры – Власова А.Н. поддержала в полном объеме исковые требования, пояснила, что просит признать воздушное судно с бортовым номером RA-0264G фактически уничтоженным по состоянию на 25.05.2018 год, то есть на дату авиакатастрофы.

Представитель ответчика ООО «Техносервис» - Генералов С.А., в судебном заседании просил отказать в удовлетворении исковых требований в полном объеме. Поддержал письменные возражения, согласно которым ответчик утверждает, что исковое заявление не содержит доказательств подтверждающих физическое уничтожение воздушного судна. Перечисление истцом повреждений части конструктивных элементов единичного экземпляра воздушного судна (далее по тексту ЕЭВС) СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 не говорит о невозможности его последующего восстановления. Утверждает, что в соответствии с п.12.3.1 НТЭРАТ ГА-93 и п.16 Приказа Росстандарта от 10.09.2010 № 240 ст., ООО «Техносервис», собственником единичного экземпляра воздушного судна СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 было принято решение о целесообразности восстановления ЕЭВС. После проведения ремонтно-восстановительных работ, специалистами ООО «Южный сертифицированный центр» было установлено, что самолет СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 соответствует требованиям к летной годности и охране окружающей среды и его документации; агрегаты и комплектующие изделия воздушного судна имеют достаточные для выполнения полетов ресурсы и сроки службы, проведены наземные и летные испытания и в соответствии со ст. 36 ВК РФ воздушному

судно СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002
установленного образца
В последующем
получены в Ю.О.
12.04.2021 и
воздушного судна
Ут.
0264G ЕЭВС.04.2002
свидетельствует
данного
неим
невозможности
невозможности

судну СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 может быть выдан сертификат летной годности установленного образца.

В последствии на воздушное судно СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 были получены в Южном МТУ Росавиации сертификаты летной годности № 2.16.2.210082 от 12.04.2021 и № 2.16.2.23.0032 от 18.04.2023 подтверждающий соответствие экземпляра воздушного судна установленным требованиям воздушного законодательства и воздушное судно считается пригодным к полетам.

Утверждает, что в части требований об установлении воздушного судна СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 фактически уничтоженном, прокурором не приведено доказательств, свидетельствующих, что данный факт необходимо установить, поскольку от установления данного факта зависит возникновение, изменение, прекращение личных или неимущественных прав заявителя, не приведено доказательств, подтверждающих невозможность получения надлежащих документов удостоверяющих данный факт, или невозможность восстановления утраченных документов.

Считает, что требования об обязанности ответчика списать воздушное судно RA-0264G с балансовой принадлежности предприятия в связи с его фактическим уничтожением не обосновано, поскольку не имеется доказательств нарушения или угрозы нарушения прав, свобод или законных интересов истца в связи с нахождением указанного судна на балансовой принадлежности.

Кроме того утверждает, что в силу ст. 35 Конституции Российской Федерации право собственности охраняется законом и никто не может быть лишен своего имущества, а потому считает, что собственник самостоятельно определяет судьбы принадлежащего ему имущества и распоряжается им по собственному усмотрению без согласия третьих лиц.

Представитель третьего лица ООО «АСК Дельта»-Кобызев А.Б. в судебном заседании просил отказать в удовлетворении искового заявления в полном объеме. Поддержал письменные возражения на исковое заявление. Утверждает, что истец на основании описаний повреждений единичного экземпляра воздушного судна СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 из отчета Межгосударственного авиационного комитета от 2019 г. самостоятельно делает вывод о фактическом уничтожении воздушного судна. В отчете МАК, подобное заключение не содержится. Утверждает, что действующим законодательство не установлено ограничений по ремонту (восстановлению) единичных экземпляров воздушных судов, в том числе это подтверждается ответом Минтранса Д1/26746-ИС от 12.09.2023г.

Представитель третьего лица Южное МТУ Росавиации в судебное заседание не явились, извещены надлежаще и своевременно о дате, месте и времени судебного заседания, до начала судебного заседания поступило ходатайство с просьбой рассмотреть гражданское дело в их отсутствие (л.д.61).

В силу ст. 167 ГПК РФ суд вправе рассмотреть дело в случае неявки кого-либо из лиц, участвующих в деле и извещенных о времени и месте судебного заседания, если ими не представлены сведения о причинах неявки.

Лица, участвующие в деле, обязаны известить суд о причинах неявки и представить доказательства уважительности этих причин. В случае если лица, участвующие в деле, извещены о времени и месте судебного заседания, суд откладывает разбирательство дела в случае признания причин их неявки уважительными.

В соответствии с ч. 1 ст. 169 ГПК РФ отложение разбирательства дела допускается в случаях, предусмотренных названным Кодексом, а также в случае, если суд признает невозможным рассмотрение дела в этом судебном заседании вследствие неявки кого-либо из участников процесса, предъявления встречного иска, необходимости представления или истребования дополнительных доказательств, привлечения к участию в деле других

лиц, совершения иных процессуальных действий.

По смыслу указанной статьи, отложение судебного разбирательства является правом, а не обязанностью суда.

Согласно ст.6.1 ГПК РФ судопроизводство в судах и исполнение судебного постановления осуществляются в разумные сроки. Разбирательство дел в судах осуществляется в сроки, установленные ГПК РФ. Продление этих сроков допустимо в случаях и в порядке, которые установлены указанным Кодексом, но судопроизводство должно осуществляться в разумный срок.

При таких обстоятельствах, поскольку третье лицо Южное МТУ Росавиации осведомлено о наличии настоящего дела в производстве суда, просило рассмотреть гражданское дело в их отсутствие, суд определил возможным рассмотреть дело в отсутствие данного третьего лица.

Выслушав представителя истца, представителя ответчика, представителя третьего лица, исследовав материалы гражданского дела и оценив доказательства в их совокупности, суд приходит к следующему.

Согласно ст. 195 ГПК РФ решение суда должно быть законным и обоснованным. Суд основывает решение только на тех доказательствах, которые были исследованы в судебном заседании.

Судом установлено, и подтверждается материалами дела, воздушное транспортное средство СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 принадлежит на праве собственности ООО «Техносервис», эксплуатантом воздушного судна является ООО «АСК «Дельта» (л.д.13-14).

Согласно статье 33 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - Воздушный кодекс) гражданские воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельства о государственной регистрации. Данные о гражданских воздушных судах включаются в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации при наличии сертификатов летной годности (удостоверений о годности к полетам).

Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации, в том числе в случаях списания гражданского воздушного судна или снятия его с эксплуатации (пункт 5 статьи 33 Воздушного кодекса).

Допуск к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения (ЕЭВС) (действовавшего на момент авиакатастрофы 25.05.2018г.) осуществлялся в соответствии с Федеральными авиационными правилами "Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения", утвержденными приказом Минтранса России от 17 апреля 2003 г. № 118 (далее - Правила № 118) (в настоящее время Приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 273 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Правила допуска к эксплуатации пилотируемых гражданских воздушных судов на основании акта оценки воздушного судна на его соответствие требованиям к летной годности и к охране окружающей среды»), и Административным регламентом Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по организации и проведению инспекций гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности и выдачи соответствующих документов, утвержденным приказом Минтранса России от 7 мая 2013 г. №175 (далее - Регламент № 175).

В силу пункта 1 Правил № 118 ЕЭВС является экземпляр, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно,

изготовленный в количестве 1 - 3 экземпляров, который допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

Согласно пункту 18 Правил № 118 сертификат летной годности ЕЭВС вступает в силу с даты регистрации в Государственном реестре Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации (далее - ССГА). Допуск к эксплуатации ЕЭВС осуществляется после его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Сертификат летной годности ЕЭВС действует в течение года. Продление сертификата летной годности ЕЭВС производится в порядке первоначального получения сертификата летной годности ЕЭВС в соответствии с Положением о порядке допуска к эксплуатации ЕЭВС.

Заявка на сертификацию ЕЭВС подается в орган по сертификации (пункт 10 Правил № 118). Приложением № 3 к настоящим Правилам № 118 (п. 10) установлен перечень сопроводительной документации, прилагаемой к заявке на сертификацию ЕЭВС.

Таким образом, необходимыми условиями, позволяющими квалифицировать воздушное судно, как единичный экземпляр, являются единичность его производства - не более трех экземпляров, и отсутствие у него сертификата типа.

25.05.2018 г. произошло авиационное происшествие - катастрофа с участием воздушного судна СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002.

Согласно окончательному отчету по результатам авиационного происшествия (далее по тексту АП) от 27.05.2018 (далее по тексту Окончательный отчет), авиационное происшествие с ЕЭВС микросамолетом СП-30В RA-0264G произошло, наиболее вероятно, вследствие вывода ВС на закритические углы атаки и режим сваливания при выполнении разворота с креном 45-50° (ограничение по крену 28° согласно РЛЭ) с последующим столкновением с земной поверхностью. Авиационному происшествию, наиболее вероятно, способствовало: нахождение КВС (пилот, фамилия инициалы) в состоянии алкогольного опьянения; выполнение полета на АХР (авиационно-химические работы) в условиях вечерних сумерек; выполнение полета к обрабатываемым участкам на высоте менее 50 м над препятствием; отсутствие на самолете устройств, сигнализирующих о приближении к режиму сваливания (не предусмотрены конструкцией ВС).

Согласно п.1.3 Окончательного отчета в результате АП воздушное судно разрушено и частично сгорело во время пожара, возникшего после столкновения с земной поверхностью. В результате АП носовая часть фюзеляжа (кабина и двигательный отсек) разрушена и полностью выгорела во время пожара. Крыло самолета имеет повреждения передней части подкрылков, верхней и нижней обшивок крыла, частично внутреннего набора силового каркаса. Центральная часть крыла полностью сгорела. Узлы крепления крыла деформированы и сильно обгорели в районе крепления с рессорой основного шасси. На законцовках крыла вмятины и гофры от столкновения с земной поверхностью. Положения закрылков, работающих в режиме флапероны, определить не представилось возможным по причине разрушения тяг и полного выгорания органов управления и кабины экипажа воздушного судна.

В силу п.12.3.1. Приказа Минтранса РФ от 20.06.1994 № ДВ-58 «Об утверждении «Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России. НТЭРАТ ГА-93» воздушные суда исключают из Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ в случаях их списания, снятия с эксплуатации, продажи или передачи в установленном порядке иностранному государству, иностранному юридическому или физическому лицу.

Согласно п. 16 «ГОСТ Р 53863-2010. Национальный стандарт Российской Федерации. Воздушный транспорт. Система технического обслуживания и ремонта авиационной техники. Термины и определения» предельное состояние изделия

авиационной техники; предельное состояние АТ: состояние изделия авиационной техники, при котором его дальнейшее применение по назначению недопустимо или нецелесообразно либо восстановление его исправного или работоспособного состояния невозможно или нецелесообразно.

В силу ст.56 ГПК РФ каждая сторона должна доказать те обстоятельства, на которые она ссылается как на основания своих требований и возражений, если иное не предусмотрено федеральным законом.

Как следует из материалов дела и пояснений ответчика ООО «Техносервис», собственником принято решение о целесообразности восстановления ЕЭВС.

После проведения ремонтно-восстановительных работ, специалистами ООО «Южный сертифицированный центр» было установлено, что самолет СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 соответствует требованиям к летной годности и охране окружающей среды и его документации; агрегаты и комплектующие изделия воздушного судна имеют достаточные для выполнения полетов ресурсы и сроки службы, проведены наземные и летные испытания и в соответствии со ст. 36 ВК РФ воздушному судну СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 может быть выдан сертификат летной годности установленного образца (л.д.98).

Воздушное судно соответствует представленной конструкторской, эксплуатационной и пономерной документации. Конструктивно-силовая схема самолета изменениям не подвергалась, изменения в комплектацию воздушного судна не вносились, прочность характеристики самолета не изменилась и соответствует установленным требованиям, силовые элементы конструкции все агрегаты, узлы и детали разрушений, остаточных деформаций, повреждений и неисправностей не имеют. Силовая установка, системы и оборудования воздушного судна исправны, соответствуют требованиям летной годности и позволяют выполнять полеты в заявленных условиях эксплуатации (л.д.87).

При этом согласно заключению эксперта летчика-испытателя Кабанова Ю.М. следует, что самолет СП-30В, государственный и регистрационный опознавательный знак RA-0264G, идентификационный номер ВС.04.2002 удовлетворяет установленные требования к ВС. Значения летно-технических и эксплуатационных характеристик, показателей и ограничений соответствует значениям, указанным в эксплуатационной документации ВС. Внесение дополнений и изменений в РЛЭ (руководство по летной эксплуатации), РТЭ (регламент технического обслуживания) не требуется.

В последствии на воздушное судно СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 были получены в Южном МТУ Росавиации сертификаты летной годности № 2.16.2.210082 от 12.04.2021 и № 2.16.2.23.0032 от 18.04.2023 подтверждающий соответствие экземпляра воздушного судна установленным требованиям воздушного законодательства и воздушное судно, считается пригодным к полетам (л.д.95).

Согласно разъяснениям МИНТРАНС РОССИИ от 12.09.2023 № Д1/26746-ИС следует, что заявитель, осуществивший изменение конструкций ВС, на которое ранее был выдан сертификат летной годности ВС, его компонентов или эксплуатационной документации, которое оказывает влияние на массу конструкции и центровку, прочность конструкции, работу силовой установки и летные характеристики в течение десяти рабочих дней с момента произведенных изменений извещает Росавиацию об этих изменениях и обеспечивает проведение работ по оценке соответствия ВС требованиям, установленным п. 6-14 ФАП № 273 с формированием нового акта оценки в полном объеме.

Поскольку судом установлено, что после авиакатастрофы 25.05.2018г. собственником воздушного судна СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002, (собственником которого является ООО «Техносервис», а эксплуатантом ООО «АСК «Дельта»)) принято решение о целесообразности ремонта воздушного судна, после чего данное воздушное

судно прошло оценку на соответствия пилотируемого воздушного судна гражданской авиации требованиям к летной годности и охране окружающей среде, по результатам чего был выдан акт от 02 апреля 2021 года, а в последующем получен сертификат летной годности № 2.16.2.21.0082 от 12.04.2021, оснований для признания воздушного судна СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 фактически уничтоженным по состоянию на 25.05.2018г. не усматривается.

При этом суд отмечает, что собственник воздушного судна, реализуя правомочия, предусмотренные статьей 209 ГК РФ, самостоятельно определяет его судьбу и решает вопрос о целесообразности ремонта.

В пункте 4 Обзора судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 2 (2017), утвержденного Президиумом Верховного Суда Российской Федерации 26 апреля 2017 г., указано, что восстановление объекта не является созданием нового объекта, на который необходимо признание права собственности.

Принудительное изъятие у собственника имущества не допускается, кроме случаев, предусмотренных положениями данной нормы (пункт 2 ст.235 ГК РФ).

В соответствии с абзацем первым статьи 236 ГК РФ гражданин или юридическое лицо может отказаться от права собственности на принадлежащее ему имущество, объявив об этом либо совершив другие действия, определенно свидетельствующие о его устраниении от владения, пользования и распоряжения имуществом без намерения сохранить какие-либо права на это имущество.

По смыслу приведенных правовых норм прекращение права собственности на объект недвижимости возможно исключительно по волеизъявлению собственника такого имущества или по основаниям, указанным в законе. Иное толкование данных норм означает нарушение принципа неприкосновенности собственности, абсолютного характера правомочий собственника, создает возможность прекращения права собственности по основаниям, не предусмотренным законом.

С учетом изложенного суд не усматривает правовых оснований для удовлетворения требований истца об обязанности ответчика –собственника воздушного транспортного средства СП-30 RA-0264G ЕЭВС.04.2002 ООО «Техносервис» списать с балансовой принадлежности указанное выше воздушное судно в связи с его фактическим уничтожением.

На основании изложенного, руководствуясь ст. ст. 194-199 ГПК РФ, суд

РЕШИЛ:

в удовлетворении исковых требований заместителя Волгоградского транспортного прокурора в защиту интересов Российской Федерации к ООО «Техносервис» о признании воздушного судна фактически уничтоженным, обязанности списать воздушное судно с балансовой принадлежности –отказать.

Решение может быть обжаловано в Волгоградский областной суд через Центральный районный суд г.Волгограда в течение месяца с момента вынесения решения суда в окончательной форме, с 14.11.2023г.

Судья

подпись

подпись судьи

С.М. Хайрова

помощник судьи

Ю.С. Штанова

(должность) (инициалы, фамилия)

" " 20__ г.

С.М. Хайрова

Подлинный документ подшит в деле (наряде)
дело № _____, том № _____,

лист дела № _____

помощник судьи

(должность)

Ю.С. Штанова

подпись и расшифровка)

Центральный районный суд
г. Волгограда
пронумеровано и скреплено
печатью _____ листах
подпись _____

