

РЕЗОЛЮЦИЯ

г. Москва

24 ноября 2017 года

ПРЕАМБУЛА:

24 ноября 2017 года Ассоциацией Вертолетной Индустрии при поддержке вертолётостроительного холдинга АО «Вертолёт России» проведен **X Вертолетный Форум на тему «АВИАРАБОТЫ – основа экономики вертолетной отрасли»** (далее – «Форум»).

Выполнение авиационных работ является важным элементом функционирования экономики страны и основной статьей пополнения бюджетов компаний-операторов вертолетной техники, а значит – фундаментом для развития всей вертолетной отрасли и ее вклада в развитие экономики страны.

Рассмотрев основные законы и правила, регламентирующие авиационные работы на вертолетах, участники Форума вынуждены констатировать, что они носят хаотичный, фрагментарный характер и многие требования оторваны от действительных потребностей рынка авиаработ и текущего состояния летной эксплуатации вертолетов. Это приводит к тому, что деятельность эксплуатантов, организованная и выстроенная в соответствие с ключевыми правилами и законами, тем не менее, с точки зрения надзорных органов носит полуполюгальный, а временами и криминальный характер.

При таком положении дел закономерно возникают и злоупотребления со стороны проверяющих и надзорных органов, и масса возможностей для недобросовестной конкуренции, когда исключительно в частных интересах отдельных компаний, посредством проверяющих и надзорных органов можно привлечь к административной и уголовной ответственности. Таким образом, сегодняшнее состояние регулирования авиационных работ с его необоснованным наказанием закономерно ведет к падению самодисциплины и уровня правовой культуры летного состава, проверяющих органов и органов законодательной власти.

На фоне ухудшения экономики вертолетных работ и необходимости эксплуатантов «экономить на всем», отсутствие надлежащего правового регулирования создает дополнительные многочисленные риски безопасности полетов при выполнении авиаработ и, в целом, риски безопасности авиационной деятельности.

Обсудив различные аспекты и вопросы регулирования, организации и выполнения авиационных работ на вертолетах, участники Форума назвали ключевыми препятствиями к эффективному развитию рынка вертолетных работ следующие факторы:

- Отсутствует реальное и системное государственное регулирование правового пространства рынка авиационных работ, что негативно отражается на всех аспектах, элементах и составляющих вертолетной индустрии;
- В государственной политике в области гражданской авиации отсутствуют приоритеты, ориентиры и четко обозначенные минимальные требования к производству авиационных работ и обеспечению их безопасности и качества, что

лишает этот вид деятельности правовой определенности, и подрывает основы его развития;

- При формировании нормативных документов необоснованно игнорируется проверенный десятилетиями опыт, нет преемственности в использовании и адаптации к новым условиям проверенных практикой элементов сложившейся в СССР системы регулирования, нормативного обеспечения, производства и контроля качества авиационных работ и взаимодействия с их потребителями;
- В производстве авиационных работ, имеющих важное социально-экономическое значение для развития государства и обеспечения его продовольственной, транспортной, эпидемиологической и прочих аспектов безопасности – отсутствуют налоговые льготы и иные преференции. И это на фоне крайне низкой доходности и нестабильности этих видов авиационной деятельности.

По заключению участников X-го Вертолетного форума АВИ, нормотворческая деятельность Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России признана неудовлетворительной, в т.ч. по следующим основным позициям, регулирующим выполнение авиационных работ:

- Игнорирование требований ст. 114 Воздушного кодекса РФ по введению в действие ФАП «Общие правила выполнения авиационных работ» и «Правила выполнения авиационных работ определенных видов», отсутствие которых приводит к бесконечному и часто бессистемному внесению изменений в другие действующие документы с утратой целостности и системности отражения объекта регулирования;
- Терминологические и смысловые неточности описания в ФАП–128 видов авиационных работ и его несоответствие ГОСТ Р–54265–2010 «Воздушный транспорт. Авиационные работы. Классификация», что не отражает практику и потребности производства авиационных работ и создает «пробелы» в правовом поле, приводящим по отдельным видам работ к недостаточному, по другим – к избыточному регулированию;
- Многолетнее отсутствие реакции на многочисленные предложения эксплуатантов по доработке ФАП–82 в части уточнения правил оформления пассажиров и грузов заказчика (фрагтователя ВС) с вертодромов, временных посадочных площадок и площадок, подобранных с воздуха, в т.ч. с учетом положений и уточнения статуса действующей с 01.02.1987 г. инструкции 66/и «О порядке оформления перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушных судах при выполнении авиационных работ в народном хозяйстве»;
- Длительное отсутствие в Приказе Минтранса РФ от 21.11.2005 г. № 139 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации» дополнений и уточнений в части режима рабочего времени при полетах на вертолетах.
- Игнорируется необходимость внесения соответствующих изменений в ФАП-246. Цель таких изменений – формирование требований упрощенной сертификации для авиационных предприятий, выполняющих коммерческие перевозки на воздушных судах малой вместимости (до 22 пассажирских мест) и малого радиуса коммерческого применения, принимая во внимание успешный опыт зарубежных стран.

Участниками Форума особо отмечена необходимость совершенствования нормативных документов гражданской авиации России с целью исключения двоякого юридического толкования и использования более четких терминов и определений.

Кроме правил, регламентирующих организацию летной деятельности при производстве авиаработ, участниками были также рассмотрены вопросы законодательного обеспечения в отношении технической эксплуатации вертолетного парка. Были отмечены позитивные сдвиги в сфере послепродажного обслуживания российских вертолетов в части формирования системного пакета правил и законов, регламентирующих техническую эксплуатацию. Однако, по-прежнему остро стоит вопрос состояния нормативной базы по организации процессов допуска и поддержания летной годности вертолетной техники, выполнению доработок и продлений ресурсов на вертолетах. Также, практически не решён, вопрос с сертификацией модификаций салона и навесного оборудования вертолетов в зависимости от видов авиаработ, в частности, по размещению и эксплуатации на борту вертолетов медицинского оборудования при выполнении санитарных полетов (ФАП-132, -141, -202 и др.).

Участники Форума отметили позитивную роль для рынка авиаработ от внедрения лизинговых механизмов, даже на начальной стадии. В частности, эффект в виде получения новой техники и увеличения объема авиационных услуг, участниками был предметно рассмотрен на опыте реализации государственной программы развития доступности оказания экстренной медицинской помощи.

В рамках обсуждения актуальных проблем правового регулирования вертолетной авиации было сформировано единое мнение участников Форума о принятии резолюции, направленной на развитие системного подхода законодателя в вопросе развития авиационных работ на вертолетах, что будет способствовать значительному улучшению экономических показателей всей вертолетной отрасли.

РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

По результатам обсуждения вопросов, указанных в Преамбуле настоящего документа, участники Форума приняли следующую Резолюцию:

- 1. Обратиться в Минтранс РФ с предложениями о необходимости усиления государственного регулирования производства авиационных работ в России посредством:**
 - 1.1. Усиления кадрового состава и создания в структуре Минтранса РФ и Росавиации подразделения, ответственного за регулирование выполнения авиационных работ в России и межведомственное взаимодействие в этой области;
 - 1.2. Формирования государственной стратегии (политики) регулирования и выполнения авиационных работ в РФ на среднесрочную перспективу (10-15 лет);
 - 1.3. Разработки и принятия к исполнению принципов и программы создания системы правового и нормативного регулирования производства авиационных работ в РФ.
- 2. Установить более продуктивное сотрудничество с Департаментом государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ:**
 - 2.1. Обратиться в Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ с предложением привлечь экспертов АВИ для участия в подготовке окончательного текста, после обсуждения на сайте avialaw.ru, нормативно-правовых актов, касающихся деятельности вертолетных авиакомпаний;
 - 2.2. Обратиться в Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ за разъяснениями причин невнесения изменений в руководящие документы, указанные в преамбуле. В случае непринятия мер оставляем за собой право обратиться в Прокуратуру РФ;
 - 2.3. Разработать единую для понимания классификацию коммерческих воздушных перевозок и/или авиационных работ с целью отнесения полетов по конкретным заявкам заказчиков к определенному виду авиационных услуг.
- 3. Активизировать информационно-просветительскую работу среди эксплуатантов вертолетной техники и заказчиков авиационных работ:**
 - 3.1. Обратиться к Минтрансу РФ, Минпромторгу РФ с просьбой об разработке «информационного письма о порядке взаимодействия между заказчиком и исполнителем в части обеспечения безопасности полетов и авиационной при выполнении полетов для проведения авиационных работ и коммерческих воздушных перевозок», где довести до потенциальных заказчиков требования нормативных документов Минтранса и Росавиации, обязательных к исполнению при заключении контрактов на авиаработы.
 - 3.2. Обеспечить доступность действующих нормативных документов и законодательных актов в свободном доступе на интернет ресурсах АВИ с комментариями и разъяснениями экспертов;
 - 3.3. Ввести в практику работы АВИ регулярные рабочие семинары-совещания заинтересованных членов Ассоциации и заказчиков по актуальным вопросам, в том числе рассмотреть возможность разработки единого терминологического словаря;
- 4. Реализовать следующие предложения в области совершенствования летной и технической эксплуатации вертолетов:**

4.1. Обратиться в АО «Вертолеты России» с предложением продолжить и активизировать работы по модернизации вертолетного парка российского производства в сотрудничестве с АВИ и эксплуатантами:

- разработчикам вертолетов совместно с эксплуатантами продолжить работу по оптимизации состава бортового оборудования, состава летного экипажа, модернизации электрооборудования вертолетов Российского производства;
- с привлечением всех заинтересованных сторон осуществлять регулярный мониторинг требований и запросов основных потребителей гражданской вертолетной техники с возможностью корректировки на этой базе перспективных планов и программ модернизации АО «Вертолеты России»;
- исследовать возможности и особенности размещения на отечественных вертолетах систем объективного контроля параметров работоспособности и технического состояния основных ресурсных агрегатов вертолетов как элементов обеспечения их летной годности;
- рассмотреть вопрос о целесообразности оборудования разрабатываемых и эксплуатируемых легких вертолетов, не имеющих штатных средств регистрации полетных данных, видеорегистраторами обстановки в кабине пилотов и внекабинной обстановки (мониторами параметров полета);

4.2. Инициировать в Минпромторге, АО «Вертолеты России», Росавиации разработку и апробацию на базе 1-2 эксплуатантов изменений в процедуры поэтапного подтверждения ресурсов и сроков службы, предусмотрев выполнение работ, в соответствии с Программами разработчиков вертолетов, специалистами эксплуатантов, аттестованными и допущенными к выполнению указанных работ;

4.3. Ввести в практику работы АВИ регулярные встречи (не реже 2 раза в год в согласованные сроки) с руководством Минпромторга, Минтранса, Росавиации и АО «Вертолеты России» для обсуждения наиболее актуальных и острых проблем создания, производства и эксплуатации вертолетов, относящихся к их компетенции;

4.4. Инициировать в Минпромторге, АО «Вертолеты России», Росавиации разработку требований к модификациям и дооборудованию вертолетной техники в зависимости от специфики авиаработ;

4.5. Одобрить и оказывать необходимое содействие АО «ВСК» по разработке и внедрению в эксплуатацию портала электронной эксплуатационной документации вертолетной техники, служба технической поддержки эксплуатантов и реализации мероприятий по модернизации отечественных вертолетов.

5. Продолжить работу по развитию сети вертолетных площадок как составляющей транспортной сети РФ, совершенствование воздушного законодательства в части выполнения полетов над мегаполисами и населенными пунктами.

6. Рекомендовать включить перечисленные вопросы и направления в план работы Ассоциации Вертолетной Индустрии для практической реализации.

7. В поддержку государственной программы развития доступности оказания экстренной медицинской помощи посредством применения воздушной техники:

7.1. Предложить Минздраву РФ разработать и утвердить единую методику расчета стоимости летного часа для работ по медицинской эвакуации;

7.1. Продолжить работу по созданию открытого источника информации об операторах медицинской эвакуации на всей территории страны;

- 7.3. Предложить помощь Минздраву РФ при совершенствовании правового регулирования оказания медицинской помощи с применением авиации с учетом специфики правил выполнения соответствующих полетов;
- 7.4. Совместно с профильными специалистами разработать условия применения медицинского оборудования, размещаемого и эксплуатируемого во время полетов вертолетной техники с целью обеспечения работоспособности и безопасности использования;
- 7.5. Принять участие в разработке требований к вертолетам, применяющимся для оказания медицинской помощи, и комплектации их медицинскими изделиями с точки зрения обеспечения безопасности полетов;
- 7.6. Инициировать совместную работу по разработке и внедрению технических средств для производства авиационных работ, связанных с оказанием медицинской помощи;
- 7.7. Предложить Минздраву РФ на утверждение рекомендации по порядку взаимодействия между заказчиком и исполнителем в части обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности при выполнении полетов для проведения авиационных работ с целью оказания медицинской помощи.