



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

25.03 15 № 4.03-263

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

*Федорову Т. К.  
Директору  
27.03.2015*

Руководителям МТУ ВТ  
Росавиации

Руководителям авиапредприятий

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации и Минтранса России прошу рассмотреть Концепцию комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов.

Информацию о необходимости создания информационно-аналитической системы (ИАС «Оборот») контроля оборота компонентов воздушных судов от их разработки и производства до утилизации прошу направить в адрес Росавиации до 01.04.2015 на адрес электронной почты: Brovchenko\_TV@scaa, с последующей досылкой оригинала на бумажном носителе.

Приложение: на 10 л.

О.Г. Сторчевой

ОБЛГ МТУВТЦР	
Вход. №	119
От "26" 03 2015г.	
На 1	листах
Приложение на 7 листах	

Бровченко Татьяна Васильевна  
499 231 62 43

**ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**МОСКВА**

**РАЗОСЛАТЬ**

Какие документы или копии (номер, дата, кол-во листов)  
№ 3.11-18/26/20226 от 24.02.2015 (вх. 2-18409 от 25.02.2015) на 9 л.

Минпромторг России (Д.В.Мантуров)  
Минтранс России (М.Ю.Соколову)  
Минобороны России (С.К.Шойгу)

Рассмотрите совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями предложения по созданию информационно-аналитической системы контроля оборота компонентов воздушных судов, оцените затраты на ее создание, определите источники финансирования и сроки реализации.

О результатах проинформируйте С.В.Собко и доложите в Правительство Российской Федерации в мае 2015 г.



Д.В. РОГОЗИН

12 марта 2015 г.

РД-П7-1543

Кому (наименование учреждения, организации)  
С-ту Медведева Д.А., С-ту Шувалова И.И., С-ту Рогозина Д.О.,  
С-ту Приходько С.Э., Минпромторгу России, Минтрансу России,  
Минобороны России, Минфину России, Государственной Думе  
Федерального Собрания Российской Федерации, ФГУП "ТосНИИАС"  
(125319, г. Москва, ул. Викторенко, д. 7), ФГУП "ТосНИИ ГА" (124340,  
г. Москва, аэропорт Шереметьево, в/з 26), Межгосударственному  
авиационному комитету (119017, Москва, ул. Большая Ордынка, д.22/2/1),  
Харченко И.Н., Борозову И.В., Васильеву С.В., Сивенко А.Ю.

Оригинал + 1 копия - Департаменту оборонной промышленности

(подпись ответственного исполнителя)

Осинтов А.В.

Телефон - 985-54-19

5 марта 2015 г.

АКЦИОНЕРНО-ОБЩЕСТВЕННАЯ  
Правительство Российской Федерации  
«ДА КОНТРОЛЬ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ»  
Срок 23.04 30.15  
Валюты 09.04 2015  
Страна 20

Минтранс России  
Вх.№ К-10/9679  
от 16.03.2015



ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ШЕСТОГО СОЗЫВА

КОМИТЕТ ПО ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Георгиевский пер., д. 2, Москва, 103265 Тел. 8(495)692-03-65 Факс 8(495)692-55-80 E-mail: cindustry@duma.gov.ru

24 02 2015 г.

№ 3.11-18/26/2015

Председателю Правительства  
Российской Федерации  
Д.А.МЕДВЕДЕВУ

Уважаемый Дмитрий Анатольевич!

В соответствии с решением Комитета Государственной Думы по промышленности от 18 февраля 2015 года № 68-1 направляю Вам Концепцию комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов, подготовленную Экспертным советом при Комитете Государственной Думы по промышленности по авиационно-космическому комплексу.

Прошу Вас, уважаемый Дмитрий Анатольевич, дать поручение рассмотреть указанную Концепцию и проинформировать Комитет Государственной Думы по промышленности о позиции Правительства Российской Федерации.

Приложение: на 8 л. в 1 экз.

*С уважением,*

Председатель Комитета

  
С.В. Собко

В.Н. Мартынов  
692-80-47

23088

2015 г.



РД-П7-1543

## КОНЦЕПЦИЯ комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов

Целесообразность комплексного законодательного регулирования оборота компонентов воздушных судов. Использование существующих технических и технологических разработок, действующих административных процедур

Одним из существенных факторов повышения уровня безопасности полетов является использование в конструкции воздушных судов на протяжении всего их жизненного цикла исключительно компонентов, полностью отвечающих установленным техническим и эксплуатационным требованиям и условиям.

О необходимости специального законодательного регулирования в этой сфере говорят как имеющиеся место в значительных масштабах авиационные происшествия и авиационные инциденты, так и накопленный позитивный опыт регулирования в законодательстве других государств (в частности, Закон США об авиационной безопасности 2000 (раздел 506 и связанные с ним разделы 504-505 Закона Венделла Х. Форда об инвестициях и реформировании авиационной отрасли в 21 веке)).

В области гражданской авиации предлагаемые меры направлены на реализацию требований ИКАО, содержащихся в Приложении 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов», а также дополняют и детализируют принятые в соответствии с этими требованиями изменения в Воздушный кодекс РФ в части реализации государственной системы управления безопасностью полетов (СУБП) гражданских воздушных судов.

Комплексный характер регулирования означает, что под действие проектируемых норм должны подпадать все компоненты, влияющие на летную годность воздушного судна, на всех стадиях своего жизненного цикла, включая их разработку, производство, поставку, хранение, установку, применение по назначению, ремонт, снятие, утилизацию. В целях обеспечения надлежащего контроля компонентов должна функционировать общая информационно-аналитическая система (ИАС «Оборот») контроля оборота компонентов от их разработки и производства до утилизации, охватывающая не только гражданскую, но также государственную и (возможно, с некоторыми особенностями) экспериментальную авиацию. При этом, учитывая предназначение воздушных судов государственной авиации, содержащиеся в ИАС «Оборот» сведения об используемых в них компонентах могут частично являться информацией, доступ к которой ограничен. Определение порядка формирования перечня компонентов воздушных судов, подлежащих учету в ИАС «Оборот», предлагается отнести к совместно осуществляемым полномочиям федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных в области авиации (Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство обороны Российской Федерации), и органа, которому предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в области авиации (Межгосударственный авиационный комитет).

Лицами, уполномоченными на внесение соответствующих сведений в ИАС «Оборот», будут являться разработчики, изготовители и поставщики воздушных судов и компонентов воздушных судов, организации по техническому обслуживанию и ремонту

авиационной техники, государственные контрольные и надзорные органы. При этом каждое из перечисленных выше лиц должно иметь определенный его функционалом перечень разрешенных действий в рамках ИАС «Оборот»: например, организации по техническому обслуживанию и ремонту вправе изменять содержащуюся в ИАС «Оборот» информацию о ранее изготовленных компонентах (текущую наработку, сведения о проведенных ремонтах, об аутентичности и т.п.), но не должны обладать правом внесения в систему данных о вновь изготовленных компонентах.

Стандартный жизненный цикл компонента состоит из ряда последовательных стандартизированных операций, совершение каждой из которых уполномоченными лицами будет отражаться в ИАС «Оборот» (разработка - производство - хранение - продажа - монтаж на воздушное судно - применение по назначению - техническое обслуживание - ремонт - демонтаж и утилизация). Доступ субъектов оборота в ИАС «Оборот» должен быть организован через удаленные электронные терминалы (аналог удаленного управления счетами с использованием электронно-цифровой подписи). Для возможности организации идентификации каждому компоненту изготовителем должен присваиваться уникальный идентификационный код, указываемый в наносимой на компонент машиночитаемой маркировке и в сопроводительной электронной документации на данный компонент. При этом разработчик и изготовитель в соответствии со своим функционалом при вводе в систему должны определять существенные характеристики компонента, которыми будут руководствоваться все остальные участники процесса (ресурс, интервал обслуживания, срок годности и т.д.).

ИАС «Оборот» контроля оборота компонентов должна в автоматизированном режиме обеспечить выявление неаутентичных компонентов воздушных судов по признакам несоответствия с документированными в системе данными разработчика, изготовителя, эксплуатанта, поставщика изделий. Для выявленных неаутентичных компонентов должны быть блокированы любые дальнейшие действия в ИАС «Оборот» в рамках оборота изделий независимо от качества изделий до подтверждения или опровержения оснований считать изделия неаутентичными. Кроме этого своего основного предназначения, связанного с обеспечением безопасной эксплуатации воздушных судов за счет применения исключительно аутентичных компонентов и контроля за соблюдением этого требования на протяжении всего их жизненного цикла, ИАС «Оборот» может быть использована и в целях содействия информационному обмену технической информацией между разработчиками и изготовителями самих воздушных судов, разработчиками, изготовителями и поставщиками компонентов, эксплуатантами воздушной техники, ремонтными и обслуживающими организациями, решения задач в области логистики применительно к компонентам.

В целях реального практического применения предлагаемых законодательных новелл должны быть решены вопросы достоверной идентификации компонентов (партий компонентов) посредством применения в маркировке штрихового кодирования, радиочастотной идентификации и т.д., а также вопросы надежного распознавания (в том числе, дистанционного) маркировки компонентов машиночитаемым способом (без непосредственного вмешательства субъективного человеческого фактора в процесс распознавания). При этом необходимо отметить, что маркировка не должна наноситься каким-либо сложным и дорогим защищенным способом, как, например, на денежных знаках. Для правильного функционирования системы достаточно простого штрих-кодирования или его аналогов, т.е. функцию защиты и идентификации обеспечивает именно организационное построение системы (например, недобросовестный продавец не сможет внести в систему данные о контрафактном товаре, т.к. не обладает полномочиями на регистрацию нового компонента, а только на распоряжение в системе числящимися за ним компонентами, переведенными в систему на него изготовителем. При этом,

естественно, он не может продать один компонент двум лицам, т.к. вторая операция будет блокирована).

Также должны применяться надежные технические способы защиты от несанкционированного проникновения в ИАС «Оборот», эффективные правила администрирования этой системы, включающие взаимовязанные права и обязанности оператора ИАС «Оборот», лиц, вносящих в нее информацию и использующих эту информацию (разработчики, изготовители, поставщики, организации технического обслуживания и ремонта, эксплуатанты, уполномоченные государственные органы).

В целом комплекс мер, исключающих возможность использования неаутентичных компонентов в конструкции воздушного судна, должен включать в себя следующие:

- определение организациями, уполномоченными ФОИВ, по согласованию с разработчиком воздушного судна перечня подлежащих учёту в ИАС «Оборот» компонентов (партий компонентов) для каждого типа воздушного судна, исходя из степени влияния компонентов на летную годность воздушного судна;
- обязательная уникальная идентификация учитываемых в ИАС «Оборот» компонентов (партий компонентов) в соответствии с существующими стандартами, их маркирование машиночитаемыми штриховыми кодами и (или) радиочастотными метками как на этапе производства, так и при проведении ремонта или внесении изменений в конструкцию компонента;
- обязательное ведение сопрягаемых с ИАС «Оборот» электронных эксплуатационных документов (формуляра, паспорта, этикетки) для учитываемых компонентов (партий компонентов);
- обязательное ведение разработчиками, изготовителями и поставщиками компонентов, эксплуатантами воздушных судов, организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники собственных баз данных с информацией об обороте учитываемых компонентов, позволяющих сохранять данные в течение срока, определяемого уполномоченным ФОИВ;
- обязательное определение разработчиками перечней параметров допустимого применения учитываемых в ИАС «Оборот» компонентов, соблюдение которых автоматически контролируется ИАС «Оборот»;
- передача разработчиками, изготовителями и поставщиками компонентов, эксплуатантами воздушных судов, организациями по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники сведений об обороте компонентов в ИАС «Оборот» в сроки и в порядке, определяемыми уполномоченными ФОИВ. Указанные сроки отсчитываются с момента фактического наступления контролируемого ИАС «Оборот» события оборота компонента. Передаваемые субъектами ИАС «Оборот» в ИАС «Оборот» сведения быть идентичны сведениям, содержащимся в их собственных базах данных;
- доступность информации, содержащейся в ИАС «Оборот», для всех ее субъектов в объеме, необходимом для исполнения ими своих функций и полномочий;
- проведение уполномоченными органами государственного контроля (надзора) обязательных проверок (как плановых, так и неплановых) аутентичности учитываемых компонентов, включающих проведение сверки данных, содержащихся в ИАС «Оборот», с данными, указанными в электронных эксплуатационных документах (формулярах, паспортах, этикетках), и с данными, содержащимися в базе данных соответствующего субъекта ИАС «Оборот»;
- обязательность запрета всем субъектам ИАС «Оборот» любых дальнейших действий с выявленными системой неаутентичными (в том числе, фальсифицированными и контрафактными) компонентами, за исключением их утилизации или сбыта, исключающего их использование в конструкции воздушных судов, при условии возможности их использования в иных сферах деятельности;
- реализация комплекса необходимых для функционирования ИАС «Оборот» организационных и вспомогательных мер, включающих, в частности, обучение персонала

субъектов ИАС «Оборот» методам выявления неаутентичных компонентов, ведение реестров утвержденных поставщиков, мониторинг рисков, связанных с каждым источником поставок, меры по недопущению повторного появления выявленных неаутентичных компонентов у какого-либо субъекта ИАС «Оборот». Предлагается возложить на оператора ИАС «Оборот» обязанность проведения мониторинга выявляемых в процессе контроля случаев неаутентичности компонентов для последующего использования в случае необходимости уполномоченными государственными органами.

В настоящее время в Российской Федерации уже имеются существенные наработки в области создания как действующей информационно-аналитической системы, по своим целям, задачам и параметрам сходной с ИАС «Оборот» (ФГУП «ГосНИИ ГА»), так и системы маркировки используемых в конструкции воздушных судов компонентов (ФГУП «ГосНИИАС»), что создает необходимые технические, технологические и организационные предпосылки для успешного применения на практике приводимых ниже мер законодательного регулирования. Практические мероприятия по внедрению работоспособной версии ИАС «Оборот», отвечающей вышеуказанным требованиям, при принятии соответствующих решений могут быть начаты незамедлительно. В Министерстве обороны Российской Федерации в соответствии с указанием Президента Российской Федерации от 24 ноября 2014 года и поручением Правительства Российской Федерации от 4 декабря 2014 года № РД-П4-8974 разработаны меры по внедрению уникальной идентификации и машиночитаемого маркирования вооружения, военной техники и их компонентов, предусматривающие включение соответствующих требований в контракты на поставку продукции с сентября 2015 года.

#### **Построение комплексной законодательной инициативы**

Предложения по комплексному законодательному регулированию производства и оборота компонентов для авиационной техники предлагается реализовать в виде пакета законопроектов путем внесения изменений в действующие законодательные акты.

В отношении отдельных правовых новелл могут предусматриваться различные сроки их вступления в силу, что позволит своевременно анализировать и обобщать правоприменительную практику. В целом переходный период может продлиться 3-4 года.

В рамках настоящей концепции используются следующие основные понятия:

**аутентичный компонент воздушного судна** – компонент воздушного судна, соответствующий требованиям государства регистрации воздушного судна, в том числе отвечающий требованиям утвержденной для данного типа (партии) компонентов нормативно-технической и конструкторской документации, изготовленный в соответствии с принятыми документами в области технического регулирования организацией, наделенной соответствующими правами, проходящий в течение жизненного цикла техническое обслуживание, ремонт и/или модификации в соответствии с требованиями авиационных властей государства разработчика, государства изготовителя либо государства регистрации воздушного судна соответственно и допущенный к дальнейшей эксплуатации уполномоченным лицом или организацией;

**информационно-аналитическая система контроля оборота компонентов воздушных судов (ИАС «Оборот»)** – созданная в целях обеспечения государственного контроля аутентичности компонентов воздушных судов комплексная система обработки и анализа информации о компонентах воздушных судов и их обороте, включающая в себя аналитический блок и интегрированную автоматизированную систему учета компонентов воздушных судов;

**компоненты воздушных судов** – авиационные двигатели, воздушные винты, фюзеляж, крыло, поверхности управления, секции механизации крыла, шасси, механическая система управления, несущий и рулевой винты, авиационные агрегаты, другие части воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта, вспомогательные двигатели и другие комплектующие изделия, к которым относятся установленные на воздушное судно механизмы авиационных двигателей и воздушных винтов, приборы, оборудование (включая соединительное), стандартные детали, используемые для осуществления полёта воздушных судов;

**неаутентичный компонент воздушного судна** – компонент воздушного судна, не отвечающий указанным в определении аутентичного компонента критериям, в том числе компонент воздушного судна:

поставленный непосредственно их потребителю поставщиком, не наделенным такими правами;

прошедший техническое обслуживание, ремонт и/или модификацию и допущенный к дальнейшей эксплуатации лицом или организацией, не наделенными соответствующими правами;

техническое обслуживание, ремонт и/или модификация которого проводилась не в соответствии с требованиями распространяющейся на него утвержденной документации;

достигший ограничения установленного срока эксплуатации, включая, в необходимых случаях, срок хранения и с учетом возможности изменения срока эксплуатации (срока хранения) в установленном порядке;

не имеющий пономерной и/или другой необходимой документации или имеющий неутвержденную пономерную документацию;

**оборот компонентов воздушных судов** – разработка, производство, закупка (в том числе импорт), поставка (в том числе экспорт), хранение, перевозка, монтаж, применение по назначению, техническое обслуживание, ремонт, демонтаж и утилизация компонентов воздушных судов;

**пользователь компонента воздушного судна** – разработчик и изготовитель воздушного судна (компонента воздушного судна), эксплуатант воздушного судна, организация по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники, использующие или намеренные использовать компонент воздушного судна в соответствии с его функциональным назначением в конструкции воздушного судна;

**производство компонентов воздушных судов** – производство изготовителем компонентов воздушных судов в целях их продажи и получения прибыли, а также для собственных нужд;

**сомнительный компонент воздушного судна** – компонент воздушного судна, в отношении которого в результате проводимой с участием инженерно-технических специалистов экспертной оценки выявлено несоответствие установленным требованиям, не позволяющее решить вопрос о его аутентичности без проведения дополнительной проверки;

**утилизация компонентов воздушных судов** – приведение компонентов воздушных судов в состояние, исключающее их использование и применение в конструкции воздушных судов;

**участники оборота компонентов** – разработчики, изготовители и поставщики компонентов, разработчики и изготовители воздушных судов, эксплуатанты воздушных судов, организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;

**фальсифицированный компонент воздушного судна** – компонент воздушного судна, являющийся умышленно измененным (поддельным) и/или имеющий скрытые свойства и качество, информация о которых является заведомо неполной или недостоверной, а также изготовленный или видоизмененный с намерением ввести в заблуждение потребителя.



Первый блок законопроектов включает в себя изменения в отраслевое законодательство (Воздушный кодекс РФ, иные федеральные законы, регулирующие деятельность в области авиации), предусматривающие создание и функционирование автоматизированной ИАС «Оборот» оборота компонентов воздушных судов и смежные вопросы. В качестве первоочередной законодательной новеллы в Воздушный кодекс РФ должно быть введено понятия аутентичного, неаутентичного, сомнительного, фальсифицированного компонента воздушного судна. При этом отсутствует необходимость в специальном определении контрафактного компонента, поскольку понятие контрафактной продукции достаточно подробно раскрыто в Гражданском кодексе РФ.

Оператором ИАС «Оборот» должна быть государственная профильная организация, подведомственная уполномоченному ФОИВ. При этом в целях предоставления субъектам ИАС «Оборот» реальных возможностей влияния на принятие решений, касающихся ее функционирования, представляется необходимым формирование при организации – операторе ИАС «Оборот» общественного совета из представителей субъектов ИАС «Оборот».

Второй блок законопроектов включает в себя введение мер ответственности за неправомерные действия (бездействие), связанные с функционированием ИАС «Оборот». Учитывая новизну предлагаемого механизма и необходимость появления достаточной правоприменительной практики, в течение переходного периода (или его части) предлагается ограничиться установленным мер только административной ответственности. Учитывая характер и общественную опасность данных правонарушений, возможными видами административных наказаний будут являться: для организаций – административное приостановление деятельности на срок до 90 суток; для должностных лиц – дисквалификация на срок до 3 лет.

В дальнейшем предполагается введение в действие новых составов уголовных преступлений и соответствующее разграничение в зависимости от степени общественной опасности этих новых составов преступлений и составов административных правонарушений. Принципиально важным представляется то, что наказуемыми должны быть запрещенные правилами функционирования ИАС «Оборот» действия (бездействие) с компонентами независимо, например, от качества этих компонентов, в случае если такие неправомерные действия субъектов ИАС «Оборот» создают реальную угрозу жизни и здоровью людей. Данное требование обосновывается тем, что в случае с авиацией общественную опасность представляет сам факт «проникновения» неаутентичного компонента в число тех, которые могут быть использованы на воздушных судах, поскольку данный компонент не прошел необходимых процедур проверки и его соответствие (или несоответствие) необходимым требованиям носит непрогнозируемый характер, т.е. потенциально создает реальную угрозу жизни и здоровью людей.

**Перечень действующих законодательных актов, в которые предполагается внести изменения**

Воздушный кодекс РФ;  
иные федеральные законы, регулирующие деятельность в области авиации;  
Кодекс РФ об административных правонарушениях (дополнение новыми составами главы 9 «Административные правонарушения в промышленности, строительстве и энергетике» в главы 11 «Административные правонарушения на транспорте», внесение изменений в статьи 3.11 «Дисквалификация», 3.12 «Административное приостановление деятельности», 22.1 «Судьи и органы, уполномоченные рассматривать дела об административных правонарушениях»;

Уголовный кодекс РФ (дополнение Особенной части УК новым составом (новыми составами));

Уголовно-процессуальный кодекс РФ (в части определения подследственности при проведении предварительного расследования по новому составу (новым составам) Особенной части УК – статья 51);

иные акты федерального законодательства (при необходимости).

#### **Область правового регулирования**

Оборот компонентов, используемых в конструкции воздушных судов, на протяжении всего их жизненного цикла, а также связанные с этим нормы по контролю состояния самих воздушных судов.

Виды авиации, на компоненты для воздушных судов которой будут распространяться нормы законопроектов

Предлагается распространить нормы законопроектов как на гражданскую, так и на государственную (с введенным требованием по ограничению доступа к информации по используемым компонентам). При этом в отношении воздушных судов гражданской авиации проектные нормы должны соответствовать документам ИКАО.

#### **Объекты, подлежащие включению в ИАС «Оборот»**

Воздушные суда, имеющие национальную принадлежность Российской Федерации (зарегистрированные или учтенные в установленном порядке в Российской Федерации), авиационные двигатели, воздушные винты, авиационные агрегаты как функциональные совокупности компонентов, компоненты воздушных судов, детали этих компонентов (определение степени функциональной делимости компонентов на составляющие детали можно было отнести к полномочиям профильного ФОИВ или оператора ИАС «Оборот»). Перечни компонентов воздушного судна, подлежащих обязательному учету в ИАС «Оборот», формируются в порядке, определенном уполномоченными ФОИВ, исходя из степени их влияния на летную годность.

Уполномоченный ФОИВ определяет особенности допуска компонентов иностранного происхождения к использованию в воздушных судах государственной авиации.

#### **Субъекты ИАС «Оборот»**

Разработчики и изготовители воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

Разработчики и изготовители иных (кроме авиационных двигателей и воздушных винтов) компонентов, предназначенных для использования в конструкции воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

Поставщики воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов, иных компонентов воздушных судов.

Эксплуатанты воздушных судов.

Организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники.

Организация – оператор ИАС «Оборот».

Уполномоченные федеральные органы исполнительной власти.

Уполномоченные органы государственного контроля (надзора).

Федеральная таможенная служба.

Прокуратура.

Иные государственные органы по решению Правительства РФ.

При этом для различных перечисленных выше субъектов системы устанавливаются различные уровни доступа в ИАС «Оборот», различные права администрирования при ее использовании.

**Использование мер, направленных на создание заинтересованности использования ИАС «Оборот» добросовестными изготовителями компонентов**

Представляется важным, чтобы пакет законопроектов предусматривал меры стимулирующего характера, направленные на создание заинтересованности использования ИАС «Оборот» добросовестными изготовителями компонентов. Возможность предоставления указанным лицам преференций финансового характера требует отдельного обсуждения, исходя из их соответствия бюджетной и налоговой политике Российской Федерации и реального состояния отечественной экономики.

**Финансово-экономическое обоснование предлагаемых законодательных инициатив**

При разработке законопроектных норм предполагается предусмотреть меры, направленные на минимизацию расходов федерального бюджета. В частности, для субъектов ИАС «Оборот» (за исключением органов государственной власти и организации - оператора ИАС «Оборот») может быть установлен взнос за регистрацию в ИАС «Оборот» и периодические платежи за ее использование.

**Правовое регулирование переходных положений**

В целях следования принципу правовой определенности предлагается рассматривать все компоненты, установленные на воздушных судах на момент вступления в силу проектных норм пакета законопроектов, вносящих изменения в отраслевое законодательство, аутентичными (презумпция аутентичности ранее установленных компонентов). Сведения об этих компонентах будут вноситься в ИАС «Оборот» в момент первого регистрируемого в системе действия с ними (проведение технического обслуживания воздушного судна, ремонт и т.п.).

Иностраные воздушные суда, приобретшие национальную принадлежность Российской Федерации, подлежат учету в ИАС «Оборот» со дня приобретения национальной принадлежности Российской Федерации. Компоненты указанных воздушных судов подлежат учету в ИАС «Оборот» и считаются аутентичными по состоянию на день приобретения воздушным судном национальной принадлежности Российской Федерации.

В переходных положениях предлагается определить сроки формирования электронной эксплуатационной документации учитываемых в ИАС «Оборот» компонентов, у которых такая электронная документация на момент вступления в силу проектных норм пакета законопроектов отсутствовала.

В рамках регулирования переходного периода должны быть установлены наиболее целесообразные с точки зрения формирования достаточной правоприменительной практики сроки вступления в силу мер уголовной ответственности за неправомерные действия (бездействие) субъектов ИАС «Оборот» в отношении оборота подлежащих учету в ИАС «Оборот» компонентов воздушных судов.