

Государственный
научно-исследовательский институт
гражданской авиации

ГосНИИ ГА

103340, Москва, К-340, аэропорт Шереметьево
Тел. 578 48 02

01132732

0200200

12.03.98 N ИТО-14-630

На N _____ от _____

ТГ

Начальнику инспекции по
безопасности полётов ОАО
«Аэрофлот-Российские
международные авиалинии»
г-ну Мокринскому В.Д.

По имеющимся данным только за последние 5 месяцев, с 16.10.97 по 01.03.98, самолёты ОАО «Аэрофлот - Российские международные авиалинии» имели не менее 7 столкновений с птицами, на которые приходится 3 досрочно заменённых авиадвигателя и суммарный ущерб на уровне 2 млн. \$ (приложение 1).

Специфичность данной проблемы во многом обусловило широко распространённое мнение о невозможности предотвращения столкновений и уменьшении убытков авиакомпаний за счёт возложения ответственности за столкновения на наземные службы аэропортов.

Подобная задача уже поставлена мировой практикой. Вопрос о юридической ответственности аэропортов за столкновение с птицами обсуждался в числе приоритетных в 1996 г. на совещании Европейского комитета по столкновениям с птицами (BSCE — теперь BSCI, приложение 2), объединяющего специалистов более 30 стран мира, в том числе ВТ России (ГосНИИ ГА).

В отрасли воздушного транспорта РФ (СНГ) основой для решения данной задачи является действующий нормативный документ «Руководство по орнитологическому обеспечению полётов в ГА (РООП ГА — 89, введ. прик. МГА № 209 от 26.12.88), содержащий более 100 положений, требования которых лишь на 5% относятся к персоналу авиакомпаний и на 95% - к персоналу, обеспечивающему полёты в аэропортах.

Необходимость проведения мероприятий по снижению птицеповреждения подтверждена «Сертификационными требованиями к аэродромам» (АП-139, Том 2, введ. прик. Минтранса РФ № 97 от 17.11.95), Указанием ДВТ № ДВ-147/И от 11.10.94 и др. док.

Однако, результаты анкетного опроса «ООБП-95», проведённого ГосНИИ ГА совместно с Главной инспекцией по БП ГВС РФ, свидетельствует о том, что во многих аэропортах данный вид обеспечения безопасности полётов практически перестал существовать.

— 2 —

Вместе с этим, по Приказу ФАС № 71 от 11.10.96 российские аэропорты начали взимать плату за орнитологическое обеспечение безопасности полётов, вводя соответствующую позицию в структуру аэропортовых сборов. В настоящее время на российской территории (например, в Шереметьево) столкновение с птицами оплачивается эксплуатантом ВС дважды: во-первых, при расчётах за каждые взлёт-посадку, во-вторых, при добровольном принятии на себя полного объёма ущерба после столкновения.

В зарубежных аэропортах деятельность по предотвращению столкновений с птицами регламентируется собственной нормативно-правовой базой, существующей, по сообщениям BSCI, во всех развитых странах.

ИКАО, с учётом сложности и важности проблемы, подготовлен ряд документов (разделов) в статусе рекомендаций, обобщающих опыт накопленный мировой наукой и практикой в этой области.

В соответствии с вышеизложенным ИТО-14 ГосНИИ ГА вносит предложение о проведении до окончания 1998 г. договорной работы, направленной на решение задачи установления ответственности наземных служб аэропортов за столкновения с птицами.

В рамках договора предполагается провести:

- 1) разработку мер по снижению уровня столкновений с птицами самолётов а/к «Аэрофлот-РМАЛ»,
- 2) поиск алгоритма действий по оценке работы наземных служб аэропортов, сбору требуемой информации и подготовке доказательной документации для выдвижения обоснованных претензий аэропортам,
- 3) участие в расследовании случаев столкновений с птицами ВС а/к «Аэрофлот-РМАЛ» в течении 1998 г.

Результаты работы могут быть представлены Заказчику в качестве «Методических указаний...», внедряемых соответствующим приказом (указанием) по авиакомпании и имеющих целевой, адресный характер — для экипажей ВС, работников АТЦ, инспекции по БП и договорного отдела ОАО «Аэрофлот-РМАЛ».

Директор ИТО-14 ГосНИИ ГА

О.А.Картышев

Исп.: Рыжов С.К.