



## РЕЗОЛЮЦИЯ

Совещания

### «Оффшорные полеты вертолетов в России: что дальше?»

г. Москва

28 марта 2017 года

#### ПРЕАМБУЛА:

Необходимость проведения совещания вызвана острой необходимостью решения вопросов, связанных с авиационной деятельностью в оффшорной зоне Российской Федерации, где образовался правовой вакуум, выражающийся в отсутствии национальных стандартов и правил, соответствующих международным требованиям по подготовке необходимых специалистов, проектирования авиационных комплексов надводных объектов, правил организации и выполнения воздушных перевозок, авиационных и аварийно-спасательных работ.

Данное направление деятельности полностью или частично не соответствует общепринятым международным нормам в области:

- применяемых вертолетов;
- подготовки персонала для работы на надводных объектах в целях обеспечения авиационных работ и перевозок (НЛО, руководителей команды по реагированию на чрезвычайные ситуации, метео, радио, авиатопливообеспечению);
- стандартов проектирования и строительства авиационных комплексов надводных объектов;
- приемки, ввода в эксплуатацию и последующей эксплуатации авиационных комплексов надводных объектов.

В Российской Федерации, в отличие от международной практики, отсутствуют:

- требования к персоналу надводных объектов и членам кабинного экипажа, участвующих в обеспечении полетов;
- программы подготовки персонала надводных объектов, участвующих в обеспечении полетов, курсы их первоначальной подготовки и повышения квалификации;

- современные стандарты проектирования авиационных комплексов надводных объектов и требования по их оснащению современным оборудованием;
- требования по сертификации (аудиту) авиационных комплексов надводных объектов;
- требования для «старшего авиационного начальника посадочной площадки».

К участию в совещании были приглашены основные компании и организации, занимающиеся вопросами авиационного обеспечения оффшорных месторождений Российской Федерации:

1. Авиакомпании - Авиашельф, Газпромавиа, Лукойл-Авиа, Конверс-Авиа, Арт-Авиа, Восток, НПО Взлет;
2. Представители авиационных властей - Минтранса, ФАВТ (Росавиации), Минпромторга, Межгосударственного авиационного комитета;
3. Научно-производственные организации - ГосНИИ ГА, ВНИИРА-Навигатор;
4. Общественно-профессиональные объединения - Ассоциация Вертолетной Индустрии, Ассоциация буровых подрядчиков;
5. Разработчик и производитель вертолетов - Вертолеты России;
6. Владельцы морских буровых установок (МБУ) и заказчики услуг - РН-Аэрокрафт, Газпромфлот, Эксон Нефтегаз Лтд, Сахалин Энерджи, Арктикморнефтегазразведка, Газпромнефть-Сахалин;
7. Компании образовательно-консалтинговых услуг - Центр АНОП, институт AERONHELP.

Список участников совещания - *в приложении*.

#### **Повестка совещания:**

1. Сформировать «дорожную карту» для обеспечения правовой основы подготовки персонала;
2. Обобщить ситуацию и мнения экспертов по всем остальным задачам, обсуждавшимся на HeliRussia 2016 (архив предшествующей конференции [здесь](#));
3. Выработать решение по созданию рабочей группы для разработки и внедрения национальных стандартов.

По вопросам, требующим первоочередного рассмотрения, выступили:

❖ **Дубовик Андрей Михайлович**, директор ООО «Центр АНОП»

“Подготовка персонала морских судов и морских буровых установок для обеспечения полетов вертолетов – международная и российская практика. Организационные проблемы обеспечения полетов вертолетов на морские объекты”;

❖ **Петров Виталий Евгеньевич**, ведущий специалист АО «Авиакомпания Конверс Авиа»

“Проектирование и строительство авиационных комплексов надводных объектов – законодательная база”;

❖ **Аксаментов Олег Игоревич**, директор «Института воздушного и космического права «АЭРОХЕЛП»

“Правовой статус старшего авиационного начальника морских объектов”;

❖ **Саута Олег Иванович**, заместитель главного конструктора «ВНИИРА-Навигатор»

“Решение стратегических проблем радиотехнического обеспечения оффшорных полетов”.

Участники обменялись мнениями по различным аспектам вопросов, поднятых выступающими, и обсудили предысторию по каждому из затронутых ключевых направлений в поиске ответа на вопросы: Где же находится основной рычаг решения проблем по теме совещания? Что и от кого требуется, чтобы 10-летний путь от первых предложений завершился эффективными решениями на законодательном уровне, позволяющими остаться на рынке этих авиаработ российским вертолетам и российским эксплуатантам.

Выделены направления требующие регулирования на государственном уровне:

- требования к вертолетам для выполнения полетов в оффшорной зоне;
- требования к радионавигационному оборудованию вертолетов;
- стандарты подготовки персонала для работы на надводных объектах в целях обеспечения авиационных работ и коммерческих воздушных перевозок (операторов вертолетной посадочной площадки - HLO, руководителей команды по реагированию на чрезвычайные ситуации - HLO HERTL, специалистов по метео и радиообеспечению, авиатопливообеспечению, спасателей/спасателей-пловцов, спасателей-операторов спасательной лебедки и др.);
- стандартов проектирования и строительства авиационных комплексов надводных объектов (морских буровых платформ и морских судов различного назначения, нефтеперекачивающих терминалов и других объектов);
- требования по приемке и вводу в эксплуатацию авиационных комплексов надводных объектов;
- требования по эксплуатации авиационных комплексов надводных объектов.

## РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

По результатам обсуждения вопросов, указанных в Преамбуле настоящего документа, участники совещания решили:

1. Наиболее критичным в настоящее время является нормативно-правовой вакуум, отсутствие единых и современных национальных стандартов в области авиационного обеспечения надводных объектов.

Отличительными причинами, тормозящими полноценное развитие нормативного регулирования в этой области авиационной деятельности, названы следующие:

- Исполнители вертолетных работ должны соответствовать требованиям существующих на сегодня международных стандартов и практик и, одновременно, ряду нормативных документов, оставшихся со времен существования министерства гражданской авиации.
- Для создания необходимого и достаточного, сбалансированного пакета нормативных документов необходимо четко разделить потребности регулирования по направлениям, относящимся к различным ведомствам, но составляющим единое целое в процессе организации авиационного обеспечения надводных объектов.

В течение 10 лет работа в этом направлении не дала результатов и ключевая причина - сложно организовать силами коммерческих компаний активное межотраслевое взаимодействие, необходимое для разработки эффективного пакета нормативных документов до выхода на уровень государственных регуляторов – Минтранс и Минпромторг.

2. Проинформировать Минтранс РФ, Минпромторг и Росавиацию об итогах совещания.
3. Обратиться в ГосНИИ ГА по предыстории формирования и проекту нормативного документа по теме нормативного регулирования в области авиационного обеспечения надводных объектов.
4. Участникам совещания **до 15 апреля 2017 года** подать предложения в АВИ по включению экспертов в состав Рабочей группы по решению вопросов авиационного обеспечения оффшорных месторождений Российской Федерации - **РГ «Оффшорные полеты»**.
5. Рабочей группе **до 20 апреля 2017 года** определиться:
  - с руководителем рабочей группы и структурой рабочей группы по направлениям работы;
  - с периодичностью дальнейших совещаний по проблемным вопросам;
  - с составом и местом проведения заседаний рабочей группы и совещаний;
  - с программой коммуникаций для распространения материалов совещаний, аналитики и других материалов, статей, интервью по решению проблемных вопросов.
6. Участникам совещания **до 20 апреля 2017 года** подать свои предложения по проблемным вопросам для включения в стратегию и план работы группы.

7. Рабочей группе до **31 мая 2017 года** определиться с первоочередными задачами, требующими решений. Создать «дорожную карту» по реализации задач. Проинформировать участников совещания о проделанной работе до **05 июня 2017 года**.