

СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

СЕНАТОР  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ул. Б.Дмитровка, д. 26, Москва, 103426

«18» октября 2024 г.

№ 83-02.272/АК

Председателю  
Государственной Думы  
Федерального Собрания  
Российской Федерации

**В.В. ВОЛОДИНУ**



Государственная Дума ФС РФ  
Дата 19.10.2024 09:23  
№ 46052-8; 1.1

**Уважаемый Вячеслав Викторович!**

В соответствии со статьей 104 Конституции Российской Федерации вносим на рассмотрение Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации в качестве законодательной инициативы проект федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации».

Приложения:

1. Текст законопроекта на 2 л. в 1 экз.;
2. Пояснительная записка на 2 л. в 1 экз.;
3. Перечень федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации» на 1 л. в 1 экз.;
4. Перечень нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации» на 1 л. в 1 экз.;
5. Финансово-экономическое обоснование на 1 л. в 1 экз.;
6. Заключение Правительства Российской Федерации на 3 л. в 1 экз.;
7. Копия текста законопроекта и сопроводительных документов на магнитном носителе, 1 диск.

Сенатор Российской Федерации

А.В. Кутепов

Сенатор Российской Федерации

М.К.-Г. Хапсироков

Сенатор Российской Федерации

А.Н. Епишин

Сенатор Российской Федерации

А.Б. Каноков

Сенатор Российской Федерации

А.С. Шохин

Проект  
вносится  
сенаторами  
Российской Федерации  
А.В. Кутеповым,  
М.К.-Г. Хапсироковым,  
А.Н. Епишиным,  
А.Б. Каноковым,  
А.С. Шохиным

№ 46052-8

## **ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН**

### **О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации**

Статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст. 1383; 2004, № 35, ст. 3607; 2013, № 23, ст. 2882; 2015, № 29, ст. 4380; 2016, № 27, ст. 4224; 2021, № 27, ст. 5159; 2022, № 1, ст. 57; 2023, № 32, ст. 6219) дополнить пунктом 2.1. в следующей редакции:

«2.1. Уполномоченный орган, на который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, в случаях, предусмотренных Федеральными авиационными правилами, устанавливающими порядок обязательной сертификации, оформляет одобрение на изготовление и установку комплектующих изделий гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта.

Перечень комплектующих изделий, форма одобрения и требования к таким комплектующим изделиям утверждается уполномоченным органом, на

который возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

Требования к изготовителям комплектующих изделий устанавливаются Федеральными авиационными правилами, указанными в абзаце первом настоящей статьи».

Президент  
Российской Федерации



## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

### **к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации»**

Законопроект разработан в целях развития отечественного производства альтернативных компонентов гражданской авиационной техники (РМА), необходимых для замещения оригинальных расходных частей, применяемых при ремонте иностранных компонентов, отечественными предприятиями.

По состоянию на 2024 год, несмотря на активные шаги по совершенствованию авиационного законодательства Российской Федерации, данный вопрос остается не разрешенным.

РМА- производители (Part Manufacture Approval) – это компании, которые сертифицированы авиационными властями для изготовления альтернативных авиационных запасных частей и компонентов в соответствии с требованиями, содержащимися в нормативной документации, определяющей порядок сертификации типа, разработчиков и изготовителей.

С начала 90-х годов XX века РМА- компоненты стали активно распространяться на рынках регионов мира, помимо США. Отмечается, что оригинальные производители авиационных запасных частей (ОЕМ-производители) также стали активно работать на рынке РМА- компонентов, составляя альтернативу своим ОЕМ-конкурентам. Например, компания Pratt & Whitney один из наиболее активных игроков на рынке РМА- компонентов для двигателей семейства CFM56, являющегося разработкой их конкурента CFM International (объединение французской SNECMA и американской General Electric).

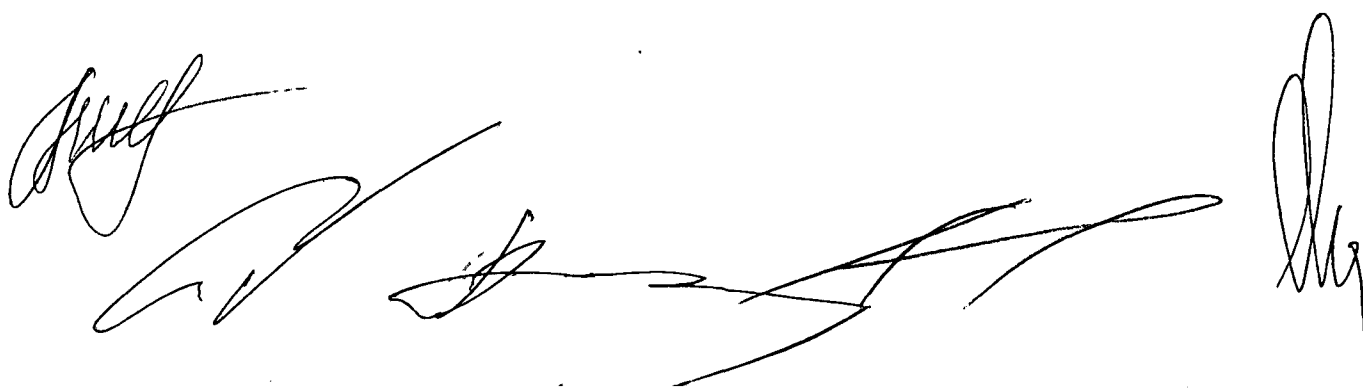
Анализ мировой практики показывает, что развитие РМА-компонентов требует нормативного обеспечения и создания системы, аналогичной COS - системе непрерывной эксплуатационной безопасности.

Рынок РМА-компонентов активно развивается. РМА-компоненты приобретаются и используются крупнейшими авиаперевозчиками мира. В частности, в Китае уже одобрено более 400 производителей таких компонентов.

Учитывая, что дефицит запасных частей иностранного производства в условиях антироссийских санкций и ограничений, введенных западными поставщиками, в ближайшее время не будет устранен, можно сделать вывод о том, что рынок альтернативных запасных частей будет активно развиваться на территории РФ. Однако, в случае если нормативное регулирование будет «догонять» фактическую потребность отрасли, высока вероятность, что

вместо цивилизованного рынка РМА-компонентов, перевозчики столкнутся с серым рынком неаутентичных компонентов.

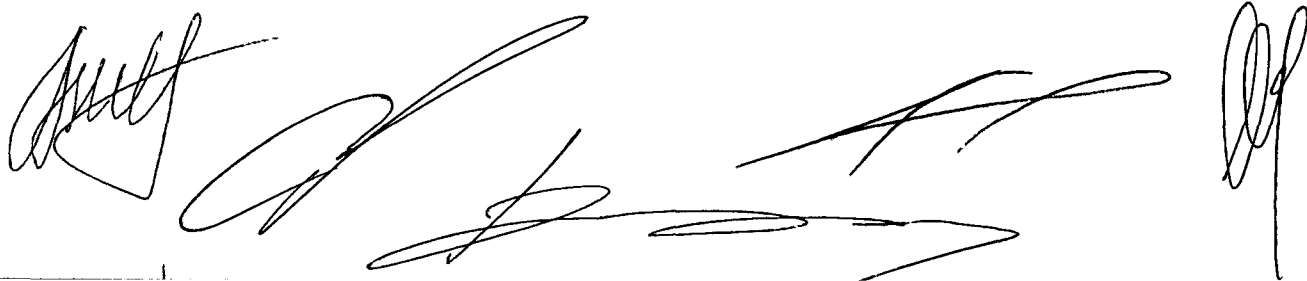
Учитывая тот факт, что в рамках Постановления Правительства от 12 марта 2022 года № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации» (приложение №12) предусмотрена возможность использования импортируемых РМА - компонентов, произведенных по правилам аналогичным FAA, складывается ситуация, при которой китайские и иранские РМА- поставщики имеют привилегии по сравнению в отечественными предприятиями промышленности. Также, в отсутствие перспективы РМА- регулирования в Российской Федерации, создаются предпосылки вывода производства таких компонентов в Китай, так как для установки импортируемой РМА- запчасть с китайскими документами качества на самолет в России требуется меньше бюрократических процедур.



## ПЕРЕЧЕНЬ

**федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием Федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации»**

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации» не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия федеральных законов.



**ПЕРЕЧЕНЬ**  
**нормативных правовых актов Президента Российской Федерации,**  
**Правительства Российской Федерации и федеральных органов**  
**исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими силу,**  
**приостановлению, изменению или принятию в связи принятием Федерального**  
**закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской**  
**Федерации»**

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации» потребует принятия следующих нормативных правовых актов:

- Федеральные авиационные правила о требованиях к изготовителям комплектующих изделий гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта.

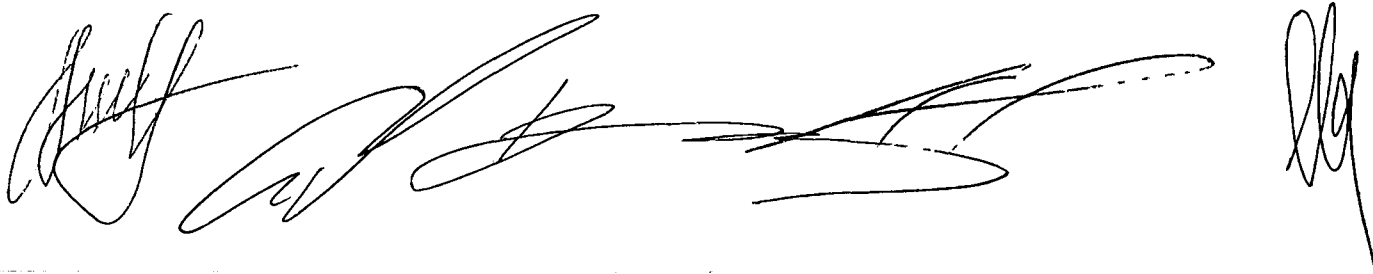
Ответственный: Министерство транспорта Российской Федерации.

-Перечень комплектующих изделий гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта;

-Правила оформления одобрения на изготовление и установку комплектующих изделий гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта, и его форма;

-Требования к комплектующим изделиям гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта.

Ответственный: Росавиация

The bottom of the page features three handwritten signatures in black ink. The first signature on the left is large and stylized. The middle signature is also large and spans across the center. The third signature on the right is smaller and more compact.

## **ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ**

### **к проекту федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации»**

Принятие Федерального закона «О внесении изменений в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации» не потребует дополнительных расходов из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.







**ПРАВИТЕЛЬСТВО  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Сенатору Российской Федерации

А.В.Кутепову

Государственная Дума  
Федерального Собрания  
Российской Федерации

« 17 » октября 2024 г.

№ ДГ-П50-34707

МОСКВА

На № 83-02.206/АК@ от 25 июля 2024 г.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**на проект федерального закона "О внесении изменений в статью 37  
Воздушного кодекса Российской Федерации", вносимый  
в Государственную Думу сенаторами Российской Федерации  
А.В.Кутеповым, М.К.-Г.Хапсировым**

В соответствии с частью 3 статьи 104 Конституции Российской Федерации в Правительстве Российской Федерации рассмотрен проект федерального закона с учетом представленного финансово-экономического обоснования.

Законопроектом предлагается внести в статью 37 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее - Кодекс) изменения, дополнив ее положениями, наделяющими Росавиацию полномочиями по оформлению в случаях, установленных федеральными авиационными правилами, одобрения на изготовление и установку комплектующих изделий гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта (далее соответственно - воздушное судно, двигатель, винт), утверждению перечня комплектующих изделий, формы одобрения и требований к таким комплектующим изделиям. Требования к изготовителям комплектующих изделий предлагается установить федеральными авиационными правилами.

Указанные изменения направлены на развитие отечественного производства альтернативных комплектующих изделий в целях замещения

1437075-Уч-2024 (12.1)



применяемых на иностранной и отечественной авиационной технике оригинальных компонентов иностранного производства.

Вместе с тем в соответствии со статьей 8 Кодекса статья 37 Кодекса устанавливает требования к проведению в гражданской авиации обязательной сертификации воздушных судов, двигателей, винтов, целью которой является установление соответствия их конструкций требованиям сертификационных базисов для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, двигателей, винтов и охраны окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации. При этом указанными статьями не предусмотрены положения, регулирующие вопросы выдачи разрешений на изготовление и установку на воздушные суда, двигатели, винты комплектующих изделий.

Оригинальные компоненты в рамках сертификации конструкций воздушных судов, двигателей, винтов проходят процедуру квалификации, содержание и порядок проведения которой установлены актом меньшей юридической силы - приказом Минтранса России от 17 июня 2019 г. № 184 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Сертификация авиационной техники, организаций разработчиков и изготовителей. Часть 21". Указанная процедура предусматривает выдачу свидетельства годности комплектующего изделия, подтверждающего его соответствие требованиям квалификационного базиса и возможность установки на авиационную технику.

В связи с изложенным в целях обеспечения системности правового регулирования законопроект нуждается в доработке в части определения правового режима предлагаемых механизма оформления одобрения на изготовление и установку комплектующих изделий и требований к их изготовителям, а также уточнения взаимосвязи процедуры одобрения комплектующих изделий с процедурой сертификации воздушных судов, двигателей, винтов. Кроме того, положения законопроекта следует проработать в отношении возможности установления реестровой модели предоставления указанных одобрений, предусматривающей их оформление путем внесения юридически значимой записи в соответствующий реестр.

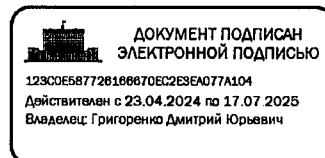
Согласно пояснительной записке реализация положений законопроекта потребует увеличения штатной численности Росавиации на 25 единиц. При этом, по информации Минтранса России и Росавиации, реализация федерального закона возможна без увеличения установленной Правительством Российской Федерации предельной численности работников Росавиации, в связи с чем необходима соответствующая доработка пояснительной записки.



Законопроект не противоречит актам более высокой юридической силы, в том числе Договору о Евразийском экономическом союзе.

Правительство Российской Федерации поддерживает законопроект при условии его доработки с учетом изложенных замечаний.

Заместитель Председателя  
Правительства Российской Федерации -  
Руководитель Аппарата Правительства  
Российской Федерации



Д.Григоренко

1437075-Уч-2024 (12.1)

