

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

---

**Л.П. Волкова**

# **Управление деятельностью аэропорта**

Часть 1. Правовые основы управления

деятельностью аэропорта

Москва - 2006

Федеральное агентство воздушного транспорта

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

---

Кафедра Менеджмента  
Л.П. Волкова

**Управление деятельностью аэропорта**  
**Часть 1. Правовые основы управления**  
**деятельностью аэропорта**

Утверждено Редакционно-  
издательским советом МГТУ ГА  
в качестве учебного пособия

Москва - 2006

## Содержание

Введение .....	4
ГЛАВА 1. Международная система правовых отношений .....	8
1.1. Международное воздушное право .....	8
1.2. Международная организация гражданской авиации, ИКАО – International Civil Aviation Organization, ICAO .....	17
1.3. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) – International Air Transport Association, IATA .....	24
1.4. Международный совет аэропортов (АСИ) – Airports Council International (ACI - World) .....	30
1.5. Двусторонние соглашения государств .....	40
ГЛАВА 2. Воздушное законодательство Российской Федерации (РФ) .....	43
2.1. Воздушный кодекс Российской Федерации .....	46
2.2. Федеральные законы российской Федерации .....	62
2.3. Федеральные авиационные правила (ФАП) .....	67
ГЛАВА 3. Правовая корпоративная система аэропорта .....	72
3.1. Основные документы .....	72
3.2. Руководство по эксплуатации аэропорта .....	76
ГЛАВА 4. Основы организационной структуры воздушного транспорта .....	86
4.1. Политика Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года .....	86
4.2. Организационная структура воздушного транспорта .....	91
Список литературы .....	96

## **Введение**

Воздушный транспорт является международной производственно-транспортной отраслью, осуществляющей авиаперевозки пассажиров и грузов по всему земному шару. За год перевозится около миллиарда пассажиров, при общем налете свыше 10000 млн. км. Для надежного функционирования международного воздушного транспорта необходима всемирная сеть аэропортов, обеспечивающих безопасность, регулярность воздушного движения, качество наземного обслуживания авиаперевозок на их начальном и конечном этапах.

Сеть аэропортов является важнейшей составляющей системы мирового воздушного транспорта. Аэропорты являются стратегически и социально значимыми государственными объектами.

Во всем мире действует более 16 тысяч аэропортов. Помимо основных функций аэропорта по обеспечению обслуживания воздушных судов, пассажиров, персонала авиакомпаний, грузоотправителей и прочих клиентов, аэропорт обеспечивает работой тысячи жителей прилегающих городов, способствует развитию их экономики, деловым связям, культурно-социальному развитию, туризму и прочее.

В правовой системе гражданской авиации (ГА) РФ аэропорт рассматривается как один из видов авиапредприятия, управляющего или владеющего государственной, частной или смешанной собственностью, деятельность которого регулируется государственным законодательством и международными договорными обязательствами РФ.

Международная и внутригосударственная правовые системы воздушных сообщений ГА предусматривают установление норм правоотношений между субъектами, использующими, эксплуатирующими или обслуживающими воздушные сообщения.

Субъектами международного воздушного права являются: государства, международные организации, также юридические лица (авиапредприятия, аэропорты, авиакомпании, эксплуатанты воздушных судов), права и обязанности которых определяет система международного воздушного права.

Субъектами внутригосударственного (национального) права являются: юридические лица (авиапредприятия, аэропорты, авиакомпании, эксплуатанты воздушных судов), физические лица (граждане), права и обязанности которых определяет система воздушного законодательства Российской Федерации.

В мировой практике не существует единого подхода государств относительно взаимной юридической силы норм национального и международного воздушного права. Одни государства исходят из преимущества норм международного воздушного права, другие - из преимущества норм национального законодательства.

Устойчивая тенденция роста международных воздушных сообщений все больше увеличивает роль международных институтов и соответственно международных правовых норм, регламентирующих их.

Утвердившаяся ранее в нашей стране практика, при которой национальное и международное воздушное право составляли две взаимодействующие друг с другом системы, в настоящее время под влиянием общей международной тенденции приходят к применению единообразного подхода национального законодательства к нормам международного воздушного права.

Правовая система воздушных сообщений ГА и аэропортов состоит из трех уровней: международный; государственный; корпоративный.

Международная правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разрабатываемыми на основе международного права, международного воздушного права, многосторонних и двусторонних договоров, международных стандартов и рекомендаций Международной организации ГА «ИКАО» и других международных авиационных организаций.

Государственная правовая система воздушных сообщений ГА определяется документами, разработанными на основе Воздушного законодательства РФ, которое состоит из Воздушного Кодекса РФ (ВК РФ), федеральных законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ, федеральных правил, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ.

Корпоративная правовая система аэропорта определяется документами, разработанными авиапредприятием - аэропортом и согласованными с Воздушным законодательством РФ.

Правовая система гражданской авиации России приведена на схеме (рис. 1).

Интенсивное развитие международных воздушных сообщений сопровождается постоянным созданием новых и совершенствованием уже принятых норм и принципов международного и внутригосударственного права, регулирующего взаимоотношения государств и авиапредприятий при авиаперевозках.

Надежность, безопасность и регулярность международных и внутригосударственных воздушных сообщений во многом зависит от выполнения государствами юридических и коммерческих прав, которые устанавливаются и регулируются нормами правовой системы ГА, учитывающей изменения и совершенствования этих норм и правил.

Учебное пособие имеет своей целью представить основные положения современного состояния правовой, организационной систем управления деятельностью аэропорта как одного из элементов авиационно-транспортной системы гражданской авиации Российской Федерации.

Учебное пособие включает три части: часть 1. «Правовые основы управления деятельностью аэропортов»; часть 2. «Организационные основы управления деятельностью аэропортов»; часть 3. «Функционирование аэропортов».



Рис. 1. Правовые основы управления деятельностью аэропортов

## **ГЛАВА 1. Международная система правовых отношений**

Международная правовая система воздушного транспорта ГА, устанавливающая правовой режим использования воздушного пространства и регулирующая отношения, в связи с его использованием при международных воздушных перевозках, основывается на принципах и нормах международного воздушного права.

### **1.1. Международное воздушное право**

Международное воздушное право является отдельной отраслью международного права, представляющей собой систему норм и принципов, регулирующих отношения между государствами в связи с использованием воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений и обеспечения их безопасности.

Документы международного воздушного права основываются на общепризнанных понятиях и принципах международного права. К этим принципам относят:

- суверенное равенство государств;
- взаимный отказ от применения силы и угрозы силой;
- территориальная целостность государств;
- мирное урегулирование споров;
- невмешательство во внутренние дела государства;
- сотрудничество государств;
- добросовестное выполнение государствами своих международных обязательств.

Принципы и нормы международного воздушного права, касающиеся международных воздушных сообщений, в своей совокупности определяют правовой режим воздушного пространства нашей планеты, права и обязанности государств в области международных воздушных сообщений и перевозок пассажиров и грузов, функции и полномочия международных организаций по



вопросам гражданской авиации, правовой статус авиапредприятий, права и обязанности эксплуатирующих (авиакомпаний), обслуживающих (аэропорты) авиапредприятий, а также экипажа воздушных судов, пассажиров, отправителей и получателей груза.

Принципы международного воздушного права представлены на рис. 2.



Рис. 2. Основные принципы международного воздушного права

Система норм и принципов международного воздушного права, регулирующая воздушные сообщения, затрагивает многосторонние интересы различных государств. Установление таких норм и принципов потребовало

участия заинтересованных государств, т.е. создания и принятия многосторонних государственных договоров (соглашений).

**Международный договор является основным источником норм и принципов международного воздушного права.**

Международный договор является юридической формой соглашения между субъектами международного воздушного права, главным образом между государствами, при создании или изменении определенного правила в качестве нормы международного воздушного права. В международном воздушном праве существуют различные наименования такого соглашения: договор, конвенция, протокол, различие в названиях не влияет на статус этих документов.

Схема международной системы правовых отношений приведена на рис. 3.

***Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929 год)***

С ростом воздушных перевозок особое место в международном праве занял вопрос об ответственности эксплуатанта воздушного судна перед пассажиром, право приемниками и грузовладельцами за вред, который может быть причинен в результате воздушной перевозки. 12 октября 1929 г. в Варшаве представители 23 государств подписали «Конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки». СССР ратифицировал Варшавскую конвенцию 7 июля 1934 года. Варшавская конвенция унифицировала в однообразном порядке условия международных воздушных перевозок в отношении документов, употребляемых для этих перевозок, определила порядок и пределы ответственности перевозчика, основные принципы предъявления иска и претензий и ряд других вопросов.

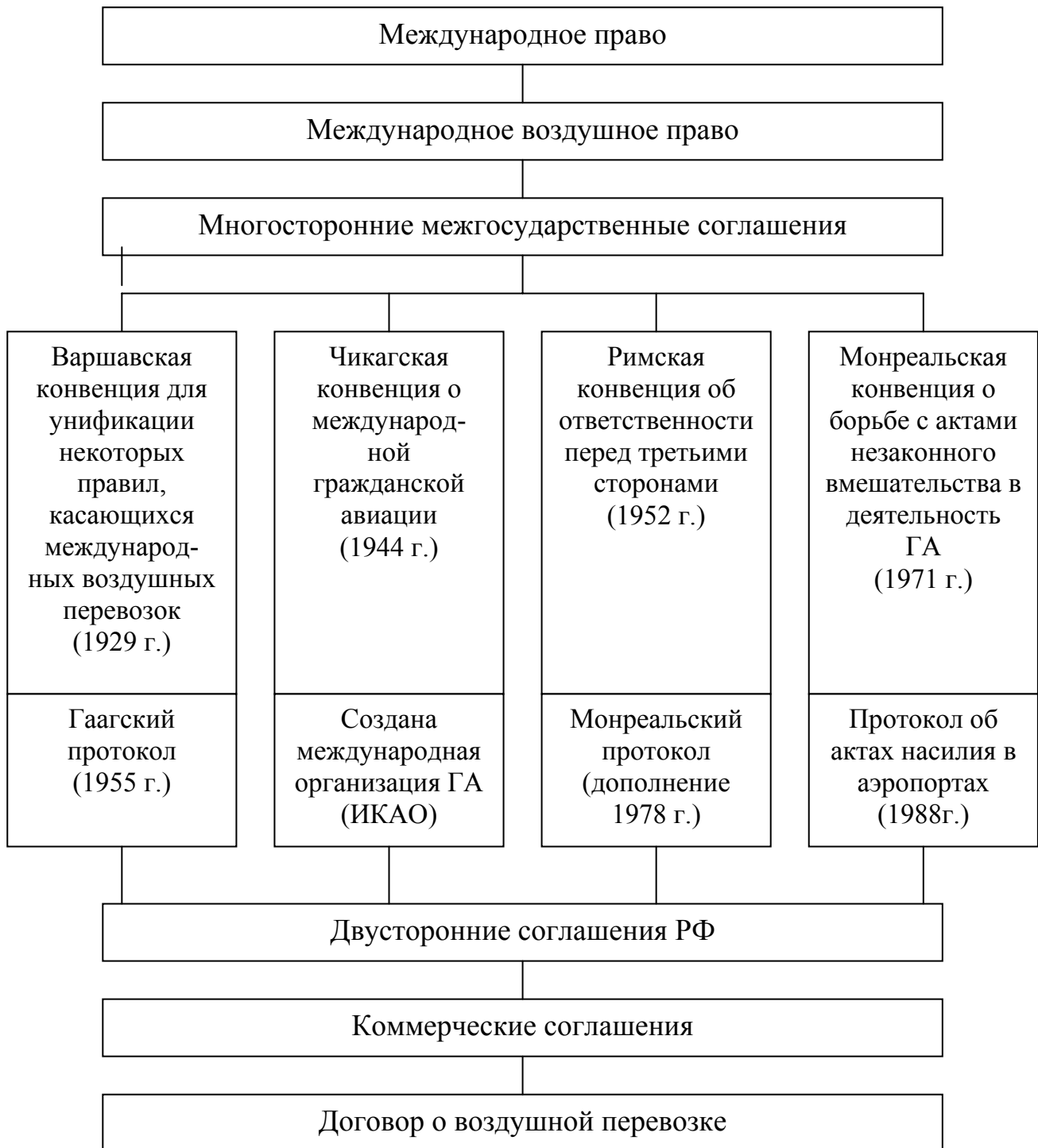


Рис. 3. Международная система правовых отношений воздушного транспорта

Ее участниками в настоящее время являются 127 государств. Варшавская конвенция установила перечень и формы единообразных по содержанию перевозочных документов которые используются в практике воздушных

перевозок и в настоящее время:

- пассажирский билет;
- багажная квитанция;
- грузовая накладная;
- квитанция сверхнормативного багажа;
- багажная и грузовая бирки.

С развитием международных авиаперевозок и гражданской авиации в целом отдельные положения Варшавской конвенции потребовали уточнения.

### *Гаагский протокол 1955 года*

28 сентября 1955 года в Гааге представителями 27 государств в том числе СССР, был подписан Протокол, внесший ряд поправок в Варшавскую конвенцию.

Гаагский протокол изменил редакцию отдельных статей, упростил статьи по оформлению перевозочной документации и увеличил вдвое пределы ответственности перевозчика перед пассажиром, установил сроки подачи претензий при неисправностях воздушной перевозки багажа и груза.

Конвенция и Протокол должны читаться и истолковываться вместе как единый документ и называются Варшавская конвенция с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 году. Гаагский протокол подписали 113 государств.

Варшавско-Гаагская система ответственности является основой для регулирования ответственности авиаперевозчиков, являющихся ее участниками.

США не ратифицировали Варшавскую конвенцию и применяют более высокие пределы ответственности.

Варшавская система ответственности авиаперевозчика является основой ст. 116 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 года «Общие принципы ответственности», определяющей ответственность перевозчика при международных перевозках.

### *Чикагская Конвенция «О международной гражданской авиации».*

Особое место в международном воздушном праве занимает Конвенция о международной гражданской авиации «Чикагская конвенция».

В 1944 году США предложили союзникам и ряду нейтральных стран, всего 55 государствам, обсудить на конференции проблемы развития гражданской авиации в послевоенный период. Конференция состоялась в ноябре 1944 года в Чикаго, на ней при участии представителей 52 стран была принята Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации. Целью Конвенции, как об этом сказано в преамбуле к ней, является: «стремление к более широкому развитию международной гражданской авиации и международных связей, что будет способствовать развитию и укреплению дружбы и взаимопонимания между нациями и народами всего мира».

На сегодняшний день это основной международно-правовой документ, регулирующий деятельность гражданской авиации и порядок использования воздушного пространства.

Конвенция о международной гражданской авиации состоит из преамбулы и четырех частей, включающих 22 главы и 96 статей.

Часть 1. «Аэронавигация», Часть 2. «Международной организация гражданской авиации (ИКАО)», Часть 3. «Международный воздушный транспорт», Часть 4. «Заключительные положения».

В первой части конвенции «Аэронавигация» в главе 1. «Общие принципы и применения Чикагской конвенции» «признается полный и исключительный суверенитет государства над воздушным пространством над его территорией, которая включает сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, а также территории, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом государства члена ИКАО».

Данное положение конвенции лежит в основе воздушного законодательства РФ, главы 1. Воздушного кодекса России: «Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении

воздушного пространства Российской Федерации».

Чикагская конвенция применима только к гражданской авиации и не применяется к государственной авиации, используемой на военной, таможенной и полицейской службах.

Такое же определение авиации устанавливает и Воздушный кодекс РФ глава III (ст. 20-26) «Государственное регулирование деятельности в области авиации».

После ратификации Чикагской конвенции законодательными органами 26 стран 4 апреля 1947 года было объявлено об образовании Международной организации гражданской авиации (ИКАО), основное назначение которой состоит в том, «чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и надлежащим образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равных возможностей и осуществляться надежно и экономично».

К настоящему времени членами ИКАО являются 187 государств, СССР вступил в ИКАО в 1970 году, а в 1977 году стал членом Совета ИКАО.

В настоящее время Чикагская конвенция является действующим рабочим документом, регулирующим деятельность воздушных сообщений, документом, который создается и совершенствуется по мере необходимости и новые положения которого передаются в качестве информации, регламентирующей деятельность гражданской авиации государств-членов ИКАО в виде «Стандартов и рекомендуемой практики ИКАО». Принимаемые положения вносятся как дополнения и изменения к уже принятым нормам и принципам международного воздушного права.

### ***Римская конвенция об ответственности перед третьими лицами 1952 года***

Уже начиная с 30-х годов, отдельными государствами предпринимались попытки урегулирования других важных вопросов международного воздушного права, к ним относились вопросы по возмещению вреда,

причиненного воздушным судном третьим лицам на поверхности. В настоящее время действует конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности – Римская конвенция 1952 года. Конвенция устанавливает объективную ответственность владельца (эксплуатанта) воздушного судна за ущерб, причиненный третьим лицам на поверхности (исключали эту ответственность только небрежность, неправомерные действия или упущения потерпевшего, а также военный конфликт или гражданские беспорядки, прямым следствием которых был причиненный вред). Пределы ответственности для каждого воздушного судна и в каждом отдельном случае зависят от взлетной массы воздушного судна.

Конвенция ратифицирована 39 государствами. СССР присоединился к Конвенции в 1982 году.

В Монреале 27 сентября 1978 года был подписан Протокол об изменениях этой конвенции. В соответствии с этим Протоколом значительно повышаются пределы ответственности, вносятся ряд изменений и упрощений текста конвенции.

На перевозчике (эксплуатанте) воздушного судна по российскому законодательству лежит обязанность возместить причиненный им вред третьим лицам на поверхности в размере, установленном статьями 130 и 131 Воздушного кодекса РФ «Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке» и «Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами».

***Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 год***

Резкий рост числа актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации вызвал законное беспокойство международного сообщества. Для применения правовых норм в этих случаях разработан и принят ряд международно-правовых документов, направленных на борьбу с

этим явлением: «Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна» (Токио, 1963 г.), «Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов» (Гаага, 1970 г.), «Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» (Монреаль, 1971 г.). Российская Федерация является участником всех этих конвенций. В 1988 г. подписан также «Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против насилия в аэропортах», дополняющий «Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации», принятую в Монреале 23 сентября 1971 года».

Этими документами создана система борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Определены признаки, характеризующие соответствующие преступления, условия и порядок применения механизма борьбы с этими преступлениями. При решении вопросов выдачи и наказания преступников действует принцип: «выдай или накажи сам».

В Российской Федерации на основе этих документов разработано постановление Правительства РФ «О федеральной системе обеспечения защиты деятельности ГА от актов незаконного вмешательства».

Непосредственно о выдаче или возвращении лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов, большинство государств заключают двусторонние договора. Россия имеет ряд двусторонних соглашений о сотрудничестве в предотвращении угона гражданских воздушных судов (с Финляндией, Ираном, Афганистаном и др.), предусматривающих, в частности, выдачу преступников. Основные положения обязательств Международных конвенций и соглашений, имеющих целью обеспечение безопасности и порядка международных воздушных сообщений, «защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации», закреплены и представлены в главе XII. Воздушного кодекса РФ «Авиационная



безопасность» и во внутригосударственном (административном, гражданском, уголовном, воздушном) праве, регулирующим отношения между физическими и юридическими лицами, возникающие в процессе осуществления воздушных сообщений.

## **1.2. Международная организация гражданской авиации, ИКАО – International Civil Aviation Organization, ICAO**

Любое государство-член Организации Объединенных Наций (ООН), входившее во время второй мировой войны в антигитлеровскую коалицию, и нейтральные страны становятся членами ИКАО на тридцатый день после направления правительству США извещения о присоединении к Чикагской конвенции.

Если Генеральная Ассамблея ООН рекомендует исключить какое-либо государство из всех международных организаций, являющихся специализированными учреждениями ООН или входящих в систему ООН, или если такое государство исключено из ООН, то оно автоматически перестает быть членом ИКАО.

ИКАО имеет высший орган – Ассамблею и управляющий орган-Совет. Ассамблея собирается не реже одного раза в три года, созывается Советом. Каждому государству, входящему в организацию предоставляется право одного голоса. Решения Ассамблеи принимаются большинством голосов, за исключением случаев, предусмотренных Конвенцией. На Ассамблее подробно обсуждаются техническая и экономическая деятельность организации, а также вопросы правовой и технической помощи, разрабатываются руководящие документы для использования другими учреждениями ИКАО. Хотя руководящим органом ИКАО является Ассамблея, управление организацией осуществляет Совет, состоящий из 30 представителей, при выборе которых учитывается вклад государства в развитие воздушного транспорта и их географическое положение. Одной из основных задач и обязанностей Совета

является разработка международных стандартов и рекомендаций. После утверждения этих документов, они включаются в Приложения к Конвенции, всего таких Приложений 18.

Структура ИКАО и состав приложений к Чикагской конвенции приведен на рис. 4.

Основной источник доходов ИКАО членские взносы государств-членов. Размеры взносов определяются Советом по шкале взносов на трехгодичный срок и утверждаются Ассамблеей ИКАО. Принципы определения членских взносов устанавливаются Ассамблеей.

Размеры членских взносов Государств определяются следующими двумя основными факторами:

- платежеспособностью Государства;
- заинтересованностью Государства в гражданской авиации и его вкладом в гражданскую авиацию.

В ИКАО работают комитеты по трем направлениям: техническому, экономическому и юридическому.

*Одна из главных задач экономического комитета ИКАО* состоит в разработке и внедрении в практику мероприятий, способствующих упрощению и стандартизации государственных правил, регулирующих порядок въезда на территорию государства пассажиров и их выезда с этой территории, а также ввоза и вывоза грузов воздушным транспортом. К таким правилам относятся требования органов паспортного контроля, таможенных учреждений, санитарно-карантинной инспекции, валютно-финансовых органов и др.

Программа деятельности ИКАО в этой области включает разработку стандартов и рекомендаций, объединенных в Приложении 9 к Чикагской конвенции.



Рис. 4. Структура ИКАО и приложения к Чикагской конвенции

*Деятельность юридических комитетов ИКАО* направлена прежде всего на изучение проблем, связанных с пересмотром действующих и разработкой новых конвенций или соглашений по вопросам международного воздушного права. Подготовительная работа в этой области осуществляется Юридическим комитетом ИКАО.

Кроме того, ИКАО проводится постоянная работа по совершенствованию так называемого «внутреннего права» организации – изменению процедурных, административных и прочих правил. Рабочие органы ИКАО регистрируют ратификации и дают толкование Чикагской конвенции 1944 г. и других международных соглашений, регистрируют такие соглашения и осуществляют сбор национальных законов и правил. Вся документация хранится в библиотеке ИКАО.

*Комитет ИКАО по техническим вопросам* оказывает техническую помощь через Бюро технической помощи по таким направлениям как:

- наземные службы и средства, необходимые для обеспечения деятельности воздушного транспорта;
- службы обеспечения безопасности полетов, включающие разработку норм летной годности, летной эксплуатации;
- экономика воздушного транспорта;
- организация и управление гражданской авиацией;
- воздушное право и законодательство;
- подготовка летного и технического персонала.

В настоящее время техническая помощь странам оказывается, главным образом, в трех формах: командирование экспертов, предоставление стипендий для подготовки специалистов за рубежом и поставка оборудования.

Положения Конвенции о международной гражданской авиации касающиеся единообразия правил, стандартов, процедур и организации в области гражданской авиации, конкретизируются в Приложениях к Конвенции.

В 1948г. Советом ИКАО были приняты Приложения 1, 2, 3, 5, 6; в 1949 г

– 4, 7, 8, 9, 10; в 1950 – 11, 12; в 1951 – 13. 14; в 1971 – 15, 16; в 1974 – 17; в 1983 – 18.

*Приложение 1.* Требования к личному составу гражданской авиации при выдаче свидетельств.

Определяются требования к квалификации необходимой для получения свидетельств членами летного экипажа и наземного персонала гражданской авиации, устанавливаются медицинские требования для получения этих свидетельств.

*Приложение 2.* Правила полетов.

Определяются общие правила полетов с целью обеспечения их безопасности, правила визуальных полетов и полетов по приборам.

*Приложение 3.* Метеорология.

Определяются требования к метеорологическому обслуживанию международной аэронавигации и органам, обеспечивающим такое обслуживание.

*Приложение 4.* Аэронавигационные карты.

Определяются требования к аэронавигационным картам, необходимым для выполнения международных полетов воздушных судов.

*Приложение 5.* Единицы измерения, подлежащие использованию при связи «воздух-земля».

Определяется размерность единиц, используемых для двусторонней связи самолета с землей. Приводится таблица единиц измерения ИКАО.

*Приложение 6.* Производство полетов.

Часть 1. Международные коммерческие воздушные перевозки.

Часть II. Международная авиация общего применения.

Определяются минимальные требования по производству полетов при регулярных международных воздушных сообщениях и нерегулярных международных воздушных перевозках, выполняемых по найму и за плату, а также по производству любых полетов авиации общего применения, за

исключением выполнения авиационных специальных работ.

*Приложение 7.* Государственные и регистрационные знаки воздушных судов.

Определяются минимальные требования к маркировке для указания государственной принадлежности и регистрационных знаков воздушного судна в соответствии со ст. 20 Конвенции о международной гражданской авиации.

*Приложение 8.* Летная годность воздушных судов.

Определяется минимальный уровень летной годности, который необходим для признания государствами-членами ИКАО, в соответствии ст. 33. Конвенции о международной гражданской авиации, сертификатов летной годности других государств, воздушные суда которых выполняют полеты на территорию этих государств или над их территорией.

*Приложение 9.* Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках.

Определяются требования в отношении упрощения паспортно-визового и санитарно-карантинного контроля, таможенных формальностей, формальностей при выезде, въезде и транзите пассажиров, а также порядка оформления прибытия и убытия воздушных судов.

*Приложение 10.* Радионавигация и радиосвязь.

Состоит из двух томов. В первом рассматриваются оборудование и системы радиосвязи и используемые радиочастоты, во втором - процедуры связи. Определяются требования к посадочным и трассовым радионавигационным средствам, рассматриваются системы связи и порядок использования радиочастот.

*Приложение 11.* Службы воздушного движения.

Определяются общие требования к обслуживанию воздушного движения, виды обслуживания воздушного движения, требования к диспетчерскому и полетно-информационному обслуживанию воздушного движения, к аварийному оповещению.

*Приложение 12. Поиск и спасение.*

Устанавливаются принципы создания и работы служб поиска и спасения Договаривающегося государства, а также организации взаимодействия с аналогичными службами соседних государств.

*Приложение 13. Расследование авиационных происшествий.*

Устанавливаются общие принципы расследования авиационных происшествий, ответственность и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставления информации об авиационных происшествиях.

*Приложение 14. Аэродромы.*

Содержит Стандарты и Рекомендации, определяющие требования к физическим и техническим характеристикам аэродромов и оборудованию, которое должно быть обеспечено на аэродромах, используемых для международной аэронавигации.

*Приложение 15. Аэронавигационная информация.*

Определяются общие требования к аэронавигационной информации, функции органов, обеспечивающих эту информацию, и требования к формам представления аэронавигационной информации таким как АИП и НОТАМ.

*Приложение 16. Авиационный шум.*

Устанавливаются требования к минимально допустимому уровню шума воздушных судов для выдачи сертификата летной годности.

*Приложение 17. Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.*

Устанавливаются Стандарты и Рекомендации в отношении административных и организационных мер пресечения актов незаконного вмешательства, а также в отношении разработки и осуществления программы безопасности для международных аэропортов и эксплуатантов воздушных судов.

*Приложение 18. Перевозка опасных грузов.*

Устанавливают правила и требования, предъявляемые к участникам

перевозки грузов.

Влияние ИКАО на сегодняшнюю ситуацию в гражданской авиации России в основном сводится к вопросам безопасности полетов. Одна из наиболее важных сейчас программ – это программа, которая дает право и даже обязывает ИКАО выезжать в договаривающиеся страны и оценивать общее состояние безопасности авиаперевозок. Проверяются пилотские свидетельства, техническое обслуживание воздушных судов, проверяются административные документы и деятельность служб авиационной безопасности аэропортов и авиакомпаний. В ноябре 2000 года закончилась проверка России. Результатами проверки комиссия удовлетворена.

Однако есть претензии непосредственно к самой технике, к используемым воздушным судам, в основном это к характеристикам по шумам. Отдельные страны Европы и США в настоящее время уже накладывают ограничения на шум. Некоторые наши воздушные суда, не имеющие соответствующего противозумового оборудования, не могут выполнять полеты туда, где такие ограничения уже введены.

### **1.3. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) – International Air Transport Association, IATA**

Группу Международных неправительственных экономических авиационных организаций возглавляет Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), которая объединяет авиакомпании, выполняющие регулярные коммерческие перевозки на пяти континентах мира.

ИАТА является международной неправительственной организацией, созданной в Гаване в 1945 году и объединяющей более 200 авиакомпаний. При создании ИАТА насчитывала 57 членов из 31 страны, в основном Европы и Северной Америки. Сейчас в ИАТА входит 270 членов из более 130 государств. ИАТА имеет две штаб-квартиры, одна в Монреале, другая – в Женеве и региональные бюро. К настоящему времени ИАТА превратилась в



организацию, являющуюся второй по важности после ИКАО всемирной организацией, играющей важную роль в организации и координации экономического сотрудничества на международном воздушном транспорте.

Основные цели и задачи ИАТА сформулированы в ст. III ее Устава следующим образом:

- содействовать развитию безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта в интересах народов мира, поощрять авиационную коммерческую деятельность и изучать связанные с этим проблемы;

- обеспечивать развитие сотрудничества между авиатранспортными предприятиями, принимающими прямое или косвенное участие в международных воздушных сообщениях;

- сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации и другими международными организациями и региональными ассоциациями авиакомпаний.

Осуществляя эти цели и задачи, ИАТА ведет активную деятельность на основе специально разработанного «стратегического плана» развития, пересматриваемого раз в три года. В этом плане предусматриваются меры по выправлению финансового положения авиакомпаний путем совместных действий всех членов ИАТА, проведению мероприятий технического, коммерческого, финансового и иного характера. В технической области ИАТА проводит большую работу по оптимизации маршрутов и сокращению дальности полетов, улучшению системы управления воздушным движением и эшелонирования полетов, а также повышению уровня безопасности полетов и тренировки летного персонала. Меры по сокращению маршрутов полета по международным авиалиниям позволяют получить большую экономию топлива.

В области авиаперевозок и эксплуатации аэропортов ИАТА разрабатывает и предлагает для внедрения специальные процедуры обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузовой почты и проводит значительную работу по автоматизации и стандартизации эксплуатационной

деятельности аэропортов, сокращению размеров ставок и сборов за пользование аэропортами и аэронавигационным оборудованием на маршрутах.

В коммерческой области ИАТА содействуют развитию многостороннего коммерческого сотрудничества между авиакомпаниями, разработке программ деятельности генеральных агентов авиакомпаний, а также предлагает меры по организации контроля за продажей авиабилетов. Благодаря усилиям ИАТА внедрена специальная банковская система расчетов с агентами для упрощения продажи авиабилетов, отчетности и перевода денег, которая охватывает около 9 тыс. агентов и обрабатывает 30 млн. стандартных перевозочных документов.

Для упрощения взаиморасчетов между авиакомпаниями и расширения финансовой деятельности ИАТА создала центр расчетов – Клиринговую палату, которая осуществляет взаиморасчеты между авиакомпаниями.

Высшим органом ассоциации является ежегодное Генеральное совещание ИАТА. Все активные члены имеют равное право в проведении его обсуждений. В ИАТА работает три постоянных комитета: технический, финансовый и авиаперевозок. Структура ИАТА приведена на рис. 5.

В комитеты входят эксперты, назначаемые авиакомпаниями. Комитет ИАТА по перевозкам организует работу конференций по перевозкам. Конференции ИАТА по перевозкам состоят из четырех процедурных конференций и различных конференций по координации тарифов.

Структура конференции ИАТА по процедурам предназначена для координации коммерческой практики и включает:

- конференцию ИАТА по пассажирским перевозкам, отвечающую за обслуживание пассажиров, включая обработку багажа и документацию, обслуживание пассажиров, процедуры, правила и положения, резервирование, продажу билетов, расписание и стандарты по автоматизации;

- конференцию ИАТА по пассажирским агентствам, ответственную за связь между авиакомпаниями и признанными коммерческими агентствами по пассажирским перевозкам и другими посредниками, но исключая вопросы,

связанные с уровнем вознаграждения;

- конференцию ИАТА по грузовым перевозкам, ответственную за упрощение формальностей и улучшение процессов обработки авиагруза путем стандартизации процедур, систем обмена данными с извлечением максимальных преимуществ для таможенных служб, участвующих перевозчиков, отрасли и соответствующих сторон;

- конференцию ИАТА по грузовым агентствам, ответственную за связь между авиакомпаниями и посредниками, занимающимися распространением и/или обработкой международного авиагруза, но исключая вопросы, связанные с уровнем вознаграждения;

- объединенные совещания конференций ИАТА по пассажирским и грузовым тарифам.

Тремя зонами конференций ИАТА по координации тарифов являются:

- зона 1, которая включает весь континент Северной Америки и Южной Америки и прилегающие к нему острова, а также Гренландию, Бермудские острова, Вест-Индию и острова Карибского моря, а также Гавайские острова;

- зона 2, которая включает всю Европу (в том числе европейскую часть Российской Федерации) и прилегающие к ней острова, Исландию, Азорские острова, всю Африку и прилегающие к ней острова, остров Вознесения и часть Азии к западу от Исламской Республики Иран и включая ее;

- зона 3, которая включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением части, включенной в зону 2, всю Ост-Индию, Австралию, Новую Зеландию и прилегающие к ней острова, а также острова Тихого океана, за исключением островов, включенных в зону 1.

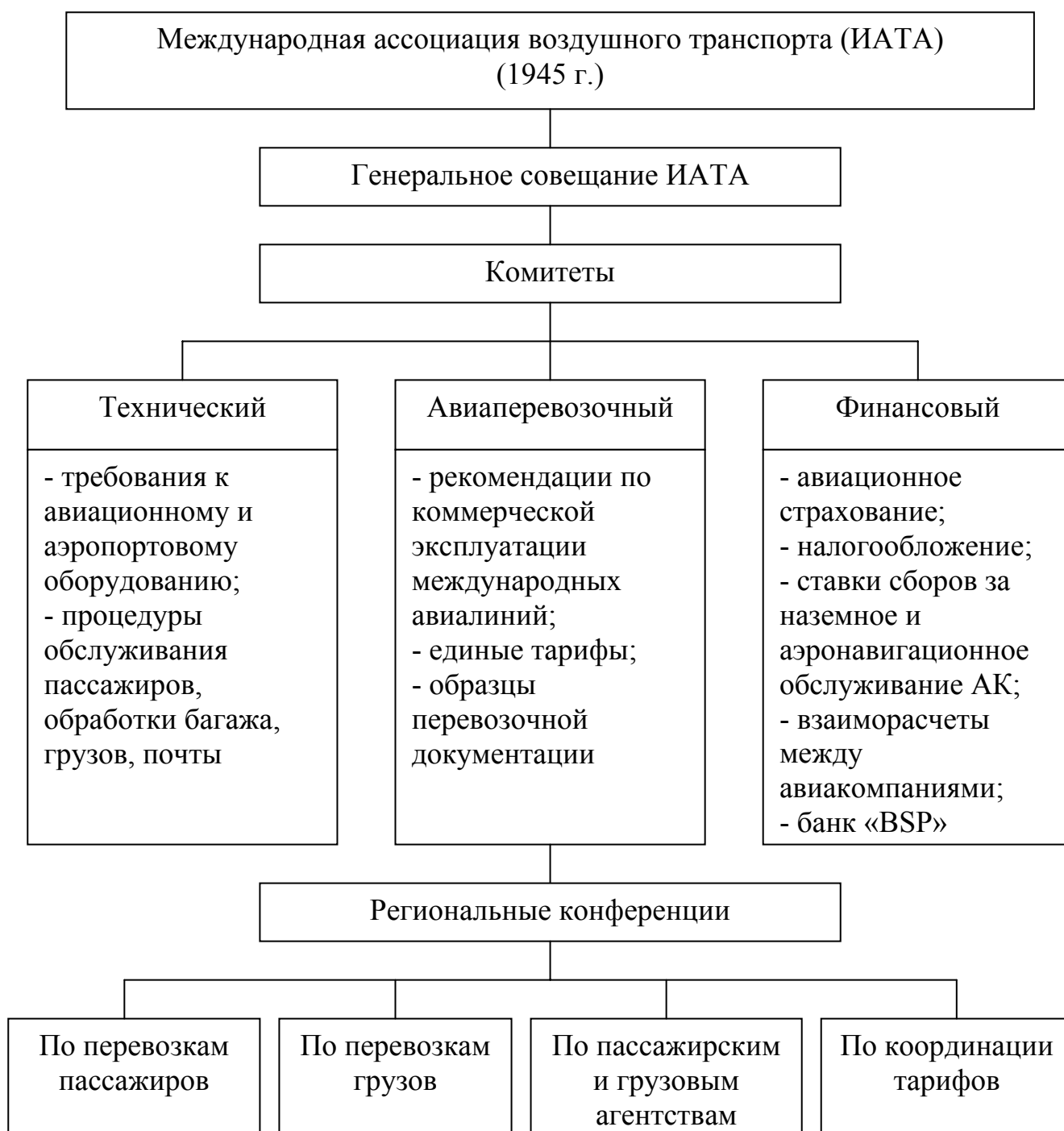


Рис. 5. Структура ИАТА

Процесс координации тарифов ИАТА заключается в ведении переговоров участвующими авиакомпаниями в отношении уровней пассажирских и грузовых тарифов и условий, а также в отношении уровня комиссионных для

агентств с целью разработки и принятия соглашений (в форме резолюций) для дальнейшего представления правительствам на утверждение.

Наряду с координацией тарифов и ранее описанными конференциями по процедурам ИАТА осуществляет три определенных вида профессиональной деятельности:

- определенные основные функции, включая представительство от имени отрасли, связь между правительствами и пользователями, обучение персонала авиакомпаний, техническая деятельность и автоматизация отрасли;

- различные другие виды деятельности по координации деятельности отрасли, включая упрощение формальностей и предотвращение незаконных действий;

- различные виды самофинансирования, такие, как публикация, финансовое обслуживание, аккредитация агентств и обучение персонала, программы по управлению доходами.

Среди наиболее заслуживающих внимания видов деятельности ИАТА, связанных с регулированием в области воздушного транспорта, являются:

- конференция ИАТА по координации расписаний, проводимая два раза в год, где авиакомпании координируют свои расписания и «окна» аэропортов (конкретное время, выделяемое воздушному судну для посадки или взлета);

- система урегулирования взаиморасчетов (BSP), которая обеспечивает автоматическую обработку расчетов между авиакомпаниями и их пассажирскими агентствами;

- система урегулирования расчетов за грузовые перевозки (CASS), обеспечивающая автоматизированную обработку расчетов между авиакомпаниями и их грузовыми агентствами;

- клиринговая палата, которая предоставляет услуги по пропорциональному распределению доходов и позволяет авиакомпаниям-членам урегулировать между собой кредиты и долги в одном месте, тем самым, сводя к минимуму необходимость осуществлять трансферные денежные

операции;

- система ИАТА/СИТА (система WORLD TRACER) поиска зарегистрированного багажа, который потерян или отправлен не по назначению;

- многосторонние соглашения о совместных перевозках между авиакомпаниями в отношении обычного признания пассажирских билетов и авиагрузовых накладных других перевозчиков.

#### **1.4. Международный совет аэропортов (АСИ) – Airports Council International (ACI - World)**

Международные аэропорты – технически сложные и крайне дорогостоящие комплексы, содержание которых обходится очень дорого, и зачастую получаемых доходов недостаточно для покрытия расходов по их эксплуатации. Все это требует от администрации аэропортов вести постоянные поиски улучшения их технического и финансового состояния. В свою очередь, это стимулирует международное сотрудничество между аэропортами, обслуживающими международные воздушные сообщения. Организации, объединяющие международные аэропорты, образуют большую группу неправительственных организаций.

Одной из основных и наиболее деятельных организаций в настоящее время является Международный совет аэропортов.

Международный совет аэропортов отстаивает свои интересы в ИКАО, ИАТА и других международных организациях гражданской авиации при решении ими проблем, связанных с развитием и эксплуатацией гражданских аэропортов.

Эта международная организация аэропортов мира была создана 1 января 1991 года и первоначально носила название Международный совет ассоциаций аэропортов (Association Council International, AACI).

Члены АСИ подразделяются на три категории: действительными членами

могут стать гражданские аэропорты всех стран независимо от их правового статуса, ассоциированными – организации, занимающиеся общими вопросами по проектированию, управлению и эксплуатации аэропортов, почетными – лица, внесшие крупный вклад в деятельность АСИ или гражданских аэропортов вообще. Кандидаты, желающие вступить в члены ассоциации, должны быть рекомендованы двумя действительными членами АСИ.

Основные задачи АСИ:

- способствовать принятию законов, инструкций и международных соглашений, которые защищают интересы аэропортов, входящих в состав АСИ;
- вносить вклад в расширение кооперации, взаимопомощи, обмена информацией и возможностей обучения для аэропортов, входящих в АСИ;
- предоставлять членам ассоциации аэропортов своевременную информацию и анализ внутренних и международных событий;
- разрабатывать и способствовать внедрению программ, которые стимулируют общественное понимание экономического и социального значения аэропортов;
- разрабатывать программы и оказывать услуги, необходимые членам ассоциации, сохранять и наращивать число членов ассоциации.

АСИ сотрудничает с многочисленными международными организациями, в частности, с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) и другими агентствами Организации Объединенных Наций, связанными с деятельностью гражданской авиации, а также тесно сотрудничает с Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Регулярные контакты поддерживаются с Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов, Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров, Международной торговой палатой, Международным координационным советом ассоциаций авиа космической промышленности и многими другими международными организациями во всем мире.

Высшее руководство АСИ осуществляется Генеральной ассамблеей,

которая избирает Руководящий Совет.

АСИ имеет пять постоянных комитетов, которые в рамках своей компетенции формулируют политику аэропортов в следующих конкретных областях: экономика, охрана окружающей среды, обслуживание пассажиров, обеспечение безопасности, по техническим вопросам и безопасности полетов.

*Экономический комитет* занимается:

- системой аэропортовых сборов;
- сборами за безопасность;
- сборами за шум;
- сборами за обслуживание пассажиров;
- консультациями с пользователями;
- увеличением доходов от концессий;
- установлением цен в периоды пиковых ситуаций;
- перевод твердых/мягких валют;
- финансовой статистикой;
- финансированием аэропорта;
- вопросами собственности;
- государственным режимом налогообложения;
- экономическими последствиями для аэропортов таких факторов, как дерегулирование деятельности авиакомпаний и их объединение;
- заключение соглашений по совместному обслуживанию авиалиний;
- контролем за конкуренцией между авиационным транспортом и другими высокоскоростными видами транспорта;
- использование автоматизированных систем бронирования.

*Комитет по охране окружающей среды* занимается вопросами:

- сертификации реактивных и винтовых воздушных судов и вертолетов по уровню шума;
- ограничения по использованию определенных типов воздушных судов,



связанные с высоким уровнем шума;

- контроля допустимого уровня вредных выбросов от двигателей и загрязнение воздуха в районах аэропортов;
- использования земли в районе аэропорта;
- наземного испытания двигателей;
- применения химикатов для предотвращения и удаления обледенения;
- хранения топлива и борьбы с его просачиванием в грунт;
- использования противотуманных средств;
- контроля сточных вод;
- борьбы со скоплением птиц вблизи аэропортов.

*Комитет по обслуживанию пассажиров* занимается вопросами:

- обслуживания пассажиров, перевозки багажа, грузов и почты;
- автоматизирования услуг для пассажиров, перевозки грузов и почты;
- развития сети наземного транспорта для доступа в аэропорты;
- перевозки опасных грузов;
- разработки мер по предотвращению перевозки наркотиков;
- соблюдения баланса между комитетом обслуживания и комитетом безопасности.

*Комитет по безопасности* занимается вопросами:

- безопасности при проектировании аэропорта;
- проверки пассажиров и багажа;
- пропускного режима в аэропортах;
- технологии обеспечения безопасности;
- влияния требований безопасности на работу аэропорта.

*Комитет по техническим вопросам и безопасности полетов* занимается вопросами:

- предотвращения пробок в воздушном пространстве и в аэропортах;
- состояния аэронавигационных систем;

- физическими характеристиками взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и мест стоянок воздушных судов;
- состояния визуальных навигационных средств;
- оборудования аэропорта и его оснащения;
- безопасности при работе аэродромных транспортных средств;
- планирования действий во время чрезвычайной ситуации, спасательных мероприятий и мер противопожарной безопасности;
- удаления вышедших из строя воздушных судов.

На сегодняшний день ACI-World объединяет 1250 международных аэропортов из 147 стран и территорий. В ACI-World входят шесть географических регионов:

- ACI-Africa;

- ACI-Asia;

- ACI-Europe;

- ACI-America (Латино-Американский Совет);

- Латинская Америка и страны Карибского бассейна с 31 членом из 28 стран и территорий;

- ACI-Norte-America;

- ACI-Pacific (Тихоокеанский Совет).

Штаб-квартира ACI расположена в аэропорту Женевы. Кроме того, ACI имеет региональные отделения.

ACI выпускает журнал *"ACI World Report"*, публикуемый в Англии, дает обзор деятельности ACI, ее Руководящего совета, Исполнительного комитета, постоянных комитетов и оперативных групп. Он также содержит информацию о деятельности региональных организаций, о многостороннем сотрудничестве с другими международными организациями, освещая аспекты их участия в основных авиационных конференциях. Другая постоянная рубрика посвящена ежемесячному статистическому отчету по объему авиаперевозок в основных аэропортах.

Аэропорты России и государств участников СНГ являются членами Европейского филиала – ACI-Europe. В 1999 году членами ACI-Europe являются 345 аэропортов, в т.ч. из России 22 и СНГ – 8 аэропортов.

А в 1990 году была создана Ассоциация «Аэропорт» ГА стран СНГ. В 2004 году членами Ассоциации являются 220 предприятий, деятельность которых связана с ГА, в том числе 104 крупных аэропортов и авиапредприятия; 92 завода и производственные филиалы, научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения, расположенные на территории России и стран СНГ, Балтии, а также 24 зарубежных фирмы из Германии (10), Франции (2), Швейцарии (3), Финляндии (2), Чехии (1), США (1), Австрии (1), Великобритания (1), Испания (1), Кипра (1) и Латвии (1). Ассоциация «Аэропорт» ГА является негосударственной и некоммерческой организацией.

Ассоциация создана для координации деятельности ее членов, расширения их возможностей, представления и защиты общих имущественных интересов.

Организационный принцип деятельности Ассоциации – представительство ее членов в постоянно действующих комитетах, сформированных по основным направлениям деятельности Ассоциации.

Предметом деятельности Ассоциации является оказание комплекса услуг, связанных с анализом, освоением и внедрением достижений мирового опыта в практику деятельности аэропортовых комплексов и связанных с ними инфраструктур на территории России и стран-участниц СНГ.

Перечень услуг, оказываемых Ассоциацией, включает:

- информационное обслуживание;
- организацию обучения и повышения квалификации персонала;
- рекламирование возможностей членов Ассоциации;
- консультирование их в правовых и финансовых вопросах;
- содействие в формировании коммерческой политики;
- организацию обмена опытом между собой и с внешними организациями;

- представительство интересов своих членов в органах государственной власти и управления, а также в международных организациях.

В соответствии с этими направлениями в Ассоциации работают 10 комитетов:

- Комитет по технике и оборудованию;
- Комитет по аэродромному обеспечению;
- Юридически-правовой Комитет;
- Экономический Комитет;
- Комитет по АвиаГСМ;
- Комитет по авиационной безопасности;
- Комитет по экологии;
- Комитет по информационным технологиям;
- Комитет по энергетике;
- Комитет по проблемам аэропортов регионального и местного значения.

Комитеты Ассоциации «Аэропорт» ГА являются ее основными рабочими органами, деятельность которых направлена на рассмотрение и обобщение основных проблем Гражданской авиации, с которыми сталкиваются члены Ассоциации, и формирование предложений о путях их решения.

Разработанные предложения Комитетов направляются в аэропорты России и стран СНГ как рекомендательный материал или входят как дополнения или изменения в руководящие документы органов Государственного управления ГА стран СНГ (Наставления, Положения, Руководства).

Заседания Комитетов проводятся по мере необходимости, но не реже двух раз в год.

#### **Основные задачи и направления деятельности Комитетов.**

*Технический комитет* рассматривает вопросы по созданию, внедрению и эксплуатации:

- спецмашин и механизмов для технического обслуживания воздушных судов;
- средств перронной и внутривокзальной механизации и автоматизации;
- систем и средств обслуживания пассажиров и обработки багажа и грузов;
- а также решение ряда смежных проблем.

*Комитет по аэродромному обеспечению:*

- рассмотрение вопросов зимнего и летнего содержания аэродромов;
- создания, внедрение и эксплуатация аэродромной техники и оборудования;
- контроль состояния и ремонта взлетно-посадочных полос, светосигнального оборудования и электроснабжения аэропортов;
- проектирование и строительство аэродромов;
- сертификации и лицензирование аэропортов, аэродромов, оборудования и персонала;
- охраны окружающей среды и решение задач, связанных с орнитологией;
- разработка нормативных документов по задачам Комитета.

*Юридически-правовой комитет:*

- содействие интеграционным процессам между странами СНГ и Балтии, а также с мировым авиационным сообществом путем формирования непротиворечивой законодательно-правовой базы функционирования Гражданской авиации;
- содействие формированию отраслевой нормативно-правовой базы, не ущемляющей интересы аэропортов;
- анализ деятельности и оценки соответствия существующей законодательно-правовой базы аэропортов и выработка рекомендаций по ее развитию, совершенствованию и соответствию международным нормам и правилам;
- формирование базы данных по существующей законодательно-правовой базе функционирования Гражданской авиации в целом и аэропортов в частности;

- подготовка, в случае необходимости, рекомендаций для органов государственной власти и управления и обращений к ним.
- объектами внимания Комитета являются: проекты законов об аэропортах; проекты воздушных кодексов стран СНГ; нормативные документы по сертификации аэропортов и их комплексов; условия лицензирования деятельности аэропортов; нормы, правила, рекомендации международных организаций Гражданской авиации (ИКАО, ИАТА и др.).

*Экономический комитет:*

- взаимоотношения между аэропортами и авиакомпаниями;
- разработка рекомендаций по единым тарифам и ставкам сборов за обслуживание воздушных судов;
- анализ статистики;
- прогнозирование объема перевозок, экономического эффекта от либерализации воздушного транспорта, конкуренции между воздушным и другими видами транспорта;
- подготовка и переподготовка кадров;
- решение ряда смежных проблем.

*Комитет по авиаГСМ:*

- рассмотрение вопросов о взаимоотношениях служб топливозаправочных комплексов (ТЗК) аэропортов с производителями и поставщиками авиа ГСМ;
- вопросы сертификации служб авиа ГСМ и лицензирования деятельности ТЗК аэропортов;
- консультации по созданию, внедрению и эксплуатации техники и оборудования для заправки воздушных судов;
- вопросы содержания и хранения авиа ГСМ;
- помощь в разработке организационно-правовых норм деятельности ТЗК аэропортов, повышение квалификации ведущих специалистов.

*Комитет по авиационной безопасности:*

- распространение передового опыта в области авиационной безопасности;
- оказание содействия в сертификации аэропортов по авиационной безопасности;
- подготовка и повышение квалификации руководителей и специалистов служб авиационной безопасности аэропортов;
- оказание содействия в проведении научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по авиационной безопасности;
- участие в разработке проектов законодательных и нормативных актов, в той или иной степени затрагивающих интересы обеспечения авиационной безопасности аэропортов.

*Комитет по экологии:*

- подготовка и переработка нормативных документов в области охраны окружающей среды применительно к аэропортам;
- внедрение новых экологически чистых технологий в аэропортах;
- системы мониторинга авиационного шума и загрязнения воздуха в районе аэропорта;
- проблемы снижения эмиссии авиадвигателей;
- подготовка и переподготовка кадров, занимающимися вопросами охраны окружающей среды в аэропортах.

*Комитет по информационным (ИТ) технологиям:*

- анализ состояния дел по внедрению ИТ в аэропортах России и за рубежом. Выявление проблем создания и развития систем управления для авиационно-транспортных узлов; пути их решения и приоритетность. Прогнозирование тенденций развития ИТ на ВТ;
- разработка методологии и основных принципов построения КИС аэроузлов;
- научно-техническая экспертиза проектных решений, обоснование рекомендаций и предложений для реализации и внедрения;

- координация и организационно-методическое руководство работ по разработке и внедрению типовых решений в отрасли.
- систематизация опыта внедрения и эксплуатации АСУ, АСУ ТП, КИС и распространение его по отрасли;
- организация работы системы взаимного информирования, обмена опытом и повышения квалификации в отрасли;
- организация и участие в разработке отраслевых и межотраслевых стандартов в области управления информацией;
- разработка концепции Центра единых нормативных информационных баз отрасли и организация его создания.

За период своей деятельности Ассоциация организовала и провела 29 Международных конференций и выставок, которые являются наиболее продуктивной формой обмена передовым отечественным и мировым опытом, а также стимулирования разработок и производства новых типов техники и оборудования.

### **1.5. Двусторонние соглашения государств**

Как видно из вышеизложенного, все основные принципы и нормы международного воздушного права, имеющие непосредственное отношение к воздушным сообщениям, созданы на основе норм, принципов и положений, разработанных многосторонними межгосударственными соглашениями (конвенциями) и на основе дополнений приложений к конвенциям и документов, разработанных международными организациями воздушного транспорта.

Однако, процедура заключения многосторонних соглашений достаточно сложна, в основном из-за необходимости образования специальных учреждений или организаций для процедуры их проведения в жизнь, а также из-за существующих особенностей и противоречий в национальных законодательствах различных государств. Достаточно эффективно работают



лишь те межгосударственные соглашения, которые были приняты на раннем этапе развития воздушных сообщений, устанавливая основополагающие нормы воздушных сообщений.

В настоящее время большинство государств заключают двусторонние соглашения по взаимному использованию воздушного пространства и коммерческой деятельности, регулирующие воздушные сообщения непосредственно между договаривающимися государствами, устанавливая нормы прямого действия, касающиеся непосредственно деятельности конкретных авиапредприятий.

Двусторонние соглашения о воздушном сообщении между правительствами договаривающихся стран на сегодняшний день являются основным международно-правовым документом, определяющим порядок осуществления воздушного сообщения между этими странами. Международные воздушные сообщения Российской Федерации строятся на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных правительством бывшего СССР и Правительством Российской Федерации, являющейся его правопреемником, с правительствами соответствующих государств. В настоящее время такие соглашения заключены со 137 странами.

Как правило, соглашения о воздушном сообщении содержат перечень договорных линий, по которым каждая из сторон разрешает полеты воздушным судам другой стороны, а также коммерческие права, которые могут использоваться при выполнении предусмотренных соглашением полетов.

Основным положением двустороннего соглашения является назначение авиапредприятия – основного субъекта правоотношений между государствами – авиакомпаний и аэропортов.

Двусторонние соглашения могут содержать положения об аэропортовых и аэронавигационных сборах, о праве свободной продажи перевозок и назначения агентов по продаже, об освобождении от двойного налогообложения доходов авиапредприятий и работников представительств и

некоторые другие вопросы. Структурный состав двустороннего соглашения представлен в табл. 1.

Таблица 1.

## Структурный состав двустороннего соглашения

<b>1</b>	<b>ПРЕАМБУЛА</b>
<b>2</b>	<b>ОПРЕДЕЛЕНИЯ</b>
<b>3</b>	<p><b>СТАТЬИ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>О предоставлении прав.</li> <li>О справедливой и равной возможности.</li> <li>О назначениях и полномочиях.</li> <li>Об отмене или приостановлении разрешения на эксплуатацию.</li> <li>О емкости.</li> <li>О тарифах.</li> <li>О статистике.</li> <li>О коммерческих операциях.</li> <li>О летной годности.</li> <li>Об авиационной безопасности.</li> <li>О таможенных пошлинах.</li> <li>О налогах.</li> <li>О сборах с пользователей.</li> <li>О применении законов.</li> <li>О консультациях.</li> <li>Об урегулировании спорных вопросов.</li> <li>О денонсации.</li> <li>О многостороннем соглашении.</li> <li>О регистрации.</li> <li>О вступлении в силу.</li> <li>Положение о подписании.</li> </ul>
<b>4</b>	<p><b>ПРИЛОЖЕНИЯ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Права на маршруты (таблицы маршрутов).</li> <li>Права на перевозку.</li> <li>Права на эксплуатацию.</li> <li>Права на емкость.</li> <li>Права на чартерные рейсы и пр.</li> </ul>
<b>5</b>	<p><b>ПРОТОКОЛ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Дополнение к соглашению.</li> <li>Уточнение соглашения.</li> <li>Изменение соглашения.</li> </ul>
<b>6</b>	<p><b>ОБМЕН ПИСЬМАМИ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Изложение и уточнение позиций.</li> </ul>

## **ГЛАВА 2. Воздушное законодательство Российской Федерации (РФ)**

Воздушное законодательство РФ, обеспечивающее правовую и организационную деятельность гражданской авиации (ГА), занимает особое место в системе нормативно-правых обязательств государства так, как оно не должно находиться в противоречии с нормами Международного воздушного права; с нормами и правилами Конвенций, участником которых является государство; стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, и одновременно должно соответствовать нормам и требованиям национального законодательства: Конституция РФ, Гражданскому кодексу и другим федеральным законам.

Воздушное законодательство РФ устанавливает, в первую очередь: правовые основы использования воздушного пространства над территорией РФ, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем; – обеспечение коммерческой деятельности при использовании воздушного пространства собственными и иностранными авиаперевозчиками; – обеспечение наземного обслуживания авиаперевозок на территории РФ и иностранной территории.

Принципы и нормы Воздушного законодательства РФ разработаны на основе: Воздушного кодекса (ВК); Федеральных законов; указов Президента; постановлений Правительства; Федеральных правил использования воздушного пространства; Федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ (рис. 6).

Воздушное законодательство предусматривает государственное регулирование воздушного транспорта путем установления норм правоотношений между субъектами, использующими, эксплуатирующими и обслуживающими перевозки.



Рис. 6. Воздушное законодательство РФ.

Государственное регулирование деятельности авиапредприятий на основе воздушного законодательства представлено на схеме (рис. 7).

Государственная система правовых отношений несмотря на различные формы собственности авиапредприятий устанавливает общие правила деятельности авиапредприятий и общие принципы ответственности, которые и должны обеспечить безопасность на воздушном транспорте, а также регулярность авиаперевозок при их качественном обслуживании.

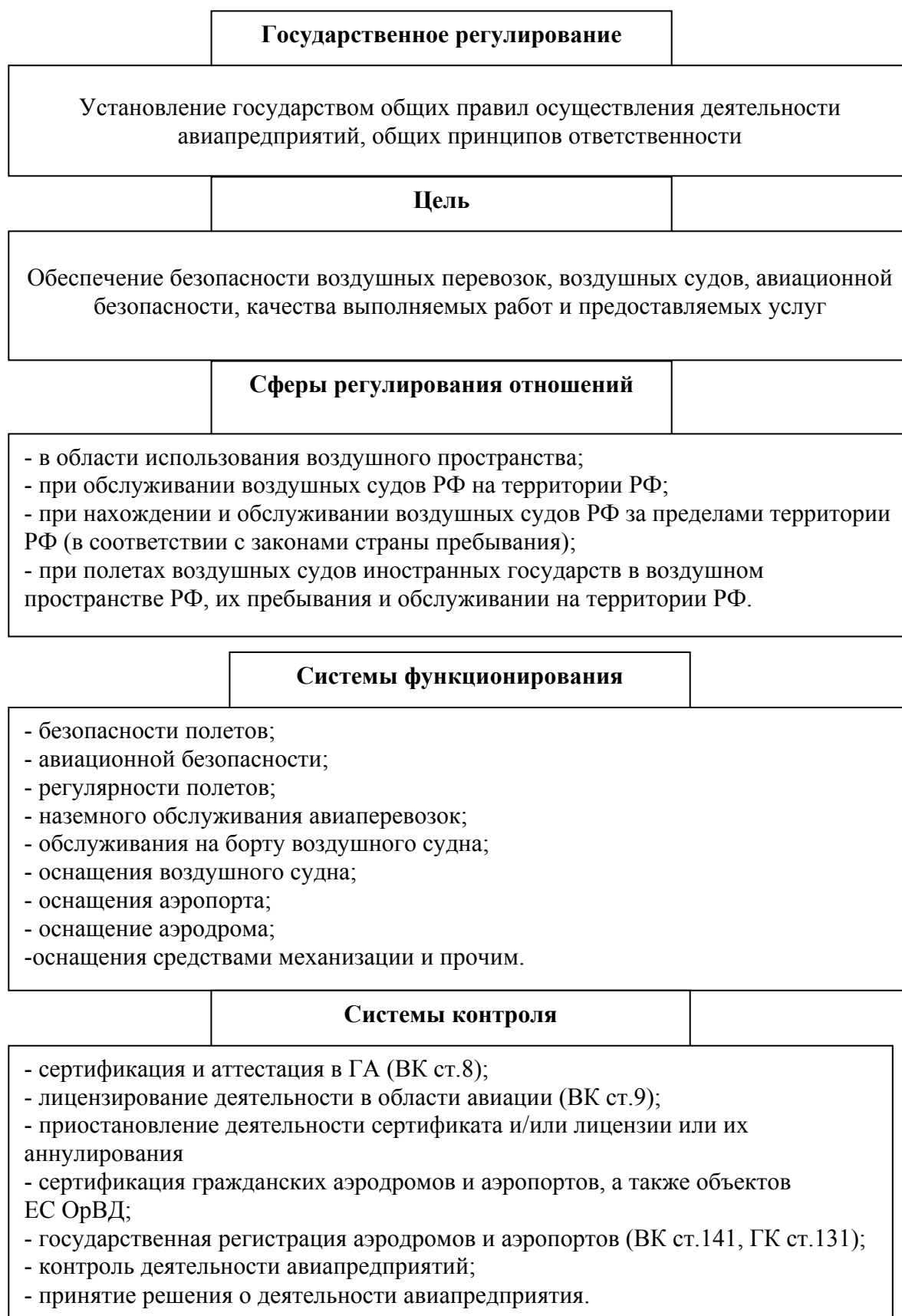


Рис. 7. Государственное регулирование деятельности авиапредприятий

Представленные на схеме сферы регулирования отношений при авиаперевозках обеспечиваются большим количеством различных систем, служб и производств и технического обслуживания. Для обеспечения их безопасной и качественной работы необходим контроль со стороны государства, который в первую очередь требует сертификации, аттестации используемого оборудования, технических средств, средств механизации и прочее, а также лицензирование аэропортовой деятельности.

## 2.1. Воздушный кодекс Российской Федерации

1 апреля 1997 года введен в действие новый Воздушный кодекс РФ (ФЗ №60 от 19 марта 1997 г.). Настоящий кодекс устанавливает «правовые основы использования воздушного пространства РФ и деятельности в области авиации». Воздушный кодекс РФ создавался в новых экономических условиях, в условиях становления рыночных отношений и частной собственности, соответственно правовые нормы ВК, прежде всего, устанавливают правовые отношения к имуществу, к защите прав коммерческой деятельности в сфере авиаперевозок и авиационных работ, а также в сфере взаимоотношений между разделившимися авиапредприятиями - аэропортами, авиакомпаниями и индивидуальными предпринимателями, независимо от их форм собственности.

В результате появились авиапредприятия с различной формой собственности. Состав и формы собственности авиапредприятий представлены в таблице 2.

Таблица 2.

Состав и формы собственности авиапредприятий

Авиапредприятия	Форма собственности
<b>Авиапредприятия:</b> - госпредприятия, - казенные предприятия, - акционерные общества закрытого и открытого типа, - самостоятельные предприятия	- государственная, - частная, - смешанная, - акционерная, - различные формы собственности

<p><b>Аэропорты:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- госпредприятия федерального значения,</li> <li>- госпредприятия регионального значения,</li> <li>- госпредприятия муниципального значения;</li> <li>- самостоятельные предприятия,</li> <li>- акционерные общества</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- государственная,</li> <li>- частная,</li> <li>- смешанная,</li> <li>- акционерная</li> </ul>
<p><b>Авиакомпании:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- акционерные общества закрытого и открытого типа</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- государственная,</li> <li>- частная,</li> <li>- смешанная,</li> <li>- акционерная</li> </ul>
<p><b>Ассоциации:</b></p> <p>Эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), Международная ассоциация аэропортов (АСИ), «Авиаинвест»</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- акционерная,</li> <li>- смешанная</li> </ul>
<p><b>Новые структуры:</b></p> <p>«АвиаГСМ», «Авиатехсервис», «Аэротранс»</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- акционерная</li> </ul>

ВК 1997 года отличается от кодекса 1983 года тем, что вводит гражданскую авиацию в рыночную экономику. Прежде всего, это представлено ст. 7 ВК по которой «имущество гражданской и экспериментальной авиации – воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие, предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства, могут находиться в собственности юридических лиц. В собственности граждан Российской Федерации могут находиться гражданские воздушные суда».

Установление «частной собственности на имущество авиации» требует с одной стороны сохранения ответственности государства за его эксплуатацию и за обеспечение безопасности при авиационной деятельности и одновременно обеспечения коммерческих интересов государства при эксплуатации этой собственности.

В ВК организационно-правовое обеспечение со стороны государства возлагается на «специально уполномоченные органы», деятельность которых заключается в регулировании и контроле деятельности авиапредприятий ГА. Авиапредприятия получили свободу в хозяйственной деятельности, и теперь со

стороны государства осуществляется только регулирование, контроль и надзор за этой деятельностью. Функции государственного регулирования сводятся к разработке политики развития ГА и нормативно-правовой базы по конкретным сферам деятельности, определяемым как интересы государства, так и непосредственно и интересы авиапредприятий.

Государственному регулированию подлежат следующие сферы деятельности:

- приватизация авиапредприятий;
- регистрация формы собственности авиапредприятий;
- разгосударствление, разделение объединенных авиаотрядов на аэропорт и авиакомпанию;
- заключение международных договоров и соглашений;
- сертификация и лицензирование авиационной деятельности;
- формирование и организация деятельности органов управления и контроля авиапредприятий;
- финансирование авиапредприятий;
- налогообложение авиапредприятий;
- отвод земли для строительства земли и реконструкции аэропортов;
- инвестирование развития инфраструктуры аэропортов;
- формирование ставок сборов и тарифов за наземное обслуживание авиаперевозок;
- формирование Единой системы организации воздушного движения (ЕСОВД) и др.

Контролирующие функции в ГА заключаются в том, что государство требует и обеспечивает сертификацию авиационных предприятий, аттестацию авиационного персонала, а также лицензирование на конкурсной основе авиационной деятельности.

«Обязательной сертификации подлежат юридические лица – разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной



деятельности; юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэродромы, аэропорты, образовательные учреждения и др., а также юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасностью. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно».

Помимо контролирующей функции на государственные органы возлагаются функции по разработке документов, регулирующих деятельность авиапредприятий в отношении:

- стабилизации рынка воздушных перевозок (контроль финансов – экономического состояния авиапредприятий – аэропортов);
- структурной демонополизации авиапредприятий, разделения аэропортовой и авиатранспортной деятельности;
- антимонопольного регулирования ценовой политики, аэропортовых ставок сборов, тарифов и цен за наземное обслуживание и тарифов на авиаперевозки путем создания конкурентной среды без дискриминационных условий естественных монополий – аэропортов и чартерных перевозчиков;
- контроля за приватизацией госимущества и повышения эффективности его использования;
- государственной поддержки отдельных авиапредприятий и принятия решений о банкротстве;
- кадровой и социальной политики;
- развития международного сотрудничества и внешнеэкономических связей РФ с международными организациями и др.

Принимаемые по этим вопросам решения с одной стороны должны устанавливать объективный и четкий порядок процедуры оценки деятельности авиапредприятий, с другой стороны защищать интересы государства с учетом новых экономических взаимоотношений.

На данном этапе организационно-правовые нормы отрасли приобрели форму более жесткого регулирования со стороны государства в силу сложившейся ситуации в стране и соответственно применения более жестких мер по усилению обеспечения безопасности авиаперевозок. Обеспечение авиационной безопасности в ВК представлено в новой главе: *Авиационная безопасность*, которая понимается как «состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации». Обеспечение авиационной безопасности возлагается на службы авиационной безопасности, которые имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия.

Обязательному предполетному досмотру подлежат: воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи находящиеся при пассажире, а также грузы и почта.

При отказе пассажира от предполетного досмотра договор воздушной перевозки с ним считается расторгнутым.

Правила проведения предполетного досмотра устанавливаются федеральными авиационными правилами.

В настоящее время при расширении и увеличении объема международных авиаперевозок все больше возрастает роль международных институтов и международного воздушного права. Воздушное законодательство РФ и основные статьи ВК разработаны на основе Международных Конвенций, стандартов и рекомендуемой практики ИКАО.

Вопрос отношения к правовым нормам международных договоров, подписанных РФ, решаются в ВК на основании Конституции РФ, а именно: «если международным договором РФ установлены иные правила, чем, те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, принимаются правила международного договора».

Особое место в Воздушном кодексе занимает новая глава: Авиационные предприятия. Под *авиационным предприятием* понимается – юридическое лицо независимо от его организационно- правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность при наличии сертификата эксплуатанта и соответствующей лицензии.

«Под *эксплуатантом* понимается – гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, использующие воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Требования к эксплуатанту определяются Федеральными авиационными правилами».

Создание на территории РФ авиапредприятия с участием иностранного капитала допускается при условии, что доля иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином РФ и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть его состава.

Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность на территории РФ в соответствии с российским законодательством, соответствующими международными договорами и лицензиями, полученными от российских властей. Внутренние перевозки на территории РФ могут ими осуществляться только на основании специального разрешения уполномоченного органа в области гражданской авиации.

На территории РФ признается действительным свидетельство эксплуатанта, выданное в иностранном государстве и соответствующее признаваемым международным стандартам Российской Федерацией.

Предусмотрен контроль за деятельностью авиапредприятий и юридических лиц и меры воздействия при нарушении ими законодательства, международных договоров и условий, выданных им лицензий, в виде: предупреждение, лишение соответствующих разрешений, сертификата, лицензии, либо приостановление или ограничение действия этих документов, наложение штрафа.

В отдельной главе ВК представлены определения аэродрома, аэропорта и объектов единой системы воздушного движения.

«Аэродром – это участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями оборудованием, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. Аэродромы подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации».

«Аэропорт это комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников».

С правовой точки зрения аэропорт – это авиационное предприятие, являющееся юридическим лицом независимо от его организационной и правовой формы собственности, обеспечивающее за соответствующую плату наземное обслуживание воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза и почты. Деятельность аэропорта осуществляется в интересах пассажиров и других клиентов – потребителей авиауслуг.

«Международный аэропорт – это аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные

перевозки и в котором осуществляется таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль».

Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов воздушных судов или международного аэропорта принимается Правительством РФ. Порядок открытия или закрытия аэродрома либо аэропорта устанавливается Федеральными авиационными правилами.

Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации с включением данных о них соответственно в Государственный реестр гражданских аэродромов и аэропортов РФ только при наличии сертификатов (свидетельств) годности. Аэропорты и аэродромы ГА подлежат обязательной сертификации. Порядок сертификации аэропортов и аэродромов, их оборудования и перечень этого оборудования определяются федеральными авиационными правилами.

Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах должно обеспечиваться на единообразных условиях. Они могут быть закрыты для приема и отправки воздушных судов только в связи с техническими метеорологическими условиями, угрожающими безопасности полетов или в соответствии с решением Правительства РФ.

Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации (АИП).

Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации.

«Внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории РФ. Международная воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены: соответственно на территории двух государств; на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства».

Что касается непосредственно правил авиаперевозок, то в главе «Воздушные перевозки» определяются общие принципы их регулирования, предоставляя перевозчикам возможность самим решать конкретные вопросы по обеспечению воздушных перевозок.

«Перевозчики вправе устанавливать свои правила перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. Перевозчиком признается эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление авиаперевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договора воздушной перевозки».

Правила формирования и применения тарифов, применения сборов и продажи перевозок устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. Конкретные тарифы определяются с учетом вышесказанного, перевозчиками.

Для чартерных перевозок могут устанавливаться договорные цены. В целях защиты регулярных воздушных перевозок могут устанавливаться минимальные цены на выполнение чартерных рейсов по тем же маршрутам.

Статьи в ВК касающиеся договора перевозки, перевозочных документов, договорных обязательств, предоставляемых услуг и льгот пассажирам, а также отдельные правила перевозки багажа и грузов полностью повторяют соответствующие статьи Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ), без учета специфики отрасли.

Отдельная глава ВК устанавливает ответственность перевозчика, за причинение вреда жизни или здоровью пассажира ВС, за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, это глава тоже взята из ГК РФ.

Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя выделена в главу, регулиющую вопросы авиационного страхования. Хотя правовое регулирование этих вопросов в условиях конкуренции между авиапредприятиями на рынке перевозок в настоящее время имеет большое значение.

Представленные в ВК виды и нормы обязательного страхования ответственности приведены в таблице 3.

Таблица 3

### Страхование ответственности при воздушных перевозках

<b>Обязательное страхование ответственности:</b>	<b>Размер страховой суммы</b>
Перевозчика перед пассажирами	за вред, причиненный жизни и здоровью: не менее, чем 1000 min размеров оплаты труда; за вред, причиненный багажу не менее чем 2 min размера оплаты труда; за вред, причиненный находящимся при пассажире вещам; не менее чем 10 min размеров оплаты труда
Перевозчика перед грузоотправителем	за утрату, недостачу или повреждение груза; не менее чем 2 min размера оплаты труда за каждый кг груза

Владельца ВС перед третьими лицами	за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц; не мене, чем 2 min размера оплаты труда за каждый кг max взлетного веса ВС
Эксплуатанта при авиационных работах	за вред, который может быть причинен в связи с выполнением авиационных работ
Страхование жизни и здоровья членов экипажа ВС	За каждого члена экипажа ВС: не менее чем 1000 min размеров оплаты труда
При выполнении международных полетов: не менее размера предусмотренного законодательством иностранного государства по соответствующему виду страхования	

Довольно консервативно владельцы отдельных комплексов и операторы аэропортов относятся к страхованию деятельности в аэропорту. Однако, эффективное функционирование аэропортов, зависит от большого количества различного вида рисков.

Случаи обязательного страхования ответственности аэропортовой деятельности и виды рисков:

*1. Виды рисков, подлежащих страхованию - «застрахованные риски»:*

- причинение вреда жизни и здоровью физических лиц;
- причинение вреда имуществу физических и/или юридических лиц.

*2. Территория ответственности аэропорта - «застрахованная территория»:*

- территория зданий, сооружений аэропорта;
- территория воздушного пространства, закрепленная за службами УВД аэропорта.

*3. Аэропортовая деятельность - «застрахованная аэропортовая деятельность»:*

- ангарное обслуживание ВС;
- диспетчерская служба УВД;
- хранение ГСМ;



- погрузочно-разгрузочные операции;
- орнитологическое обеспечение;
- складское хранение;
- обслуживание пассажиров;
- аварийно-спасательное обеспечение;
- радиотехническое обеспечение;
- очистка ВС;
- электрические цепи, сигнальные и осветительные огни;
- обеспечение бортовым питанием и т.д.

Мировая практика и практика отечественных аэропортов и авиапредприятий доказывает необходимость этого вида деятельности, так как обязательное страхование ответственности является инструментом контроля за деятельностью авиапредприятия со стороны государственных органов, определяющим имущественные возможности ответственности перед пользователями услуг. С другой стороны это необходимый финансовый механизм обеспечения экономической жизнеспособности самого авиапредприятия – аэропорта.

Основанием для определения ответственности при авиаперевозках является Законодательство Российской Федерации, международные договора Российской Федерации, а также договор перевозки.

Международные договора, касающиеся ответственности перевозчика и эксплуатанта – это, рассмотренные ранее, Варшавская и Римская конвенции и протоколы об изменениях и дополнениях к этим конвенциям. Все они действуют в отношении конкретно оговоренных в них случаев, и не применяются к любым международным перевозкам (Варшавская конвенция, Гаагский протокол) или любым международным полетам (Римская конвенция).

Российское Законодательство применяется при определении ответственности при внутренних перевозках и полетах, а также при

международных перевозках, не подпадающих под действие соответствующих международных договоров.

Согласно Воздушному кодексу ответственность перевозчика при внутригосударственных перевозках за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира определяется правилами главы 59 ГК РФ. Это означает отказ от общепринятого в мировой практике особого режима ответственности перевозчика, предусматривающего установление пределов такой ответственности.

Перевозчик несет ответственность за жизнь и здоровье пассажира с момента прохождения им предполетного досмотра и до момента, когда пассажир под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза, а также вещей находящихся при пассажире, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения причинения вреда или, что такие меры невозможно было принять. Установлены пределы такой ответственности в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа или груза. В отношении вещей, находящихся при пассажире, возмещение выплачивается в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления в размере не более чем десять установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда. Такой разный подход к режиму ответственности за зарегистрированный и незарегистрированный багаж представляется необоснованным, тем более что он не соответствует мировой практике.

Совершенно по-новому решен в Воздушном кодексе вопрос об ответственности перевозчика «за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения». Перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час «просрочки», но не более чем пятьдесят процентов

провозной платы. Перевозчик освобождается от уплаты штрафа, если докажет, что «просрочка» имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Такой подход не соответствует принципу возмещения вреда или ущерба, применяемого мировой практикой.

Отсутствие определения понятия «задержка» применительно к перевозке пассажира, багажа и груза, затрудняет использование данной статьи ВК.

На схеме (рис. 8) приведены виды и пределы ответственности перевозчика при внутренних и международных перевозках.

Воздушный кодекс определяет порядок и сроки предъявления претензий к перевозчику при возмещении вреда при авиаперевозке. На схеме (рис. 9) представлены условия, сроки подачи претензий и условия, сроки подачи иска.

ВК установил основополагающие правовые и организационные нормы государственного регулирования воздушного транспорта и естественно оставил возможность для дальнейшего их уточнения и дополнения с учетом меняющихся условий и взаимоотношений государства и авиапредприятий ГА, путем разработки Федеральных авиационных правил и соответствующих нормативных актов.



Рис. 8. Пределы ответственности при воздушных перевозках

**Претензии и иски, подаваемые в случае неисправностей при авиаперевозке багажа или груза**

**Документы для подачи претензии:**

- акт о неисправности (составляется немедленно при неисправности перевозки);
- заявление в письменной форме;
- перевозочные документы;
- документы, подтверждающие размер суммы выплаты по претензии

**Условия подачи иска:**

- претензия отклонена;
- удовлетворена частично;
- ответ не представлен в срок (ответ на претензию в течение 30 дней)

**Сроки подачи претензии**

При внутренней перевозке	При международной перевозке
- в течение 6 месяцев во всех случаях неисправности при перевозке	- при повреждении или недостатке багажа – в течение 7 дней со дня получения багажа и 14 дней со дня получения груза; - при задержке в доставке багажа или груза в течение 21 дня; - в случае утраты багажа или груза (розыск в течение 21 дня) – в течение 18 месяцев

**Срок исковой давности**

При внутренней перевозке	При международной перевозке
Начинается на следующий день после получения ответа на претензию	Подача иска - в течение 2-х лет с даты прибытия ВС. Срок исчисляется по законодательству страны подачи иска

Рис. 9. Условия подачи претензии и иска

## 2.2. Федеральные законы российской Федерации

Воздушное законодательство РФ помимо Воздушного кодекса основывается на правовых нормах, федеральных законах и документах правительства РФ. Основные законы, постановления Правительства РФ, федеральные авиационные правила, определяющие государственное регулирование воздушного транспорта приведены в таблице 4.

Из представленных федеральных законов следует выделить закон «О техническом регулировании», который устанавливает правовые нормы, регламентирующие систему стандартизации технических отраслей, в том числе и воздушного транспорта.

Существующие отраслевые стандарты и большое количество отраслевой документации по этому закону отменяются или при соответствующей переработке могут носить рекомендательный характер.

Закон вводит новое понятие в законодательство РФ «Техническое регулирование». Установленные нормы по этому закону переносятся в новый вид документов «технические регламенты». «Технические регламенты определяются в целях: защиты жизни или здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества; охраны окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений; предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей. Принятие технических регламентов в иных целях не допускается».

В гражданской авиации этот закон определяет «технические регламенты», авиационной деятельности, порядок их установления, исполнения и контроля со стороны государства (надзоры, инспекции, лицензирование и т.п.).

В результате разработанная на основе технических регламентов отечественная нормативная база будет приведена в соответствие с международными стандартами, что обеспечит соответствие функционирования российских аэропортов мировой системе авиаперевозок.

## Федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства РФ

Постановление «Об одобрении концепции реструктуризации и реформирования ГА РФ» №642, 24.06.98 г.	Постановление «О повышении эффективности использования имущества аэропортов, находящихся в федеральной собственности» №702, 02.07.98	Постановление «О лицензировании деятельности в области ГА» №85, 24.01.98	ФЗ №128 «О лицензировании отдельных видов деятельности» 8.08.01	ФАП «Положения о системе сертификации в ГА РФ». Приказ Минтранса №88, 24.07.01	ФЗ №178 «О приватизации государственного и муниципального имущества» 1.03.02
Приказ 241, 3.02.01 утв. Путин В.В. «Основы политики РФ в области авиационной деятельности до 2010 г.»	ФАП «Сертификация аэропортов. Процедуры» №98, 24.04.00 ФАП №150 23.06.03 Сертификация требования к юридическим лицам осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживанию пассажиров, багажа, грузов и почты.	ФАП «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой ГА. Процедуры сертификации» №11, 4.02.03.	«ФАП полетов в воздушном пространстве» №136, 24.06.02	ФАП «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по электросветотехническому обеспечению полетов» №149, 23.06.03	ФАП «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских ВС» №121, 6.05.00
Минтранс и Госстандарт «правила по проведению аккредитации в системе сертификации в ГА РФ» 02.08.02	ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» 3.12.02	ФЗ «О техническом регулировании» №184, 27.12.02	Постановление «Об утверждении положения о Минтрансе РФ» №395, 30.07.04	Постановление «Об утверждении положения о ФАВТ» №396, 30.07.04	Постановление «Об утверждении положения о ФСНТ» №398, 30.07.04

По закону под «техническим регламентом» понимается Федеральный закон, постановление Правительства, указ Президента РФ либо международный договор, участником которого является РФ.

Все остальные нормативные документы перестают носить обязательный характер, в этом случае ведомства могут оставить их в ранге документов рекомендательного характера.

Законом задаются только существенные требования – эксплуатационные, то есть безопасность, экология, при этом по стандартизации видов деятельности, определяющихся этими техническими регламентами, остаются два вида документов – это национальный стандарт и стандарт авиапредприятия.

Контроль и надзор по закону над производством отменяется. По закону запрещается совмещать контрольные и надзорные функции с функцией сертификации.

По закону аэропорты и их деятельность рассматриваются с точки зрения существующих международных договоров и с учетом международных обязательств РФ в соответствии с Чикагской конвенцией о международной гражданской авиации и другими конвенциями. В связи с этим государственным потребуется определение соответствия существующих документов отрасли требованиям и стандартам ИКАО.

В связи с введением закона «О техническом регулировании», установлен срок пересмотра существующих стандартов, постановлений, правил, Федеральных авиационных правил и других нормативных актов, применяемых в аэропортах гражданской авиации, этот срок определен в 7 лет.

Большой круг вопросов по функционированию аэропортов затрагивает Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» (федеральный закон №128 от 10.02.2002 г.). Закон «регулирует отношения, возникающие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, юридическими лицами и



индивидуальными предпринимателями в связи с осуществлением лицензирования отдельных видов деятельности».

Этот закон не включает полный перечень авиационных работ, от которых зависит безопасность воздушных перевозок, а в некоторых статьях сокращен перечень лицензируемых видов работ в ГА, и этим значительно осложнил деятельность комиссий по лицензированию, а тем самым уменьшил значение контроля и инспектирования отдельных видов деятельности при авиаперевозках.

В настоящее время работа по лицензированию авиационной деятельности проводится в соответствии с Постановлением Правительства РФ «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации» и закон не внес существенных изменений в это Постановление. Постановление основывается на статье 9 ВК «Лицензирование деятельности в области авиации». В статье дается перечень видов деятельности, подлежащих лицензированию, этот перечень отражает весь спектр работ в области авиации:

- деятельности по осуществлению и обеспечению авиаперевозок на коммерческой основе;

- деятельность по обслуживанию воздушного движения, а также обслуживанию воздушных судов, пассажиров, обработке багажа, груза и почты на аэродромах и в аэропортах;

- авиационные работы для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц;

- подготовка специалистов соответствующего уровня;

- деятельность общественных организаций в области авиации.

Федеральный закон уменьшил перечень некоторых видов деятельности, что не способствует обеспечению безопасности авиаперевозок.

Не менее важные вопросы, касающиеся деятельности аэропортов, содержит Федеральный закон «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», определивший участников (субъектов)

правоотношений, деятельность которых регулируется государственным законодательством. Закон защищает государственные интересы и способствует более эффективному использованию государственного имущества.

Закон содержит определение унитарного предприятия, устанавливает его права, ответственность и организационно-правовые основы деятельности аэропортов:

- унитарным предприятием признается коммерческая организация, не наделенная правом собственности на имущество, закрепленное за ней собственником;

- имущество унитарного предприятия принадлежит ему на праве хозяйственного ведения или на праве оперативного управления, является неделимым и не может быть распределено по вкладам (долям, паям), в том числе между работниками унитарного предприятия;

- филиалы и представительства унитарного предприятия не являются юридическими лицами, наделяются имуществом создавшим их унитарным предприятием и др.

В законе четко прописаны правовые нормы государственного регулирования деятельности аэропорта и нормы защищающие интересы государства, однако не учтены возникшие в нашей стране новые формы собственности и системы управления аэропортами, применяемые в большинстве зарубежных стран.

Следует отметить два проекта законов. Один закон касается обеспечения безопасности в ГА. В связи с резко возросшей угрозой террористических актов требуется разработка новых форм их предотвращения, позволяющих более эффективно устранять акты незаконного вмешательства в деятельность авиации, исключать возможность использования воздушных судов в качестве орудия уничтожения людей и наземных объектов. Эти обстоятельства потребовали разработки специального Федерального закона «О государственном регулировании безопасности авиационной деятельности».

Закон устанавливает правовые и организационные основы государственного регулирования и государственных гарантий обеспечения безопасности авиационной деятельности.

Проект второго закона рассматривает актуальные вопросы, касающиеся совершенствования управления авиационной и неавиационной деятельности отдельных агентов, компаний, работающих в аэропортах. Это Федеральный закон «О концессиях». Закон устанавливает правила и нормы взаимоотношений между участниками наземного обеспечения авиаперевозок и направлен на эффективное использование государственного и муниципального имущества на условиях концессионных соглашений. Такая форма деятельности в аэропортах широко применяется в зарубежной практике, устанавливая взаимовыгодные отношения между государством и руководством аэропортов.

### **2.3. Федеральные авиационные правила (ФАП)**

Во многих статьях Воздушного кодекса предусматривается разработка Федеральных авиационных правил (ФАП).

В Воздушном кодексе представлены основные правовые и организационные нормы, требующие юридического толкования, а конкретные правила и нормы определяющие деятельность аэропорта, порядок применения той или иной нормы, а также контроль за их исполнением входят в состав Федеральных авиационных правил. Поэтому в ВК отдельные статьи имеют отсылки к правилам. Федеральные авиационные правила по отдельным видам деятельности (статьям ВК) объединены в соответствующие блоки, структура блоков приведена в таблице 5.

Каждый блок состоит из определенного количества правил, регламентирующих конкретный вид деятельности ГА. Блоки Федеральных авиационных правил корреспондируются с международными правилами FAR/CAP, соответствуют конкретным приложениям ИКАО и соответствующим статьям ВК.

## Федеральные авиационные правила

Блок 1	Блок 6	Блок 7	Блок 8	Блок 9	Блок 11
Общие и процедурные правила	Эксплуатанты и субъекты ГА Сертификация, регистрация и эксплуатация (Приложение 6 ИКАО)	Сертификационные организации и объекты ГА (Приложение 14)	Аэропорты и организации, занимающиеся аэропортовой деятельностью (Приложение 14)	Авиационная электросвязь. Оборудование аэродромов и воздушных трасс. Объекты ЕСОВД (Приложение 10 ИКАО)	Организация воздушного движения (Приложение 11 ИКАО)
Блок 14	Блок 15	Блок 16	Блок 17	Блок 18	Блок 20
Аэродромы и посадочные площадки (Приложение 14 ИКАО). 6 ИКАО)	Метеорологическое обеспечение (Приложение 3 ИКАО)	Охрана окружающей среды от воздействия деятельности авиации (Приложение 16 ИКАО)	Авиационная безопасность (Приложение 17 ИКАО)	Воздушные перевозки и авиационные работы (Приложение 18 ИКАО)	Экономические правила

Всего разрабатывается более 120 Федеральных авиационных правил, часть из них действует, часть находится в стадии разработки или уточнения. В таблице 6 представлен состав восьмого блока правил, определяющих функционирование аэропортов и аэродромов:

Таблица 6.

## Состав восьмого блока ФАП

№ FAR и CAP	№ ФАП	Наименование правил	Статьи ВК	Состояние
1	2	3	4	5
FAR CAP	98	«Сертификация аэропортов. Процедуры»	8,48	Введены в действие
FAR	121	«Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов граждански воздушных судов»	48	Введены в действие
FAR	150	«Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим	8, 9, 10	Введены в

		аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты»		действие
FAR CAP	139	Сертификация аэродромов «Сертификационные правила к аэродромам»	48, 49	Введены в действие
FAR	149	«Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по электросветотехническому обеспечению полетов»	48	Введены в действие

ФАПы, указанные в таблице соответствуют авиационным правилам США и Великобритании.

Все разработанные в настоящее время ФАПы должны соответствовать стандартам ИКАО или техническим регламентам, установленным на этот вид деятельности аэропортов.

«FAR» – федеральным авиационным правилам, согласованным с Федеральным авиационным управлением США («FAA»), и «CAP» – авиационным правилам, согласованным с управлением гражданской авиации Великобритании (CAA).

Авиационные правила Часть 139, разработанные Международным авиационным комитетом (МАК) содержат общие положения и определения основных элементов аэродрома. В правилах регламентируются: рабочая площадь аэродрома и ее составляющие; ограничения и учет препятствий при установленных схемах полетов; визуальные средства обеспечения полетов; радиотехническое и метеорологическое обеспечение; электрообеспечение и электротехническое оборудование; обеспечение безопасности на аэродроме (ограждение, контрольно-пропускной режим и пр.); аварийно-спасательное и противопожарное обеспечение полетов на аэродроме; аэронавигационная информация и приложения по конкретному применению рекомендаций, норм и методов расчета соответствующих параметров и показателей разделов правил.

Федеральные авиационные правила № 150, разработанные Министерством транспорта России содержат общие положения и определения основных видов работ по обслуживанию пассажиров, обработке багажа, груза и почты:

- регистрация билетов и оформление багажа к перевозке;
- оформление перевозочной документации на воздушную перевозку пассажиров и багажа, проведение расчета центровочного графика;
- доставка пассажиров к месту стоянки ВС и организация посадки пассажиров на ВС;
- доставка багажа к месту стоянки ВС, погрузка багажа и его швартовка на борту ВС;
- встреча пассажиров при выходе из ВС, доставка пассажиров в здание аэровокзала;
- выгрузка багажа и ВС, транспортировка багажа и выдача его пассажирам;
- техническое обслуживание и ремонт наземной техники, используемой при обслуживании пассажиров и багажа;
- информационное обеспечение авиаперевозок пассажиров и багажа;
- прием груза и/или почты от грузоотправителей;
- временное хранение груза, его комплектование для последующей воздушной перевозки;
- оформление перевозочной документации на воздушную перевозку груза и почты, проведение расчета центровочного графика;
- доставка груза и почты к месту стоянки ВС;
- погрузка груза и почты, их швартовка на борту ВС;
- выгрузка груза и почты и ВС, доставка груза и почта на территории грузового комплекса;

- раскомплектование груза по прилету, временное хранение груза и почты;
- техническое обслуживание и ремонт наземной техники, используемой при обслуживании груза и почты;
- информационное обеспечение авиаперевозок груза и почты.

ФАП-150 содержат также общие сертификационные требования к Организациям различных производственных подразделений и служб, осуществляющих деятельность в аэропорту; а также представлен перечень документации, необходимый для организации обслуживания пассажиров и обработки багажа, грузов и почты.

## ГЛАВА 3. Правовая корпоративная система аэропорта

### 3.1. Основные документы

Деятельность авиапредприятий ГА (аэропортов, авиакомпаний) осуществляется на основе правовых норм Международного воздушного права, Воздушного законодательства РФ и непосредственно на основе нормативных организационных, инструктивных, руководящих корпоративных документов самого авиапредприятия.

Состав и количество этих документов может быть различным, но они составляют нормативную и организационно-распорядительную систему, обеспечивающую эффективную деятельность авиапредприятия, содержат планы перспективного развития конкретного авиапредприятия, а также обеспечивают безопасность, регулярность, пунктуальность и качество обслуживания авиаперевозок. Состав, а главное, содержание этих документов отвечает требованиям, предъявляемым к ним со стороны государственных и межгосударственных правовых и организационных систем. Основной состав этих документов приведен на рис. 10.

На основании статьи ВК «Перевозчики в праве устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей». Правила воздушных перевозок относятся к любым перевозкам пассажиров, багажа, груза и почты, осуществляемым за плату. Правила содержат нормативные требования к субъектам использующим, эксплуатирующим и обслуживающим авиаперевозки, а также указывают возможности авиаперевозчика и возможности аэропорта, предоставляющего услуги по наземному обслуживанию авиаперевозок. В Правилах определяются права и обязанности сторон по договору авиаперевозки. Структура состава Правил, рекомендуемых ИАТА, приведен на схеме (рис. 11).



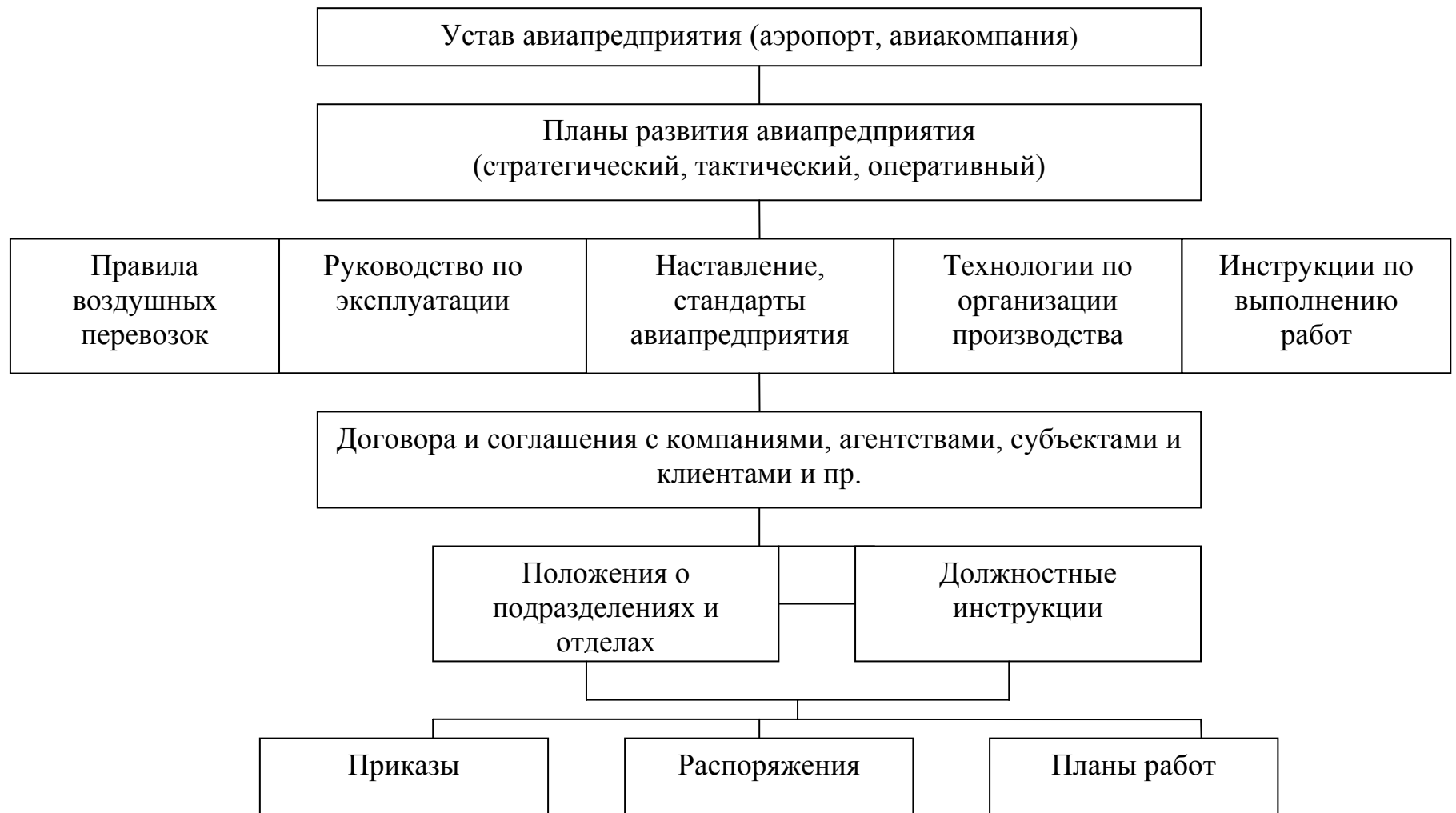


Рис. 10. Состав документов правовой корпоративной системы аэропорта

<b>Правила перевозки пассажиров и багажа – значение, изменение, взаимоотношение с законодательством РФ</b>	
<b>Условия воздушной перевозки</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- перевозочная документация</li> <li>- расписание, маршрут, остановки в пути</li> <li>- административные формальности</li> <li>- обслуживание пассажиров по вылету, на борту ВС, по прилету и наземное обслуживание</li> <li>- отказ от (в) перевозки (е)</li> </ul>	
<b>Билет</b>	
Возврат суммы оплаты	
<b>Бронирование</b>	
Тарифы, сборы, скидки	
<b>Перевозка отдельных категорий пассажиров</b>	
Бизнес, детей, инвалидов (больных), групп с повышенной комфортностью, транзит (трансфер), VIP, по спецпрограммам	
<b>Перевозка багажа</b>	
Зарегистрированный багаж, ручная кладь, не принимаемый к перевозке, в ограниченном количестве, оружие, спец. багаж, животные, негабаритный, в салоне, упаковка, получение, хранение	
<b>Ответственность перевозчика и пассажира</b>	
Пределы ответственности	
<b>Порядок предъявления претензии и иска</b>	
Сроки подачи претензий и иска	

Рис. 11. Структура состава правил воздушных перевозок

Правила, Руководства по эксплуатации, Постановления, Стандарты предприятия – это документы, разрабатываемые непосредственно в аэропорту и содержащие нормативно-организационное руководство по выполнению конкретных видов работ данного аэропорта. К этим документам, помимо правил, относят:

- Руководство по эксплуатации аэропорта;
- Руководство по производству полетов (РПП);
- Руководство по воздушным перевозкам пассажиров и багажа;
- Руководство по воздушным перевозкам грузов и почты;
- Руководство по подготовке авиационного персонала (РПАП);
- Руководство по технической эксплуатации воздушных судов;
- Постановление по организации международных воздушных перевозок;
- Стандарт предприятия «Обслуживание пассажиров в аэропорту»;
- Стандарт предприятия «Обслуживание международных авиaperезвозок»

и др.

Документы по технологиям представляют конкретные положения по выполнению технологических операций, состав персонала и требуемые средства механизации для выполнения различного вида работ.

Инструкции представляют более конкретные функции исполнителя, выполняющего данные технологические операции.

В настоящее время коммерческая деятельность аэропорта основывается на заключении различного рода договоров и соглашений, касающихся непосредственно авиационной деятельности аэропорта, авиаперевозчиков и их агентов, а также договора и соглашения, заключаемые для осуществления неавиационной деятельности самим аэропортом и авиаперевозчиками, использующими услуги данного аэропорта.

Основными соглашениями, регулирующими авиационную коммерческую деятельность аэропорта, являются:

«Договор о взаимном предоставлении услуг» заключается аэропортом с авиаперевозчиком (авиакомпанией) на предоставление всего комплекса услуг по обеспечению вылета, прилета воздушных судов, обслуживания пассажиров, экипажа, обработки багажа и груза, заправке топливом, обеспечении безопасности, улучшения условий обслуживания в аэропорту;

Соглашение о взаимных воздушных перевозках «Интерлайн» – обеспечивает взаимное признание перевозочных документов авиакомпаний в них участвующих в обслуживающем их аэропорту;

«Договор о наземном обслуживании» – заключается аэропортом с авиакомпанией о предоставлении наземного обслуживания в данном аэропорту силами аэропорта или его агентов;

«Договор о генеральном агенте» – предусматривает взаимное назначение авиакомпаниями и аэропортами генеральных агентов на территориях определенных в соглашении;

«Договор чартера» – может быть заключен аэропортом с авиаперевозчиком на обслуживание одной чартерной перевозки или нескольких перевозок на определенный период времени.

Таким образом, деятельность аэропортов по обслуживанию воздушных перевозок регулируется межгосударственными многосторонними и двухсторонними соглашениями и договорами; законодательством стран на территории которых они находятся и осуществляют свою деятельность, коммерческими соглашениями, которые они заключают непосредственно с аэропортами, авиакомпаниями, турфирмами, агентствами; а также корпоративными документами, разработанными с учетом конкретных условий и возможностей данного аэропорта.

### **3.2. Руководство по эксплуатации аэропорта**

Руководство по эксплуатации аэропорта является основным документом, устанавливающим требования ко всем производственным подразделениям и

службам аэропорта при обеспечении взлетно-посадочных операций, технического обслуживания воздушных судов и обслуживания пассажиров обработки багажа, груза и почты.

Руководство по эксплуатации представляет собой документ с описанием различных видов работ аэропорта и содержит все документы, которые обязательны и необходимы для выполнения этих работ, а также содержит общую информацию об аэропорте и его персонале.

Функционирование даже сравнительно небольшого аэропорта – достаточно сложный процесс. В крупном аэропорту деятельность всех подразделений еще более многофункциональна и разнообразна по техническим и технологическим операциям.

Руководство по эксплуатации описывает аэропорт (как единое целое) и все процедуры, которые необходимы для различных условий его эксплуатации. В руководстве приводится описание основных элементов инфраструктуры и оборудования аэропорта.

Руководство по эксплуатации является стандартом предприятия, регламентирующим функционирование аэропорта. Руководство разрабатывается по отдельным подразделениям и отдельным производственным процессам. Ниже представлен примерный состав общего руководства по функционированию аэропорта, учитывающий различные функции аэропорта:

***Введение.***

Назначение и содержание руководства.

Форма и перечень содержания.

***Техническая область управления.***

Статус, класс аэропорта, годовое количество авиаперевозок.

Юридический статус, адрес аэропорта сертификат и лицензия.

Общее число часов функционирования.

Географические широта и долгота аэропорта, сеть основной энергетической системы, место аэропорта относительно контрольных пунктов, превышение перронных стоянок ВС и порогов ВПП, температура воздуха, характерная для аэропорта, высота местоположения.

Длина ИВПП и их ориентирование.

Описание перронных стоянок ВС и рулежных дорожек.

Аварийно-спасательная и противопожарная службы.

УВД. Служба (ЕС ОрВД).

Радионавигационные средства аэропорта.

Служба аэронавигационной информации.

Организационная структура администрации аэропорта: фамилии и адреса основных лиц руководящего состава.

Статистические данные о деятельности аэропорта: пассажиропотоки, выполняемые операции, обслуживаемые авиакомпании, основные типы обслуживаемых ВС.

Статистические данные по аэропорту: число штатных работников, аэропорта и отдельно сферы материального обеспечения.

#### ***Административные процедуры.***

Процедуры для составления документов об авиационных происшествиях.

Процедуры публикации отчетов по функциональному состоянию оборудования.

Процедуры по регистрации движения ВС.

Процедуры по управлению строительством объектов, влияющих на безопасность полетов.

Процедуры по управлению доступом в аэропорт и контроль движения автомобилей в то время, когда они находятся в функциональных зонах аэропорта.

Процедуры для контроля работ на перронных стоянках самолетов.

Процедуры по приему, хранению, сортировке, контролю и доставке авиационного топлива.

Процедуры эвакуации аварийных самолетов и т.д.

### ***Характеристики аэродрома.***

Планы с обозначением общего расположения аэропорта и его элементов в нескольких масштабах и обязательно в масштабе 1:2000. Элементы, которые должны быть указаны на них, включают контрольные точки аэропорта, расположение ИВПП, рулежных дорожек, перронных стоянок для ВС, светотехническую систему, включая светосигнальную систему VASIS (систему визуальной индикации глиссады и освещения препятствий), расположение навигационного оборудования вдоль кромок ИВПП, а также расположение зданий аэровокзала, аварийно-спасательной и противопожарной служб.

Описание, и высота расположения препятствий, которые ограничивают использование поверхностей летного поля.

Данные, необходимые для изготовления карты ICAO типа «А», которая обеспечивает экипаж ВС необходимыми сведениями, дающими возможность осуществлять свою деятельность в соответствии с ограничениями на характеристики ИВПП, створа в зонах за ИВПП, свободных от препятствий, концевой полосы безопасности и поверхности набора высоты при взлете.

Данные о заявленных дистанциях взлетной полосы аэропорта и метод их подсчета (РДР – располагаемая дистанция разбега при взлете, РДВ – располагаемая дистанция взлета, РДПВ – располагаемая дистанция прерванного взлета, РДП – располагаемая посадочная дистанция).

Данные о допустимых нагрузках на поверхности ИВПП, рулежных дорожках и перронных стоянках самолетов.

Маркировка порогов ИВПП и других элементов ИВПП.

### ***Эксплуатационные процедуры.***

Процедуры управления наземным движением – правила проезда, правостороннее движение, разметка препятствий для транспорта.

Ответственность и процедуры выполнения штатных эксплуатационных операции на перронной стоянке самолетов, включая оповещение, размещения на перронной стоянке и обслуживание ВС.

Процедуры штатной инспекции зон движения, включающих полосы захода на ИВПП, перронные стоянки ВС, грунтовые участки, дренаж и рулежные дорожки.

Процедуры измерения и обозначения условий состояния поверхности ИВПП – ответственность за сообщения, измерения коэффициента сцепления на ИВПП, глубины и плотности снега, слякоти, льда или воды.

Детальный план обеспечения работы аэропорта при снегопадах, включая прогноз снега и льдообразования; предварительные и конечные прогнозы с указанием продолжительности и интенсивности снегопада; действующие инструкции для работы в условиях выпадения снега; оборудование для технического обслуживания и поддержания необходимых условий эксплуатации аэропорта; мероприятия по очистке ИВПП, рулежных дорожек, перронных стоянок ВС, подъездных путей к аэропорту, а также других зон на территории аэропорта и использование дополнительного оборудования.

Операции по очистке и уборке ИВПП, рулежных дорожек и перронных стоянок ВС.

Подробный план защиты от птиц, включая такие методы, как защита с помощью технических средств, отстрел пернатых, изменение условий окружающей среды.

Специальный уход за ИВПП, рулежными дорожками, перронами, участками с грунтовым покрытием, зонами со строениями и другими зонами.

### ***Аварийно-спасательная и противопожарная служба.***

#### ***Назначение аварийных служб.***

Категории авиационных происшествий: авиационное происшествие с ВС, авиационное происшествие на земле, катастрофа, локальная авария, аварийная ситуация, связанная с погодой, угроза подрыва ВС, угроза подрыва зданий



аэропорта, угол ВС, акт незаконного вмешательства на земле, пожар здания, аварийный заход на посадку в пределах 15 км от аэропорта.

Категория ИСАО для аэропорта.

Радиус действия аварийно-спасательной и противопожарной служб в пределах аэропорта и вне его.

Перечень приспособлений и огнетушительных средств, необходимых для обеспечения требований ИСАО.

Структура аварийных служб аэропорта: организация работы, квалификация персонала и последовательность команд.

Другие сферы ответственности: предупреждение пожаров, хранение опасных грузов.

Процедуры эвакуации поврежденного ВС: общие процедуры для различных ВПП, ликвидация последствий авиационного происшествия, назначение поисковой группы и ее ответственность, выработка плана поиска, этапы поиска.

Медицинские вопросы: количество имеющегося медицинского оборудования, перечень лиц квалифицированного персонала, структура медицинской организации и управления, договоренность о получении медицинской помощи от внешних медицинских учреждений, медицинские процедуры в случае авиационного происшествия, доставка пострадавших в госпиталь.

Ответственность в случае чрезвычайных обстоятельств: управление воздушным движением, аварийно-спасательная и противопожарная службы аэропорта, службы охраны аэропорта, наземные службы, парк транспортных средств, технические службы аэропорта, представители авиакомпаний, персонал администрации аэропорта.

***План обеспечения охраны аэропорта (общее описание и надежность охраны).***

Ответственные за охрану аэропорта: администрация аэропорта и директора аэропорта, авиакомпании и другие представители власти.

Организационная структура обеспечения охраны аэропорта.

Степени охраны: 1) нормальная; 2) период повышенной готовности; 3) набат.

### ***Светосигнальная система аэропорта.***

Степень освещенности ВПП, включая огни, обозначающие зону захода на посадку, и огни порога ВПП.

Светосигнальная система аэропорта: метод функционирования, общая схема включения и отдельные контурные схемы, управление дополнительным освещением, пульт управления.

Процедуры эксплуатации и процедуры программы проверки.

Нарушения технического обслуживания и процедуры по их обнаружению.

Развертывание запасных источников энергии.

Технические схемы всех блоков светосигнальных средств.

Расположение световой сигнализации у препятствий как в пределах аэропорта, так и вне его; ответственность за обслуживание.

### ***Метеорологические службы.***

Организация и структура метеорологических служб: штатная структура и обязанности.

Класс службы и выдаваемая информация – форма сообщений.

Оборудование – использование и обслуживание.

### ***Службы УВД.***

Описание системы УВД в границах воздушного пространства в районе аэропорта, включая организацию и ответственность служб УВД; аэронавигационная информационная служба.

Правила регулирования воздушного пространства и УВД: общие правила полетов. Руководящие правила выбора ИВП и установление схем с указанием курса посадки.

Штатные процедуры.

Мероприятия по снижению шума.

Тревога для обеспечения поиска и спасения.

Метод получения и распределения метеорологической информации, включая условия полетов по правилам визуального полета (RVR).

Общие правила, сертификации и эксплуатации гражданского ВС: летная годность, обслуживание, осмотры, ремонт, замена или изменение типа самолета, оборудование ВС. радиооборудование, формуляры на двигатель и воздушный винт, схемы распределения масс грузов на ВС при загрузке, требования к экипажу, ответственность персонала, загрузка ВС, предполетный контроль, работа радиосвязи с ВС.

#### ***Связь и аэронавигационное обслуживание.***

Описание и процедуры для использования радиосвязи воздух-земля и функционирование наземной радиосвязи.

Описание оперативных процедур для радиолокационных навигационных средств: процедуры установки, осмотр и обслуживание.

#### ***Сигналы и маркировка.***

Расположение сигнальной зоны: процедуры индикации временных и постоянных сигналов.

#### ***Обеспечение подъездных путей к аэропорту.***

План расположения аэропорта, указывающий региональную сеть дорог и маршруты общественного транспорта.

Подъездные пути в непосредственной близости от аэропорта.

Обеспечение парковки: число и расположение мест, обязанности персонала стоянок парковки.

Прокат такси и автомобилей.

Информационная система транспортного обслуживания пассажиров.

***Обслуживание пассажиров в аэровокзале.***

Организационно-штатная структура администрации аэровокзала: описание и обязанности.

Информационная система обслуживания пассажиров: масштаб, оборудование, процедуры обслуживания, стандартные информационные сообщения.

Общая информация: направление рейсов авиакомпаний из аэропорта; авиакомпании, сами обслуживающие ВС и пассажиров; соглашения, регулирующие отношения между отдельными авиакомпаниями.

Схема расположения аэровокзалов для пассажиров. Прилет ВС, методы обслуживания пассажиропотоков.

Вылет пассажиров: методы обслуживания пассажиропотоков, определения количества багажа, допустимого для перевозки в салоне ВС, меры безопасности, выявление опасного багажа и грузов.

Специальные виды обслуживания пассажиров; процедуры и оборудование для помощи пассажирам-инвалидам, несопровождаемым несовершеннолетним детям и VIP-пассажирам.

Служба организации перевозок – регистрация пассажиров. Службы по неавиационным услугам.

Службы аэропорта и концессии: процедуры функционирования: стоек регистрации билетов и оформления нормативного и сверхнормативного багажа; расположение и обязанности концессионеров, например, магазины беспошлинной торговли, продовольственные ларьки, банки, пункты проката автомобилей, отделения страхования, бюро услуг, справочная о магазинах и гостиницах, почтовая и телефонная службы.

Описание и целесообразное размещение оборудования для встречающих, провожающих и других клиентов.

Описание и целесообразное размещение обеспечивающего оборудования в аэропорту для персонала авиакомпании и другого штатного персонала, работающего в зоне пассажирского аэровокзала.

***Оборудование для обработки багажа.***

Организационная структура администрации аэропорта, авиакомпаний и других организаций, обрабатывающих багаж в багажной зоне.

Расположение оборудования и схема организации работ.

Процедуры обработки багажа: экспорт и импорт, включая выполнение таможенных требований.

Описание аэропортовой компьютерной системы таможенного досмотра.

Процедуры по обработке почты.

***Процедуры по обработке грузов отдельных авиакомпаний.***

Деловая авиация.

Описание и схема оборудования для деловой авиации.

Основные правила, регулирующие функционирование деловой авиации.

Процедуры по обслуживанию прилетающих ВС.

Процедуры по обслуживанию вылетающих из аэропорта ВС.

Тарифная шкала ставок сборов, форма оплаты.

Аэронавигационная информационная служба, метеослужба и места отдыха для пассажиров деловой авиации.

***Приложения.***

Корректировочные процедуры.

Оглавление руководства по эксплуатации.

Необходимые телефонные номера: авиакомпаний, концессионеров, агентов по персоналу аэропорта, других аэропортов.

Устав и инструкции аэропорта.

Двухбуквенные коды авиакомпаний.

Трехбуквенные коды аэропортов.

Знаки стандартной информации, применяемые в аэропорту.

## **ГЛАВА 4. Основы организационной структуры воздушного транспорта**

### **4.1. Политика Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года**

Новая экономическая политика РФ и установившиеся рыночные отношения в стране отрицательно сказались на авиационной деятельности в целом и на функционировании отдельных авиапредприятий, в частности аэропортов.

В этот период времени трудно было сконцентрировать внимание на основных вопросах развития воздушного транспорта, так как были слишком большие перемены в стране, и внешняя среда слишком усугубляла противоречия во внутренней среде воздушного транспорта, а спад объема авиаперевозок и вовсе подорвал общий потенциал деятельности всей отрасли. Аэропорты были на грани выживаемости от 2000 аэропортов в 1999 г. осталось 393 аэропорта в 2005 г. Весь этот кризис потребовал реструктуризации отрасли и разработки политики восстановления и развития ее в новых экономических условиях.

В 2001 году был разработан документ: «Основы политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2010 года».

Воздушный транспорт является одной из основных систем политического и экономического развития государства.

Государственные интересы Российской Федерации в области авиации определяются:

- размерами территории страны;
- недостаточным развитием наземных транспортных коммуникаций, особенно в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири;
- значением авиации для решения оборонных и социально-экономических задач, развитие науки, техники и новейших технологий.

Интересы Российской Федерации в области авиации формируются с учетом ведущих мировых тенденций в сфере изучения, освоения и использования воздушного пространства, основными из которых являются:

- возрастание роли и значения авиации в решении различными странами мира и военно-политическими блоками широкого спектра жизненно важных задач в политической, военно-стратегической, социальной, научной, культурной и других сферах;

- усиление влияния военной авиации на соотношение сил в мире, на сохранение стратегической стабильности, на ход и исход войн и вооруженных конфликтов;

- углубление интеграционных процессов и международного разделения труда на мировом рынке авиационных товаров и услуг в области авиации;

- обострение конкурентной борьбы между развитыми странами мира в целях завоевания сегментов этого рынка.

Для реализации и защиты своих интересов Российская Федерация должна обладать соответствующим авиационным потенциалом. Основу авиационного потенциала РФ составляют: государственная авиация; гражданская авиация; экспериментальная авиация; авиационная инфраструктура; авиационная промышленность; единая система организации воздушного движения, федеральная система разведки и контроля воздушного пространства и другие информационные системы, обеспечивающие авиационную деятельность; образовательные учреждения и организации, осуществляющие подготовку специалистов в области авиации; профессионально подготовленные кадры.

*Основы политики развития гражданской авиации предусматривают:*

- формирование развитого внутреннего рынка отечественной авиационной техники всех классов, создание системы ее послепродажного обслуживания, соответствующей мировому уровню;

- повышение эффективности воздушного транспорта путем совершенствования систем сертификации и лицензирования, стимулирования спроса на услуги в области авиации;

- стимулирование маркетинга и исследований в области конъюнктуры авиатранспортного рынка;

- обеспечение условий для оптимизации количества авиационных компаний и их укрупнения, для создания авиационных компаний федерального, регионального и местного уровня;

- завершение приватизации и акционирования объединенных авиационных предприятий с одновременным разделением их на независимые хозяйствующие субъекты – авиационные компании и аэропорты;

- развитие системы лизинга отечественной авиационной техники;

- повышение качества обслуживания потребителей услуг в области авиации до международного уровня, информационная интеграция сферы услуг в области авиации, обеспечение конкурентоспособности воздушных перевозок и услуг, предоставляемых аэропортами, на рынке международных воздушных перевозок;

- обеспечение реализации международных стандартов в системе воздушного транспорта;

- ввод в действие единой отечественной системы бронирования и продаж в области воздушных перевозок, конкурентоспособной по отношению к зарубежным аналогам;

- совершенствование системы сбора и обработки отраслевой статистической информации на основе современных информационных технологий, обеспечение достоверности отраслевой статистики.

*Основы политики в области развития авиационной инфраструктуры предусматривают:*



- поэтапное создание в России унифицированной аэродромной сети, отвечающей единым требованиям и способной обеспечить потребности государственной и гражданской авиации в мирное и военное время;

- оптимизация сети аэропортов в России, в том числе международных, в части, касающейся их количества и расположения, с учетом геополитических интересов государства и экономической целесообразности;

- повышение эффективности деятельности аэропортов, создание условий для обновления основных фондов аэропортов и внедрения современных технологий;

- повышение конкурентоспособности аэропортов на рынке международных транзитных авиаперевозок;

- регулирование и ограничение конкуренции аэропортов как субъектов естественной монополии в рамках одного аэроузла;

- приведение уровня технического оснащения аэродромной сети в соответствие с характеристиками эксплуатируемой и перспективной авиационной техники;

- ремонт и реконструкция аэродромов государственной авиации;

- сохранение части высвобождающихся при сокращении группировки военной авиации аэродромов в качестве резервных, в том числе на основе их аренды заинтересованными организациями.

*Основы политики в области совершенствования единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД) предусматривают:*

- усиление координации развития центров ЕС ОрВД гражданской и военной подсистем;

- дальнейшее внедрение в авиационную деятельность международных стандартов и правил выполнения полетов и обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве Российской Федерации;

- оснащение аэродромов и центров управления воздушным движением современными автоматизированными системами и средствами связи, навигации и управления.

*Основы политики в области совершенствования технической эксплуатации и ремонта авиационных техники и вооружения являются:*

- перевод авиационных техники и вооружения на преимущественное обслуживание и ремонт по техническому состоянию;

- повышение качества технического обслуживания и ремонта авиационных техники и вооружения на основе совершенствования систем сертификации предприятий, осуществляющих эти работы, и лицензирования их деятельности.

*Основы политики в области повышения безопасности авиационной деятельности являются:*

- совершенствование системы государственного регулирования и надзора в области обеспечения безопасности полетов;

- совершенствование информационно-аналитического обеспечения безопасности полетов, включая сбор и комплексную обработку информации в интересах выявления опасных факторов и предотвращения авиационных происшествий;

- повышение надежности и эффективности функционирования авиационной техники, средств обеспечения и обслуживания полетов, ужесточение требований к их сертификации;

- развитие средств защиты от несанкционированного вмешательства в авиационную деятельность, средств поиска и спасения;

- внедрение в отечественную систему обеспечения авиационной безопасности норм, правил и процедур Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

*Основы политики по расширению внешнеэкономической деятельности и международного сотрудничества в области авиации является:*

- сохранение в ближайшие пять – семь лет защитных мер в отношении импорта зарубежной авиационной техники с учетом принятых Российской Федерацией международных обязательств, пересмотр при необходимости льгот по освобождению от таможенных платежей отечественных импортеров авиационной техники.

*Основы политики в области нормативно-правового обеспечения авиационной деятельности являются:*

- разработка и принятие федеральных законов, определяющих основы внутренней и внешней политики государства в области авиационной деятельности, а также совершенствование механизма правового и экономического регулирования авиационной деятельности;

- разработка и утверждение нормативных документов (Федеральных авиационных правил, государственных стандартов), регламентирующих авиационную деятельность.

Представленные основы политики развития авиации потребовали нового подхода к развитию отрасли в целом, а для этого потребовалась разработка новой организационной структуры управления деятельностью отрасли.

#### **4.2. Организационная структура воздушного транспорта**

Реструктуризация отрасли и разработанные в документе «Основы политики РФ в области авиационной деятельности на период до 2010 года» мероприятия потребовали соответствующей структурной перестройки управления отраслью путем совершенствования всей организационно-правовой системы воздушного транспорта и конечно системы управления аэропортами.

Структурная перестройка отрасли совпадает с общей концепцией перестройки всей структуры аппарата правительства РФ.

Концепция организационной структуры отрасли воздушного транспорта основывается на разделении функций. Функции выработки политики развития отрасли отделены от функций исполнения и контроля.

Функции выработки государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере гражданской авиации и в других транспортных сферах осуществляет Министерство транспорта РФ, являясь федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Министерство транспорта включает 10 Департаментов, из них к управлению отраслью ГА относятся 8.

Организационная структура отрасли воздушного транспорта представлена на схеме (рис. 12).

Министерство транспорта РФ осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства воздушного транспорта.

Министерство транспорта вносит в Правительство РФ проекты федеральных законов, нормативных правовых актов, по которым требуется решение Правительства РФ, а также вносит проект плана работы и прогнозируемые показатели деятельности Министерства.

Министерство самостоятельно разрабатывает и принимает правовые и нормативные документы:

- правила перевозок пассажиров, багажа, груза на основании транспортных уставов и кодексов;

- правила формирования, применения тарифов, взимания сборов в области ГА, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозных документов и пр.

Министерство транспорта не вправе осуществлять функции по контролю и надзору. Эти функции возлагаются на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта.

## Министерство транспорта РФ

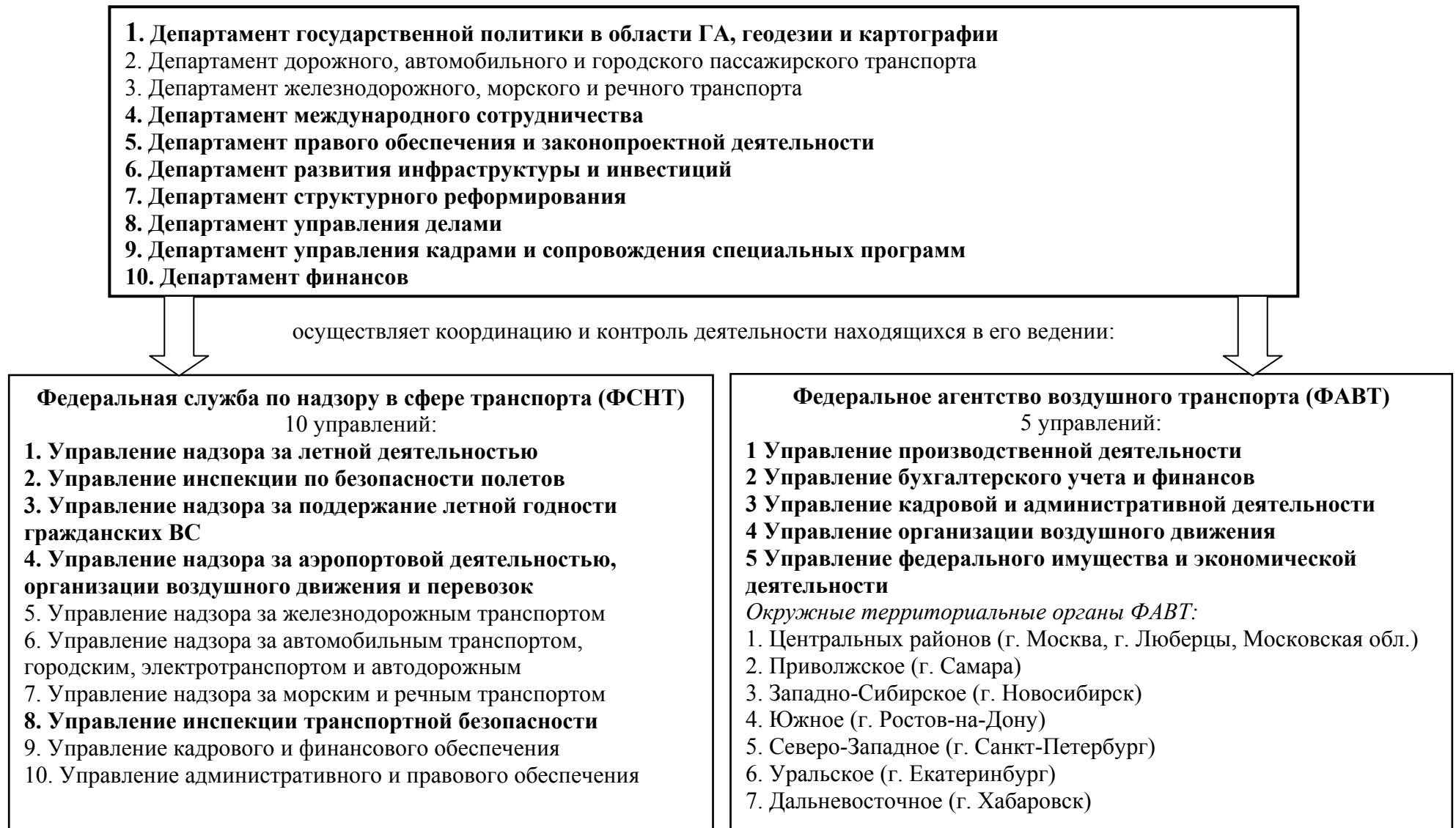


Рис. 12. Схема структуры Министерства транспорта

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере ГА, «осуществляет функции по контролю и надзору, полномочия органов, которые в международных договорах РФ выступают в качестве органов, осуществляющих необходимые меры, направленные на выполнение вытекающих из этих договоров обязательств РФ в указанной сфере».

«Осуществляет контроль и надзор за исполнением органами государственной власти, органами местного самоуправления, их должностными лицами, юридическими лицами и гражданами, установленных законодательством РФ общеобязательных правил поведения; осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы». Основными функциями в установленной сфере деятельности федеральной службы по надзору в сфере транспорта являются:

- выдача разрешений (лицензий);
- осуществление эксплуатационной сертификации в области ГА;
- регистрация актов, документов, прав и объектов;
- организация и проведение расследований транспортных происшествий на авиационном и других видах транспорта.

Министерство транспорта не вправе осуществлять функции по управлению государственным имуществом. Эти функции возлагаются на Федеральное агентство воздушного транспорта (ФАВТ). ФАВТ «осуществляет полномочия авиационных властей в части выполнения функций по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом при исполнении обязательств, вытекающих из международных договоров РФ». Федеральное агентство включает 5 управлений и 7 окружных территориальных органов.

В организационной структуре Минтранса отдельно выделено Агентство по аэронавигации, обслуживающее ЕСОВД, имеющее статус Министерства, находящегося непосредственно в подчинении Председателя Правительства.

Данная организационная структура воздушного транспорта требует новых подходов к организации деятельности аппарата всего состава управлений и отделов, нового подхода к выполнению возложенных функций, функций как «предлагаемых услуг» и отвечающих соответствующим требованиям контроля и надзора за их выполнением.

Для этого необходимо создание новых связей и взаимоотношений между ранее управляющими государственными органами, действующим аппаратом и новыми структурами. Переходный период трудно воспринимают не только работники новых структур, но и непосредственно пользователи услуг – авиапредприятия, аэропорты и авиакомпании. С трудом устанавливаются контакты, взаимоотношения и главное разделение функций, которые дублируются во многих структурных единицах.

Сложность этого периода заключается еще и в том, что многие задачи новой политики в гражданской авиации, поставленные перед исполнителями, не могут быть решены одномоментно из-за того, что за последние 10-15 лет сложилось много проблем, являющихся препятствием для восстановления и развития отрасли в целом.

### Список литературы

1. Воздушное международное право. Книга 1, Изд. Наука, 1980. Книга 2, Изд. Наука, 1981.
2. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. – М.: Международные отношения, 1986.
3. Воздушный Кодекс Российской Федерации. – М.: Ось-89, 1997.
4. Грязнов В.С., Малеев Ю.Н. Правовые основы международных воздушных сообщений. – М.: МИИГА, 1987.
5. Варшавская Конвенция, 1929 г. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.
6. Чикагская Конвенция, 1944 г. Конвенция о международной гражданской авиации.
7. Гаагский протокол, 1955 г. Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.
8. Римская Конвенция, 1952 г. Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности.
9. Монреальская Конвенция, 1971 г. Конвенция о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Структура и деятельность Международной организации гражданской авиации ИКАО, – М.: МГА, 1976.
10. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. – М.: Наука, 1989.
11. Монреальская конвенция. Для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1999.
12. Международные стандарты и рекомендуемая практика. Аэродромы. Приложение 14 к Конвенции о международной гражданской авиации. Том I. Проектирование и эксплуатация аэродромов. Издание третье – июль 1999. Издание: Международная организация гражданской авиации.