



Депутату Государственной Думы ФС РФ
VI созыва

О.В. Савченко

Исх. № 647 от «06» сентября 2016 г.
Предложение по внесению изменений в ПФЗ

Уважаемый Олег Владимирович!

19 мая 2016 года в рамках HeliRussia Рабочая группа «Поставки АТИ» Технического комитета АВИ провела круглый стол «Контрафакт в поставках: возможно ли исключить спрос на контрафактную продукцию в вертолетной индустрии?».

Тема получила активный отклик вертолетного сообщества - со списком участников, докладами и резолюцией можно ознакомиться на сайте АВИ www.helicopter.ru в разделе ПРОФЕССИОНАЛАМ/Поставки_АТИ.

Благодаря докладу Комарова Михаила Викторовича «**О проекте федерального закона «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (в части обязательного контроля аутентичности компонентов воздушных судов)**» (далее - ПФЗ), все участники мероприятия получили понимание основных положений ПФЗ. По итогам дискуссии некоторые из них сформировали ряд предложений по внесению изменений. Эти предложения были собраны обработаны, они направляются Вам в приложении к данному письму.

Просим Вас ознакомиться и рассмотреть возможность применения их к ПФЗ.

Изменения в приложении № 1 к настоящему письму.

С уважением,

Заместитель Председателя Правления АВИ

А.Я. Калачев

Исп. Жуков И.А., +7 925 096 5601

Предложение по внесению изменений в ПФЗ

1. Предлагаемый ко введению пункт 4 статьи 36 Воздушного Кодекса РФ дополнить фразой «до момента замены выявленных неаутентичных и (или) сомнительных компонентов на аналогичные исправные аутентичные компоненты»

2. Изменить текст пункта 1 статьи 391 и представить его в следующем виде: «...Перечень подлежащих обязательному контролю аутентичности компонентов воздушных судов и порядок включения компонентов воздушных судов в указанный перечень утверждаются Правительством Российской Федерации **по согласованию с разработчиком типа воздушного судна**»;

3. Убрать из текста пункта 1 статьи 392 фразу: «имеет идентификационные данные (шифр, заводской номер и т.д.), совпадающие с идентификационными данными другого находящегося в обороте компонента воздушного судна»;

Пояснение: нельзя признавать неаутентичным такой компонент, так как на момент обнаружения совпадения идентификационных данным невозможно определить, какой именно компонент является «двойником», из-за чего возникает риск приравнивания аутентичного компонента к неаутентичному, а также возникает возможность для негативного воздействия на летную деятельность (вплоть до остановки полетов) добросовестных эксплуатантов со стороны злоумышленников или конкурентов.

4. Изменить текст пункта 4 статьи 392 и представить его в следующем виде: «4. 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, **а так же компонент, который имеет идентификационные данные (шифр, заводской номер и т.д.), совпадающие с идентификационными данными другого находящегося в обороте компонента воздушного судна, признается сомнительным.**»

Пояснение: при этом после проведения дополнительной проверки один или несколько из «двойников» признается неаутентичным и подлежит утилизации, а другой признается аутентичным и допускается к эксплуатации.

5. Фразу «другие части воздушного судна, авиационного двигателя» исключить из пункта 1 статьи 391 ВК РФ, конкретизировать перечень частей воздушного судна и двигателя, которые подлежат государственному контролю.

6. Статью 39.1 в части 2 изменить в соответствии с одним из предложенных вариантов:

6.1. Исключить из текста понятие «стандартные детали», которые по классификации Авиационных правил АП-21 «Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей» (п. 21.35 «Компоненты образца авиационной техники. Авиационные материалы») относятся к компонентам категории «Б» III класса. Такие компоненты подлежат одобрению разработчиком образца по процедуре, действующей в организации (п. 21.26 (4) АП-21). В противном случае все стандартные детали должны проходить процедуры маркирования машиночитаемой (машиносчитываемой) маркировкой, что технически не представляется возможным. Данные вопросы могут решаться разработчиком воздушного судна с определением вида маркирования, клеймения или пломбирования согласно ОСТ 1.41026-83 «Детали, сборочные единицы и изделия. Методы клеймения, маркирования, пломбирования».

6.2. Ввести определение следующего содержания:

«Под компонентом воздушного судна в целях настоящего Кодекса понимается любая составная часть воздушного судна, включая силовую установку, бортовые системы и комплектующие изделия, соответствующая требованиям типовой конструкции и действующей НТД.

Под составной частью самолета (вертолета) в целях настоящего Кодекса понимается совокупность сборочных единиц и (или) деталей, объединенных общим конструктивным решением, предназначенных для выполнения определенных технических функций в составе самолета (вертолета)».

Основание: ОСТ 1 02772-98 «Изделия авиационной техники. Порядок проведения и содержание работ по особо ответственным составным частям самолетов и вертолетов»

7. Изложить пункт 1 статьи 39.3 в следующей редакции:

Подлежащие обязательному контролю аутентичности компоненты воздушного судна в целях осуществления их идентификации подлежат обязательному маркированию контрольными (идентификационными) знаками. Порядок маркирования определяется национальными и отраслевыми стандартами и должен подтверждать качество изготовления, ремонта или правильность выполнения отдельных операций. Места нанесения клейм и их методы определяются конструкторской и технологической документацией на воздушное судно его разработчиком и изготовителем.

Особо ответственные составные части воздушного судна подлежат маркированию машиночитаемой (машиносчитываемой) маркировкой. Перечень особо ответственных составных частей воздушного судна устанавливается головным разработчиком воздушного судна.