



VI-й Вертолётный Форум
"Совершенствование
авиационного законодательства –
основа развития вертолётной
индустрии"
14 – 15 ноября 2013



РЕЗОЛЮЦИЯ

г. Москва

14 — 15 ноября 2013 года

ПРЕАМБУЛА:

В рамках VI-ого Вертолетного Форума – 2013 «Совершенствование авиационного законодательства – основа развития вертолетной индустрии», проведенного 14 — 15 ноября 2013 года Ассоциацией Вертолетной Индустрии при поддержке вертолётостроительного холдинга ОАО «Вертолётты России» (далее – «Форум»), участники Форума обсудили следующие вопросы текущего состояния законодательной базы деятельности вертолетной индустрии:

1. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

Законодательные проблемы в управлении безопасностью полетов. Основные задачи, формирование системного подхода. Одобрены создание Координационного совета по безопасности полетов вертолетов в СНГ (International Helicopter Safety Team - Commonwealth of Independent States) – инструмента реализации системного подхода к управлению безопасностью полетов.

При этом особого внимания требуют следующие проблемы:

- отсутствие Государственной программы по безопасности полетов, отвечающей требованиям ИКАО;
- нехватка теоретических знаний и практического опыта в области СУБП;
- неправильное толкование терминов ИКАО, введение терминов, отсутствующих в терминологии ИКАО;
- отсутствие координации деятельности по повышению безопасности полетов между эксплуатантами и производителями авиационной техники.

2. ЛЕТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Рассмотрены основные законы и правила, регламентирующие летную деятельность вертолетной авиации. Участники Форума вынуждены констатировать, что они носят хаотичный, фрагментарный характер и во многих требованиях имеют отрыв от действительной потребности и текущего состояния летной эксплуатации вертолетов.

Это приводит к полуполюгальной деятельности эксплуатантов, возможности привлечения их к административной и уголовной ответственности, а также к злоупотреблениям со стороны проверяющих органов. Дополнительно, сложившаяся ситуация с неизбежностью приводит к падению самодисциплины и уровня правовой культуры среди летного состава, проверяющих органов и органов законодательной власти. По заключению эксплуатантов вертолетов, участников VI Вертолетного форума АВИ нормотворческая деятельность Департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России признана неудовлетворительной в части внесения изменений в нормативные акты:

- ФАП – 82. Об оформлении работников (пассажиров) заказчика (фрахтователя ВС) перевозимых с посадочных площадок, в том числе подобранных с воздуха;
- Приказ от 21.11.2005 № 139. О нормах рабочего времени при полетах на вертолетах;
- ФАП – 128. О расширении видов авиационных работ в соответствии с ГОСТ Р – 54265 – 2010 «Воздушный транспорт. Авиационные работы. Классификация».

3. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВЕРТОЛЕТНОГО ПАРКА

Рассмотрены основные вопросы законодательного обеспечения эксплуатации вертолетного парка. За предыдущий год значительных продвижений в формировании системного пакета правил и законов, регламентирующих техническую эксплуатацию, не отмечено. По прежнему остро стоит вопрос состояния нормативной базы по организации процессов допуска и поддержания летной годности вертолетной техники, а также выполнению доработок на вертолетах. Отсутствие надлежащего правового регулирования создает дополнительные многочисленные риски в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности при эксплуатации вертолетной техники.

4. ЭКОНОМИКА ВЕРТОЛЕТНОГО БИЗНЕСА

Дискуссия по вопросам правового регулирования экономики вертолетной деятельности показала, что наряду с проблемами налогообложения эксплуатантов и производителей вертолетов, главная проблема состоит в смысловых и терминологических несоответствиях в российском авиационном законодательстве. Последние редакции ФАПов практически невозможно разместить в рамках единой концепции.

По мнению участников Форума необходимо ввести в практику работы АВИ регулярные рабочие семинары-совещания заинтересованных членов Ассоциации по актуальным вопросам, в том числе:

- рассмотреть возможность разработки единого терминологического словаря;
- продолжить работу над разработкой лизинговых механизмов для обеспечения эксплуатации вертолетов;
- продолжить работу по отмене ввозной таможенной пошлины на легкие и сверхлегкие вертолеты.

5. ОБЩИЕ ЮРИДИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ВЕРТОЛЕТНОГО БИЗНЕСА

В рамках обсуждения актуальных проблем правового регулирования вертолетной авиации было сформировано единое мнение участников Форума об отсутствии системного подхода законодателя к вопросу развития региональной вертолетной авиации. Также участники Форума пришли к выводу о необходимости законодательной поддержки малых авиационных предприятий как основы региональной коммерческой авиации.

Особое внимание, по мнению участников Форума, следует уделить следующим проблемам:

- внесение изменений в ФАП-11 с целью создания процедуры упрощенной сертификации для авиационных предприятий, выполняющих авиационные работы, основываясь на опыте зарубежных стран (США, Канады и других развитых стран);
- недопустимость принятия Проекта Федерального закона № 325134-6 «О внесении изменений и дополнений в Воздушный кодекс Российской Федерации» в текущей редакции в связи с тем, что предлагаемая в рассматриваемом законопроекте реформа АОН идет в разрез с мировой практикой и имеет крайне низкий уровень юридической проработки;
- необходимость совершенствования правового регулирования экстренной медицинской эвакуации и правил выполнения соответствующих полетов;
- необходимость совершенствования нормативных документов гражданской авиации России, с целью исключения двоякого юридического толкования и более четкого толкования терминов и определений;
- необходимость гармонизации нормативных документов гражданской авиации России с нормативными документами ИКАО, ведущих авиационных держав;
- изучить вопрос возможности внесения в воздушное законодательство РФ изменений, придающих организациям, обеспечивающим поставки авиационно-технического имущества, статуса авиационного предприятия.

РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

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

1. Установить более продуктивное сотрудничество с Департаментом государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ:

- 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;
- обратить внимание Департамента государственной политики в области гражданской авиации на необходимость внесения в ФАП «Порядок сертификации юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание воздушных судов» классификации, аналогичной Part-M, Subpart F – «large aircraft» и «small aircraft», с целью дифференциации требований по техническому обслуживанию;
- 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;
- обратиться в Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ с предложением включить в рабочую группу по формированию новой редакции ФАП-11 экспертов от АВИ;
- обратиться в Департамент государственной политики в области гражданской авиации Минтранса РФ о применении п. 4.20 абз. 3 ФАП-128 с 01.10.2014 г. только в случае выполнения полетов по правилам полетов по приборам;
- обратиться в Минтранс России с просьбой разработать новые правила медицинского освидетельствования летного состава с учетом рекомендаций ИКАО взамен устаревшего ФАП МО ГА – 2002;
- обратить внимание Минтранса России на недопустимость принятия Проекта Федерального закона № 325134-6 «О внесении изменений и дополнений в Воздушный кодекс Российской Федерации» в текущей редакции в связи с тем, что предлагаемая в рассматриваемом законопроекте реформа АОН идет в разрез с мировой практикой и имеет крайне низкий уровень юридической проработки.

2. Реализовать следующие предложения в области совершенствования технической эксплуатации вертолетов:

- обратиться в ОАО «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 ОАО «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);
- инициировать в Минпромторге, ОАО «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;
- ввести в практику работы АВИ регулярные встречи (не реже 2 раза в год в согласованные сроки) с руководством Минпромторга, Минтранса, Росавиации и ОАО «Вертолеты России» для обсуждения наиболее актуальных и острых проблем создания, производства и эксплуатации вертолетов, относящихся к их компетенции;
- обратиться к руководству ОАО «Вертолеты России» с просьбой активизировать деятельность рабочей группы по вопросу увеличения назначенных и межремонтных ресурсов и сроков службы вертолета Ми-26, созданной по распоряжению генерального директора холдинга, а также по подготовке и изданию разработчиками альбомов выпущенных ими бюллетеней за все время эксплуатации вертолетов;
- подготовить обращение в Минтранс РФ и Межгосударственный авиационный комитет с обоснованием целесообразности признания действия на территории РФ дополнительного сертификата типа вертолета Ми-8СБМ, выданного украинскими авиационными властями;
- обратиться в Межгосударственный Авиационный Комитет с предложением: «Раздел Е Авиационных правил АП-21 привести в соответствие с правилами FAR-21, EASA (PART 21), нормам ИКАО в части выдачи Дополнительного сертификата типа (ДСТ, STC) на АТ, разработанную в СССР и имеющую Сертификат/Аттестат лётной годности».

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

4. Продолжить работу по совершенствованию экономики предприятий вертолетной индустрии:

- учитывая особую значимость отмены таможенных сборов, продолжить работу по отмене ввозной таможенной пошлины на легкие и сверхлегкие вертолеты;
- продолжить работу по снижению налогооблагаемого бремени на деятельность предприятий вертолетной индустрии и учету интересов отрасли в государственных программах поддержки транспортных отраслей;

- ввести в практику работы АВИ регулярные рабочие семинары-совещания заинтересованных членов Ассоциации по актуальным вопросам;
- АВИ продолжить работу по организации финансирования замены основных узлов и агрегатов вертолетов;
- изучить экономическую целесообразность замены двигателей на эксплуатируемом парке вертолетов МИ-8Т на двигатели, разработанные и предлагаемые ОАО «МОТОР СИЧ».

5. Реализовать следующие предложения в области повышения безопасности полетов:

- обратиться к Председателю Правительства с предложением ускорить разработку Государственной программы по безопасности полетов, отвечающей требованиям ИКАО, сдерживает развитие СУБП организаций-членов АВИ и выразить мнение о необходимости в срочном порядке разработать такую программу и включить ее в нормативную базу гражданской авиации в виде Федеральных авиационных правил;
- руководству АВИ начать работу со страховыми компаниями по уменьшению страховых премий, выплачиваемых эксплуатантами, внедрившими эффективно функционирующие СУБП;
- обратиться к руководству ГосНИИ ГА с просьбой о создании при ГосНИИ ГА центра по научному сопровождению построения системы управления безопасностью полетов в РФ, отвечающей требованиям ИКАО;
- обратиться к Председателю Правительства с предложением-просьбой возродить Межведомственную комиссию по безопасности полетов, которая могла бы осуществлять координацию деятельности по повышению безопасности полетов между эксплуатантами и производителями авиационной техники;
- продолжить работу по вовлечению в деятельность IHST-CIS предприятий и организаций отрасли;
- довести информацию о работе IHST-CIS авиационным полномочным органам Государств участников Соглашения;
- продолжить работу по выработке мероприятий по реализации рекомендаций анализа по безопасности полетов вертолетов, подготовленного аналитической группой IHST-CIS.

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