

Март 2023 г.

Данная статья является переводом документа, оригинал которого составлен на английском языке. При возникновении сомнений относительно смысла ее содержания, обратитесь к **оригиналу документа.*

Обязанности регулирующих органов по обеспечению соответствия и безопасности в эпоху санкций

С февраля 2022 года все большее число стран, включая страны-члены Европейского сообщества и многие другие западные государства, ввели санкции против Беларуси и России. Эти санкции отличаются от предыдущих тем, что они были введены против России — страны, которая ведет значительную авиационную деятельность, а также обладает компетенцией в области авиационного проектирования, сертификации и обучения. После ввода санкций Россия приняла национальные законы, упрощающие перерегистрацию в российском реестре сотен арендованных самолетов западного производства, преимущественно моделей Boeing и Airbus. Перерегистрация и эксплуатация этих самолетов создают потенциальные риски для безопасности и ставят под сомнение соблюдение международных правил. Наиболее тревожным является то, что такие прошедшие перерегистрацию самолеты эксплуатируются в международном воздушном пространстве и в аэропортах, расположенных за пределами России и Беларуси.

Цель

Цель данного экспертного доклада — изложить международные нормативные обязательства стран, которые допускают в свое воздушное пространство российские и белорусские авиакомпании, находящиеся под международными санкциями, а также обязательства по надзору государств, в которых есть перевозчики, продолжающие летать в Россию и Беларусь. Страны, разрешающие российским и белорусским авиакомпаниям полеты на свою территорию или через свое воздушное пространство, обязаны осуществлять эффективный надзор для обеспечения соответствия применимым стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и при необходимости принимать соответствующие меры для сохранения безопасности. Не менее важно, чтобы страны, разрешающие своим авиакомпаниям полеты в Россию и Беларусь, знали об ограничениях, возникших в результате применения санкций и экспортного контроля США, которые могут повлиять на уровень обслуживания и доступности запасных частей для самолетов таких авиакомпаний на земле в России или Беларуси, необходимый для обеспечения постоянной пригодности к выполнению полетов и эксплуатационной безопасности.

История вопроса

Вскоре после вторжения России в Украину и нарушения ею суверенного воздушного пространства Украины западные государства закрыли свое воздушное пространство для российских эксплуатантов воздушного транспорта, международные авиакомпании разорвали коммерческие связи с российскими перевозчиками, а производители самолетов, такие как Boeing и Airbus, а также производители двигателей, такие как CFM International, прекратили предоставлять своим российским клиентам техническую поддержку и запасные части. Санкции были введены и против Беларуси за ее роль во вторжении в Украину и за нарушение в мае 2021 года Конвенции о международной гражданской авиации, также известной как Чикагская конвенция, в ходе которого она совершила акт незаконного вмешательства, преднамеренно поставив под угрозу безопасность рейса FR 4978 авиакомпании Ryanair и жизни находившихся на его борту людей. Европейский Союз, Великобритания, США, Канада и другие государства запретили полеты российских авиaperевозчиков или «лиц, связанных с Россией». Впоследствии Россия запретила доступ в российское воздушное пространство тем странам, которые запретили полеты российских самолетов, что повлияло на обслуживание российских направлений, а также на перелеты над территорией страны.

До введения международных санкций российские авиакомпании эксплуатировали около 900 самолетов, из которых примерно 850 были самолетами Boeing и Airbus западного производства, при этом примерно 85 % принадлежали международным лизинговым компаниям. Более 120 миллионов пассажиров воспользовались услугами авиакомпаний страны в 2019 году, и более половины из них были пассажирами международных рейсов, которые теперь отменены или приостановлены из-за санкций. Хотя доступные российским путешественникам варианты международных перелетов теперь ограничены, российские авиакомпании продолжают летать. По сравнению с предыдущим годом объем перевозок российских авиакомпаний снизился примерно на 15 процентов. Вместе с тем объем внутренних перевозок значительно увеличился. Несмотря на то, что многие международные эксплуатанты прекратили полеты в российские города, ежемесячно международные авиалинии по-прежнему совершают почти 3500 рейсов из международных пунктов назначения. Около тридцати зарубежных авиакомпаний по-прежнему выполняют полеты в Россию.

События, которые произошли после введения международных санкций, создают тревожную картину, которая будет только ухудшаться по мере продолжения политики санкций. Среди этих событий можно отметить следующие:

- 2 марта 2022 г. — Компания Boeing приостанавливает оказание услуг технической поддержки (включая поставку запчастей) российским перевозчикам и прекращает все основные операции в России, где также находится ее центр технических исследований, в котором работают 1000 инженеров. Предприятие в России является крупнейшим техническим центром компании Boeing за пределами США <https://www.rte.ie/news/business/2022/0302/1283857-boeing-suspends-operations-in-russia/>
- 10 марта 2022 г. — После неудачной попытки организации поставок запчастей из Китая Россия ищет возможности для их получения из таких стран, как Турция и Индия. <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/russia-says-china-refuses-supply-aircraft-parts-after-sanctions-2022-03-10/>
- 14 марта 2022 г. — В России принят закон, позволяющий вносить в российский реестр иностранные самолеты, находящиеся в лизинге у российских компаний¹. Новый закон позволяет российским авиакомпаниям регистрировать взятые в лизинг у иностранных компаний самолеты и предусматривает выдачу российских свидетельств о летной годности. По сути, это дает возможность российским авиакомпаниям сохранить взятые в лизинг за рубежом самолеты, а иностранным компаниям станет сложнее вернуть свои самолеты без разрешения российского правительства, что увеличивает вероятность того, что лишь немногие самолеты, принадлежащие иностранным лизингодателям, будут возвращены.
- 17 марта 2022 г. — Россия намерена изъять сотни самолетов у иностранных владельцев. <https://www.cnn.com/2022/03/16/business/russia-aircraft-seizure/index.html>
- 18 марта 2022 г. — Министерство торговли США выявляет коммерческие и частные самолеты, экспортированные в Россию с явным нарушением правил экспортного контроля США. <https://go.usa.gov/xzyCd>
- Март — май 2022 г. — ИКАО выражает опасения, связанные с обеспечением безопасности полетов в России, в связи с регистрацией ею воздушных судов в своем гражданском реестре без обеспечения снятия этих воздушных судов с регистрации в реестре предыдущего государства, что является нарушением Чикагской конвенции и, следовательно, влияет на действительность свидетельств о летной годности, выданных на эти воздушные суда. <https://unitingaviation.com/news/safety/the-icao-council-reviews-dual-registration-of-commercial-aircraft-by-russian-federation/>
- Апрель 2022 г. — Федеральное управление гражданской авиации США (FAA) понизило рейтинг безопасности полетов в России до категории 2. Это понижение существенно ограничивает любое расширение услуг или партнерства, поскольку Росавиация перестала соответствовать стандартам безопасности ИКАО.

¹ Постановление Правительства Российской Федерации № 411, действует с 23 марта 2022 г.

- 21 апреля 2022 г. — Европейский Союз включает 22 российские авиакомпании в Список воздушной безопасности ЕС из-за серьезных проблем с безопасностью. Приложение А Списка воздушной безопасности ЕС включает все авиакомпании, которым запрещена эксплуатация в Европе. Все 22 российские авиакомпании включены в Приложение А. [Список воздушной безопасности ЕС \(europa.eu\)](#)
- 13 мая 2022 г. — Россия пересмотрела свое воздушное законодательство в отношении запасных частей и сертификации воздушных судов². Согласно пересмотренному закону, подписанному премьер-министром России Михаилом Мишустиным 9 мая 2022 года, могут использоваться комплектующие детали, сертифицированные авиационными органами власти любой страны. Кроме того, авиакомпании могут использовать воздушные суда, имеющие свидетельство о летной годности или эквивалентный документ, выданный авиационными органами власти любой страны. Также теперь не требуется документация производителя на комплектующие детали, обновления для цифровых систем воздушного судна и новейшие навигационные базы данных. Изменения распространяются на воздушные суда иностранного производства, эксплуатируемые российскими авиакомпаниями, а также на воздушные суда российского производства, в которых используются комплектующие детали иностранного производства. <https://www.aerotime.aero/articles/31011-down-with-safety-russia-overhauls-aviation-law>
- 16 мая 2022 г. — Ожидается, что российские авиакомпании начнут разбирать западные самолеты на запчасти. Другие возможные пути поиска запчастей включают их поставку из стран, которые в настоящее время не находятся под санкциями, например через поставщиков в Турции и Индии. По данным Reuters, Китай уже отклонил запросы российских авиакомпаний на поставку комплектующих деталей, что, вероятно, можно объяснить страхом перед санкциями со стороны Запада. <https://simpleflying.com/russian-airlines-expected-to-start-cannibalizing-western-aircraft-for-spare-parts/>
- 7 июня 2022 г. — Российские запасные части для самолетов Airbus и Boeing: Росавиация выдала пяти российским компаниям сертификаты разработчика, разрешающие им проводить модификацию, сертификацию незначительных изменений и выпуск технической документации, включая утверждение ремонтной документации и изменений. Этими пятью компаниями стали Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации, S7 Technics, Уральский завод гражданской авиации, Aviation Engineering Solutions и Институт авиационного приборостроения «Навигатор». Сертификация позволит им производить российские запасные части. Однако эти запасные части не будут признаны пригодными к выполнению полетов за пределами России. <https://airinsight.com/russian-spares-for-airbus-and-boeing-aircraft/>
- 18 июня 2022 г. — Китай принимает решение поставлять России запасные части для самолетов. <https://aviationsourcenews.com/news/ukraine-crisis-china-to-supply-russia-with-spare-parts-for-aircraft/>
- 02 августа 2022 г. — Министерство торговли США выявляет первый коммерческий самолет иностранного производства, экспортированный в Россию с явным нарушением требований экспортного контроля США. Экспортный контроль. [Бюро промышленности и безопасности](#)
- 17 октября 2022 г. — Министерство торговли США временно отзывает экспортные привилегии у авиакомпании «Уральские авиалинии» за осуществление деятельности в явное нарушение экспортного контроля США в отношении России. https://www.bis.doc.gov/index.php/component/docman/?task=doc_download&gid=3173
- 30 ноября 2022 г. — Лизинговые фирмы подают в суд на страховые компании в связи с потерей сотен самолетов, имеющих теперь двойную регистрацию в России, так как они утверждают, что страховые полисы этих самолетов покрывают от рисков войны и хищения. Информационная панель: [Лизинговые компании подали в суд на страховщиков на \\$8 млрд из-за застрявших в России самолетов | Reuters](#)

² Постановление Правительства Российской Федерации от 9 мая 2022 года № 837 «О внесении изменений в Приложение № 12 к постановлению Правительства Российской Федерации № 353 от 12 марта 2022 года»

- 30 ноября 2022 г. — Россия официально запрашивает комплектующие детали для самолетов у Индии.
<https://www.reuters.com/world/india/india-asked-by-sanctions-hit-russia-parts-key-sectors-sources-2022-11-29>
- 22 декабря 2022 г. — Министерство торговли США продлевает отзыв экспортных привилегий у российских авиакомпаний S7 и «Победа». Оба перевозчика эксплуатируют самолеты Boeing, Airbus и Embraer на внутренних и международных маршрутах. <https://simpleflying.com/us-extends-s7-pobeda-export-bans/>
- 02 января 2023 г. — Аэрофлот выкупает десять иностранных лизинговых самолетов Boeing 777 для выполнения своих контрактных обязательств. <https://simpleflying.com/aeroflot-buys-10-leased-boeing-777s-wont-be-returned/>
- 05 января 2023 г. — Аэрофлот начинает передачу линейных станций, объектов планового и внепланового технического обслуживания и производства компонентов для ремонта и капитального ремонта компании «А-Техникс» после получения ею разрешения регулирующих органов на проектирование и авторизацию структурного ремонта самолетов западного производства. <https://www.ainonline.com/aviation-news>

Действия, предпринятые ИКАО

Во время 41-й проводимой раз в три года Ассамблеи ИКАО, состоявшейся 27 сентября – 7 октября 2022 г., государства-члены ИКАО признали нарушение Чикагской конвенции и приняли Резолюцию A41-1, осуждающую действия правительства Республики Беларусь за акт незаконного вмешательства, который преднамеренно поставил под угрозу безопасность рейса FR 4978 авиакомпании Ryanair и жизни находившихся на его борту людей. Кроме того, Ассамблея приняла резолюцию A41-2, осуждающую Россию за нарушение суверенного воздушного пространства Украины в контексте агрессивной войны России, а также за постоянное преднамеренное нарушение ряда требований безопасности в попытке российского правительства обойти санкции ЕС. Эти действия включают незаконную двойную регистрацию самолетов в России и разрешение российским авиакомпаниям эксплуатировать эти самолеты на международных маршрутах без действующего свидетельства о летной годности.

Обсуждение

Обязательства государств по надзору

Чикагская конвенция и приложения к ней создают четкую правовую и операционную основу для выстраивания присоединившимися странами глобальной системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании. Для этого необходимо, чтобы все государства выполняли свои обязательства по применению стандартов и рекомендуемой практики, насколько это практически возможно, и адекватно осуществляли надзор за безопасностью полетов.

Государства обязаны осуществлять эффективный надзор за иностранными эксплуатантами, выполняющими полеты на их территории, — в данном случае за воздушными операторами из Беларуси и России, обеспечивать соблюдение ими применимых стандартов и рекомендуемой практики и при необходимости принимать соответствующие меры для обеспечения безопасности (резолюция A36-6, пункты 1 и 2). Ключевыми в этом отношении являются статьи 11, 16 и 29 Чикагской конвенции, а также Приложение 6.

Последствия для регулирующих органов, разрешающих эксплуатацию в своем воздушном пространстве воздушных судов из находящихся под санкциями стран

С февраля 2022 года усилились введенные против России и Беларуси санкции, направленные на авиационный сектор. Эти санкции включают меры экспортного контроля, введенные Министерством торговли США. Влияние таких мер, особенно со стороны государств-разработчиков — США для самолетов Boeing, Европейского союза (ЕС) и Франции для самолетов Airbus, Канады для самолетов Bombardier и Бразилии для самолетов Embraer, — может существенно ограничить Россию и Беларусь как государства регистрации или государства авиакомпании и повлиять на дальнейшую летную годность и эксплуатацию самолетов, зарегистрированных в этих государствах.

Из-за санкций и их последствий Россия и Беларусь могут быть ограничены в своей способности эффективно контролировать свои авиакомпании. Кроме того, авиакомпаниям из России и Беларуси может быть трудно получить доступ к адекватному снабжению запасными частями и сменными деталями, обеспечить необходимую подготовку летного состава и обслуживающего персонала, а также получить инструкции по поддержанию летной годности. Организации по техническому обслуживанию в этих двух странах больше не будут иметь доступа к легальным технологическим средствам и, возможно, будут вынуждены прибегнуть к изготовлению собственных.

Введенные США дополнительные меры экспортного контроля, запрещают поставку или обслуживание любых самолетов, произведенных в США, например, Boeing, или произведенных в другой стране, но включающих более 25 процентов по стоимости контролируемого содержимого американского происхождения (например, некоторые самолеты Airbus), если они предназначены для Беларуси или России. Этот запрет включает в себя оказание услуг эксплуатантам воздушных судов в Беларуси и России по заправке топливом, техническому обслуживанию, ремонту, обеспечению запасными частями, а также предоставление любых других услуг, связанных с воздушными судами, зарегистрированными в этих государствах.

Введенные меры контроля, санкции и ограничения совокупно могут иметь следующие последствия:

- a) Россия и Беларусь больше не имеют доступа к утвержденным данным о пригодности к полетам и эксплуатации от держателей типовых свидетельств о пригодности к полетам воздушных судов и двигателей их флота западного производства, которые необходимы для дальнейшей безопасной эксплуатации воздушных судов. Данные по эксплуатации и пригодности к полетам необходимы для того, чтобы избежать реальных проблем с безопасностью полетов, возникающих из-за несоблюдения инструкций владельца типовых свидетельств, утвержденных государством-разработчиком.
- b) Владельцам типовых свидетельств, таким как Boeing, Airbus, Bombardier, Embraer и ATR, включая производителей двигателей, таких как CFM International, других производителей и поставщиков оборудования, а также регулирующие органы, такие как FAA, Главное управление гражданской авиации Франции (DGAC) и Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), из государств, которые ввели санкции, запрещено оказывать любую техническую помощь или другие услуги Беларуси и России.
- c) Будет прекращена любая техническая поддержка, связанная с ремонтом, модификацией, испытаниями, техническим обслуживанием или любыми другими техническими услугами, которые могут принимать такие формы, как инструктаж, советы, обучение, передача практических знаний или навыков или консультационные услуги, включая устные формы помощи.
- d) Владельцам типовых свидетельств будет запрещено оказывать любую поддержку в форме ответов на вопросы, полученные от Федерального агентства воздушного транспорта России (Росавиация) или Управления гражданской авиации Беларуси (УГА) или их клиентов-эксплуатантов, зарегистрированных в любом из этих государств, касательно любых текущих валидаций технических реконструкций или ремонта.
- e) Владельцам типовых свидетельств и утвержденным дистрибьюторам запасных частей запрещается передавать двигатели, воздушные винты, запчасти или приборы заказчику, брокеру, продавцу, физическому или юридическому лицу, организации или органу, находящемуся в Беларуси или России.
- f) Ни владельцы типовых свидетельств, ни любые производители компонентов или комплектующих деталей, установленных на воздушном судне, на которое распространяются санкции или экспортный контроль, не могут передавать информационные бюллетени по техническому обслуживанию эксплуатантам, зарегистрированным в Беларуси или России. Информационные бюллетени по техническому обслуживанию часто информируют об усовершенствовании компонентов/систем, направленном на повышение надежности, и могут предшествовать выпуску директив по летной годности.
- g) Владельцы типовых свидетельств и регулирующие органы из государства-разработчика, которое

ввело санкции, не могут обмениваться с эксплуатантами из России или Беларуси любыми аварийными директивами по летной годности. Аварийная директива содержит важную для безопасности информацию и выдается при возникновении небезопасных условий, требующих немедленных действий со стороны владельца или эксплуатанта воздушного судна.

- h) Регуляторам и владельцам типовых свидетельств запрещено предоставлять техническую поддержку эксплуатантам, зарегистрированным в Беларуси и России, в отношении любого потенциального повреждения воздушного судна. Это представляет особую проблему, когда повреждения и ремонт, который может потребоваться, превышают пределы, указанные в утвержденных руководствах по ремонту конструкций, и эксплуатант требует одобрения регулирующего органа.

Для поддержания летной годности воздушного судна эксплуатанты и организации по техническому обслуживанию зависят от предоставления соответствующей технической информации, подготовленной организациями-разработчиками воздушных судов, такими как Boeing и Airbus, в рамках системы регулирования государства-разработчика. Россия и Беларусь также полагаются на эту информацию для эффективного надзора за состоянием летной годности воздушных судов, эксплуатируемых в рамках их систем регулирования.

Регулирующие органы находящихся под санкциями стран могут попытаться выдать разрешения своим эксплуатантам без получения технического согласования от держателя типовых свидетельств, что может привести к небезопасным условиям для пассажиров и людей на земле. Это может произойти в случае с белорусским регулятором, который не обладает технической компетенцией для предоставления разрешений на техническую реконструкцию и ремонт и обычно полагается на техническую поддержку владельцев типовых свидетельств, таких как Boeing и Airbus. С другой стороны, Россия, где регулирующим органом является Росавиация, имеет штат сотрудников и достаточную техническую компетентность, чтобы осуществлять надзор, регулирование, сертификацию и утверждение в своей авиационной отрасли, но, тем не менее, нуждается в том, чтобы ее отрасль получала адекватную поддержку и технические согласования от держателя типовых свидетельств.

Росавиация содействовала разработке законов и правил для обхода санкций и поддержки своей отрасли, разрешив первоначальную двойную регистрацию воздушных судов, выдачу разрешений на полеты на основе ранее выданных разрешений на полеты, расширение объема разрешений для предприятий по техническому обслуживанию и ремонту, упрощение получения разрешений на производство деталей и т. д.

Контроль запчастей

Российские перевозчики могут воспользоваться сокращением числа международных рейсов, чтобы разобрать стоящие на стоянке самолеты на запчасти после исчерпания запасов запчастей. Самолеты, укомплектованные снятыми с других бортов запчастями, используются для поддержания уровня сервисного обслуживания в условиях высокого спроса на внутренние рейсы.

Росавиация работает над созданием новых законов для поддержки авиационной отрасли в период действия санкций, даже если это означает несоблюдение положений международной конвенции и правил международной практики. Создаются или пересматриваются законы для доработки и адаптации к новой операционной среде, включая законы, разрешающие двойную регистрацию гражданских самолетов, позволяющие российским эксплуатантам использовать детали, сертифицированные другими государствами, а также разрешающие выпуск и утверждение запчастей российского производства для поддержания работоспособности своего сектора воздушного транспорта.

Росавиация и российская авиационная промышленность обладают инженерно-технической компетенцией для выдачи технических разрешений на ремонт и техническую реконструкцию. Однако эти разрешения

основаны на пересмотренных правилах, которые не всегда соответствуют международным стандартам безопасности. Некоторые российские предприятия по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР) имеют российские разрешения на обслуживание самолетов как западного, так и российского производства, включая право на производство некоторых компонентов для всех типов самолетов, а также на проведение тяжелых форм технического обслуживания самолетов Boeing и Airbus.

Хотя санкции означают, что иностранные разрешения, признающие возможности некоторых российских предприятий проводить ТОиР, были аннулированы, такие предприятия по ТОиР продолжают осуществлять свою деятельность на основе российских разрешений и фактически расширили сферу действия разрешений и возможностей, чему способствовали пересмотренные законы, разработанные с учетом новых норм работы в условиях санкций.

Идеальный шторм

Если санкции и экспортный контроль сохранятся, то последствия действующих санкций со стороны других государств будут еще больше усугубляться с течением времени. Россия работает над тем, чтобы уменьшить влияние санкций на свой авиационный сектор, принимая или пересматривая законы и нормативные акты, которые облегчают двойную регистрацию воздушных судов в своем реестре гражданских воздушных судов и сводят на нет последствия аннулирования летных разрешений других государств путем автоматической выдачи собственных свидетельств. Более того, пересмотренные Россией законы облегчают российским эксплуатантам использование деталей, сертифицированных другими государствами, и больше не требуют обновления программного обеспечения для поддержания летной годности своих самолетов. Это особенно тревожно, поскольку большинство новых самолетов в значительной степени зависят от обновлений программного обеспечения производителем.

Нарушение поставок комплектующих деталей может привести к тому, что пострадавшие эксплуатанты из России и Беларуси будут снимать детали со стоящих на стоянке самолетов или будут склонны искать альтернативные несанкционированные источники поставок или комплектующие детали, чтобы продолжать полеты. Возможно даже попадание в центры ТОиР замененных деталей, где их могут принять регулирующие органы, менее тщательно осуществляющие надзор или которым не хватает инженерной компетенции для дальнейшей тщательной проверки документации.

Со временем состояние летной годности воздушных судов, имеющих двойную регистрацию и эксплуатирующихся в соответствии с пересмотренными законами и правилами в России, будет неизвестным, а возможность отслеживания статуса соответствия критических компонентов, включая вращающиеся детали, будет навсегда утрачена, и эти детали могут в конечном итоге появиться на глобальном рынке, если уже не появились.

Призыв к действию

Учитывая большое количество продленных санкций, а также действующий в отношении Беларуси и России экспортный контроль США, государственные регулирующие органы во всем мире должны быть полностью осведомлены о действующих международных санкциях и их последствиях для авиационной безопасности, в частности:

- Государственные регулирующие органы обязаны осуществлять эффективный надзор за иностранными эксплуатантами, выполняющими полеты на их территории, с более тщательной проверкой воздушных судов, зарегистрированных в находящихся под санкциями странах. Государства, не способные адекватно обеспечить безопасность и адекватный надзор за безопасностью, особенно за воздушными судами, зарегистрированными в находящихся под санкциями странах, не должны допускать эти рейсы в свое воздушное пространство.
- Государственные регулирующие органы, выдавшие свидетельство эксплуатанту в своей стране, обязаны обеспечить, чтобы их эксплуатанты, выполняющие полеты на любую иностранную

территорию, обеспечивали безопасность полетов и чтобы зарегистрированные в стране воздушные суда всегда оставались пригодными к полетам, с учетом санкций, действующих в различных пунктах назначения.

- Государственные регулирующие органы, эксплуатанты, предприятия по техническому обслуживанию и ремонту (ТОиР) должны тщательно изучать документацию на воздушные суда, обращая внимание на возможность наличия несанкционированных технических реконструкций, ремонта, а также использование комплектующих деталей, поступающих из несанкционированных источников.

