

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)

Кафедра управления воздушным движением

С.А. Сулаев

ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Учебно-методическое пособие
по изучению дисциплины

*для студентов II курса
направления 25.03.03
очной формы обучения*

Москва
ИД Академии Жуковского
2020

УДК 656.7
ББК 0580.3
С89

Рецензент:

Нечаев Е.Е. – д-р техн. наук, профессор

Сулаев С.А.

С89 Воздушные перевозки и авиационные работы [Текст] : учебно-методическое пособие по изучению дисциплины / С.А. Сулаев. – М.: ИД Академии Жуковского, 2020. – 72 с.

Данное учебно-методическое пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Воздушные перевозки и авиационные работы» по учебному плану для студентов II курса направления 25.03.03 очной формы обучения.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 19.04.2020 г. и методического совета 19.04.2020 г.

УДК 656.7
ББК 0580.3

В авторской редакции

Подписано в печать 13.11.2020 г.

Формат 60x84/16 Печ. л. 4,5 Усл. печ. л. 4,185

Заказ № 673/0818-УМП28 Тираж 60 экз.

Московский государственный технический университет ГА
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Издательский дом Академии имени Н. Е. Жуковского

125167, Москва, 8-го Марта 4-я ул., д. 6А

Тел.: (495) 973-45-68

E-mail: zakaz@itsbook.ru

© Московский государственный технический
университет гражданской авиации, 2020

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	5
РАЗДЕЛ 1. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	10
Перевозка как гражданско-правовая категория.....	10
Бронирование перевозки пассажира, багажа, груза	13
Оплата перевозки.....	18
Оформление перевозки пассажира, багажа, груза.....	21
РАЗДЕЛ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК.....	22
Лицензирование воздушных перевозок	22
Сертификационные требования	22
Аэропортовая деятельность.....	23
Подготовка воздушного судна к полету.....	25
Влияние загрузки и распределение массы на летно-технические характеристики ВС. Расчет центровки и загрузки воздушного судна.....	26
РАЗДЕЛ 3. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ, БАГАЖА И ГРУЗА.....	27
Как происходит перевозка авиационным транспортом	27
Договор воздушной перевозки пассажира	27
Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).....	28
Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов.....	29
Особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности	30
Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза	32
Прекращение действия договора воздушной перевозки по инициативе пассажира	34
Расписание, задержка и отмена рейса, маршрут перевозки, изменение маршрута перевозки	34
Обслуживание пассажиров	35
Регистрация пассажиров и оформление багажа	37
Перевозка отдельных категорий пассажиров	37
Недисциплинированные пассажиры.....	38
РАЗДЕЛ 4. ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА И ГРУЗА.	39
Перевозка багажа.....	39
Хранение и розыск зарегистрированного багажа	42
Перевозка грузов	43
Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты.....	43
Срок доставки груза.....	43

Изменение договора воздушной перевозки груза.....	43
Воздушная перевозка опасных грузов	44
Прием груза к перевозке.....	44
Тара, упаковка и маркировка груза	45
Распоряжение грузом.....	47
Грузы, требующие особых условий перевозки	47
Выдача груза.....	48
Неполучение груза	49
Хранение и розыск груза.....	49
Порядок реализации и уничтожения невостребованного груза	50
РАЗДЕЛ 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА.....	51
Особенности ответственности перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенциям. ...	51
Пересмотр пределов ответственности согласно Монреальской конвенции 1999 года.....	54
Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна	55
Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза	56
Общие принципы ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя	57
Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза, а также ручной клади	57
РАЗДЕЛ 6. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ	59
Основные виды авиационных работ	59
Классификация авиационных работ.....	59
Договор на выполнение авиационных работ	59
Сертификационные требования к эксплуатантам, выполняющим авиационные работы	60
Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве.	62
Воздушные съёмки.	63
Лесоавиационные работы.	63
Строительно-монтажные, погрузочно-разгрузочные работы.....	65
Работы с целью оказания срочной медицинской помощи.....	65
Поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы.....	66
Летные проверки наземных средств РТОП, авиационной радиосвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов ГА	67
Транспортно-связные работы	69
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	70

Введение

Конвенции международные — любое международное соглашение, устанавливающее взаимные права и обязанности государств, ратифицировавших его, регулирующее отношения между государствами в какой-либо специальной области.

По числу участников Международного договора делятся на двусторонние и многосторонние. Многосторонние договоры могут быть открытыми (к ним можно присоединиться в порядке, предусмотренном в самом договоре) и закрытыми (государства, не подписавшие договор, могут присоединиться к нему лишь с согласия участников договора). Договор может иметь приложения, конкретизирующие основные его положения и обладающие одинаковой юридической силой с текстом самого Международного договора.

Венская конвенция «о праве международных договоров» от 23 мая 1969 года применяется к договорам, заключаемым между государствами в письменной форме.

Договоры, заключаемые государствами с международными организациями и между последними, регулируются **Венской конвенцией** от 4 апреля 1986 г. «о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями».

Одной из таких организаций и является Международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Transport Association - **IATA** - неправительственная организация авиаперевозчиков (авиакомпаний), которая была основана в апреле 1945 г. в Гаване и являющейся наследницей «старой» IATA (International Air Traffic Association), основанной в Гааге в 1919 г. ИАТА – это и сообщество с наличием статуса международного и представляющего собой крупный торговый союз мировых авиакомпаний, и международная организация, устанавливающая правила и процедуры для авиаперевозчиков, способствуя повышению безопасности авиасообщения и уровня сервисного обслуживания пассажиров.

Каждое государство имеет право заключать международные договоры, то есть обладает соответствующей *правоспособностью*.

В 1919 году государства приняли *Парижскую конвенцию 1919 г.*, где установили впервые, что каждое государство обладает полным и исключительным *суверенитетом* над воздушным пространством над его территорией. Эта норма нашла подтверждение и в заключенной в 1944 году Чикагской конвенции о гражданской авиации.

Суверенитет — *независимость* государства во внешних и *верховенство* государственной власти во внутренних делах. Для обозначения этого понятия используется также термин государственный суверенитет.

Источники международного права:

Чикагская Конвенция о международной ГА, 1944 г., с 1970 г. включает Устав ИКАО и свод правил (19 приложений)

"*Варшавская конвенция унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок*" (Варшава, 12 окт.1929 г.,)

"*Римская конвенция об ущербе, причиненном иностранными ВС третьим лицам на поверхности*", Рим, 1952 г., основные положения этой конвенции заложены в законодательства подавляющего большинства государств мира. (Принцип всех Конвенций "либо выдай преступника, либо накажи его сам!")

Монреальская Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.)

"*Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*", Монреаль, 1991 г. и др.

Конвенция о международной гражданской авиации (Convention on International Civil Aviation), также известная как «*Чикагская конвенция*» — конвенция, которая установила основные принципы работы международной авиации, в частности, правила полётов над территорией страны участницы, принцип национальной принадлежности воздушного судна, облегчение международных полетов, *международные стандарты и рекомендуемую практику (SARPs)*, и т.д. Кроме того, конвенция предусматривает создание *Международной организации гражданской авиации (ИКАО)*, которая, являясь ассоциированным органом при ООН, *должна контролировать исполнение положений конвенции (19 приложений к ней), а также проводить своевременный пересмотр и дополнение содержащихся в приложениях SARPs.*

Статус документов ИКАО

I. Нормативно-рекомендательные документы

конвенция о международной ГА

приложения к Конвенции, содержащие:

стандарты

(Стандарт - требования, единообразное исполнение (применение) которых необходимо (*обязательно!*)). Если какое-либо государство не может выполнить что-то, оно обязательно об этом извещает ИКАО. (*Рекомендуемое требование* - единообразное требование к ВС, персоналу и др., является *желательным* и к которому все участники будут стремиться.)

правила аэронавигационного обслуживания (ПАНС, PANS) - рабочие процедуры, которые не приобрели законченный вид для полного их утверждения

II. Методические документы

руководства, циркуляры

(Руководства - документы, содержащие инструктивный материал и информацию и призванные единообразному применению требований

документов в международной практике.

Циркуляр - посылка на требование и как его выполнить)

III Технические документы

аэронавигационные планы

доклады, совещания ИКАО

технические и статистические издания

Рассмотрим основные положения Чикагской конвенции в области воздушных перевозок:

Конвенция применяется только к *гражданским воздушным судам* и не применяется к *государственным воздушным судам*;

Никакое *государственное* воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над *территорией другого государства* и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями. (пример «Договор по Открытому небу»)

В соответствии Ст. 3 bis Конвенции Договаривающиеся государства признают, что: "а" -каждое государство должно *воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна*. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций;

"а " Каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать *посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям*. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункта "а" данной статьи. Каждое Договаривающееся государство - *соглашается опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов*.

"б" *Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом "б" настоящей статьи*. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского

воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве.

Каждое Договаривающееся государство:

"с" - *предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами;*

- *принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт "а" и не затрагивает пункты "b" и "с" настоящей статьи;*

- *соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.*

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

- а) *Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации.*

б) *Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности.*

с) *Каждое Договаривающееся государство на основании правил,*

которые оно может установить, *может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах "а" или "б", произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории.*

Приложение 11 ИКАО. Обслуживание воздушного движения

Приложения 11 охватывает вопросы установления воздушного пространства, органов и служб, необходимых для обеспечения безопасного, упорядоченного и быстрого потока воздушного движения. Проводится четкое различие между *диспетчерским обслуживанием, полетно - информационным обслуживанием и аварийным оповещением. Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) Приложения 11 применяются в тех частях воздушного пространства, находящегося под юрисдикцией России, в котором обеспечивается обслуживание воздушного движения, а также в пределах соответствующих зон в тех случаях, когда Россия берет на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен.*

Федеральный закон «О международных договорах Российской Федерации» от 15 июля 1995 года № 101-ФЗ

Международные договоры образуют правовую основу межгосударственных отношений, содействуют поддержанию всеобщего мира и безопасности, развитию международного сотрудничества в соответствии с целями и принципами Устава Организации Объединенных Наций. Международным договорам принадлежит важная роль в защите основных прав и свобод человека, в обеспечении законных интересов государств. *Международные договоры Российской Федерации наряду с общепризнанными принципами и нормами международного права являются в соответствии с Конституцией Российской Федерации составной частью ее правовой системы.*

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора (Ст. 15 Конституции Российской Федерации).

Национальная (РФ) нормативно-законодательная структура в области воздушных перевозок.

Конституция РФ.

Международные договоры России

Федеральные законы (кодексы)

Законы РФ

Постановления Правительства РФ

Федеральные правила

Общепризнанные принципы международного права:
 исключительный суверенитет государства над воздушным пространством в пределах своей территории;
 свобода полетов в международном воздушном пространстве;
 обеспечение безопасности международных воздушных сообщений;
 защита воздушных судов от актов незаконного вмешательства;
 принцип признания национальной принадлежности (национальности) ВС на основе его регистрации;
 принцип возмещения ущерба, причиненного ВС юридическим или физическим лицом иностранного государства.

РАЗДЕЛ 1. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Перевозка как гражданско-правовая категория

По общему правилу, установленному п. 1 ст. 784 ГК РФ, перевозка пассажиров и грузов осуществляется на основании заключенного договора перевозки.

Субъектами обязательства по воздушной перевозке являются прежде всего перевозчик и пассажир (или соответственно грузоотправитель).

Пассажиром может быть только физическое лицо (гражданин), грузоотправителями могут быть любые физические или юридические лица. *Перевозчиком* в данном обязательстве могут быть юридическое лицо или гражданин, обладающие статусом индивидуального предпринимателя, наделенные правом осуществлять воздушные перевозки на основании выданной им лицензии.

В Воздушном Кодексе РФ даются определения:

Перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты;

Пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер);

Внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

Международная воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

соответственно на территориях двух государств;

на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Коммерческая воздушная перевозка - воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Наиболее существенные отличительные особенности международных воздушных перевозок заключаются в том, что они регулируются международными правовыми источниками о перевозках воздушным транспортом (международными конвенциями и соглашениями), им присуща *разрешительная система* пересечения государственных границ, для их осуществления необходимы дополнительные *таможенные, санитарные и другие административные документы*.

Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки, обслуживание пассажиров, при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать требования ФАП «*Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей*», утв. приказом Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (далее ФАП-82).

Правила применяются при осуществлении *внутренних и международных* воздушных перевозок (перевозки) пассажиров, багажа, грузов *рейсами по расписанию* движения воздушных судов и *дополнительными рейсами* (регулярные рейсы) и рейсами по договору фрахтования воздушного судна (*воздушному чартеру*) (чартерные рейсы).

При выполнении *международных* перевозок настоящие Правила применяются в части, не противоречащей международным соглашениям Российской Федерации о воздушном сообщении.

Перевозчики вправе устанавливать *свои правила воздушных перевозок*. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей).

Правила перевозчика *могут быть изменены им без уведомления пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей при условии, что изменения не применяются к пассажиру, грузоотправителю либо грузополучателю после заключения договора воздушной перевозки* пассажира, договора воздушной перевозки груза.

Пассажир, грузоотправитель, грузополучатель обязаны соблюдать законодательство Российской Федерации, международные договоры Российской Федерации и законодательство страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка пассажиров, багажа и грузов, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и грузов, выполнения требований по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и требований, связанных с *пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным* видами контроля.

Согласно ВК РФ по договору воздушной перевозки:

перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот *багаж* доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу.

перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем *груз* или *почту* в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Перевозчик организует, обеспечивает и выполняет перевозку пассажиров, багажа, груза *регулярными* рейсами. Перевозчик вправе передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки лицу, осуществляющему от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах (далее - уполномоченный агент), лицу, оказывающему услуги по обслуживанию в зоне и зданиях аэровокзального комплекса убывающих и прибывающих пассажиров (далее - обслуживающая организация) или другому лицу, в том числе *другому перевозчику*, являясь ответственным за их действия (бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и выполнение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза.

Прекращение действия договора воздушной перевозки *пассажира по инициативе перевозчика*, а также договора воздушной перевозки *груза* регулируется положениями ВК РФ. Прекращение действия договора воздушной перевозки пассажира *по инициативе пассажира* также предусмотрено ВК РФ.

В связи с необходимостью удовлетворения потребностей населения в авиaperевозках рассмотрим вопросы *чартерных воздушных перевозок*.

Осуществление *чартерных воздушных перевозок* регулируется Воздушным Кодексом РФ, а одним из видов договоров, предусмотренных гражданским законодательством, является *договор фрахтования (чартера)*, предметом которого применительно к ст. 420, 787 ГК РФ выступает установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей фрахтовщика и фрахтователя по поводу предоставления вместимости транспортного средства, осуществляющего рейс, для выполнения перевозки, при этом Перевозчик выполняет перевозку пассажиров, багажа, груза *чартерными рейсами* в соответствии с договором *фрахтования воздушного судна (воздушного чартера)*.

Примечание: По спорам, возникающим в связи с осуществлением чартерных воздушных перевозок пассажиров в рамках исполнения договора о реализации туристского продукта, надлежащим *ответчиком и исполнителем договора* перевозки с потребителем в соответствии с действующим законодательством и сложившейся судебной практикой

признается **туроператор** (ст. 9 Закона об основах туристской деятельности, абз. 2 п. 50 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 N 17 "О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей", Апелляционное определение Московского городского суда от 22.03.2018 по делу N 33-12340/2018).

Бронирование перевозки пассажира, багажа, груза

В соответствии с ФАП бронирование является *обязательным* условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза. Бронирование производится в сроки и порядке, установленные перевозчиком.

Бронирование - *закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату и является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза.*

Бронирование пассажирского места и провозной емкости для *пассажира предполагает перевозку пассажира и его багажа в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование*, а бронирование провозной емкости *для груза* предполагает перевозку груза в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

При бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик или уполномоченный агент предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию о расписании движения ВС данного перевозчика, наличии свободных пассажирских мест и провозных емкостей на рейсах данного перевозчика по маршруту перевозки, тарифах и условиях применения тарифов, включая информацию об условиях возврата (невозврата) уплаченной за перевозку провозной платы, правилах этого перевозчика, об условиях договора воздушной перевозки пассажира, условиях обслуживания на борту ВС, типе ВС, перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку, при этом при бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик (либо уполномоченный агент) имеет право *не закреплять за пассажиром конкретное пассажирское место в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания*. В этом случае номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается при регистрации пассажира.

В ФАП перечислены ситуации, когда для бронирования *необходимо согласовать с перевозчиком перевозку:*

пассажира с ребенком до 2 лет;

ребенка, *не сопровождаемого* совершеннолетним пассажиром или пассажиром, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до

достижения им восемнадцатилетнего возраста, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;

тяжелобольного пассажира; больного на носилках;
 пассажира, лишенного зрения, с собакой-проводником;
 пассажира с ограниченной подвижностью;
 пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы;
 сверхнормативного багажа; негабаритного багажа;
 тяжеловесного багажа;
 багажа, который необходимо перевозить только в салоне ВС;
 ценного груза; груза с объявленной ценностью;
 скоропортящегося груза; опасного груза;
 тяжеловесного груза; негабаритного груза; объемного груза;
собак, кошек, птиц и других мелких комнатных (прирученных)
животных, служебных собак кинологической службы федеральных
 органов исполнительной власти;
 животных, птиц, насекомых, рыб и т.п.;
 груза,
 человеческих останков и останков животных.

Примечание. Кошек, собак, птиц, ежей и даже лемуринов могут перевезти пассажиры российских авиакомпаний, однако, чтобы перелет прошел без проблем, перевозчики рекомендуют заранее ознакомиться с правилами провоза питомцев и заблаговременно уведомить компанию о своем намерении взять его в полет.

Как следует из опроса авиакомпаний, животных и птиц на рейсах российских авиалиний совершеннолетним пассажирам можно провезти как в салоне, так и багаже самолета – в зависимости от типа питомцев и требований перевозчика. Общие правила, которых придерживаются все перевозчики, требуют от пассажиров заранее уведомить компанию о намерении провезти животное с собой – не менее, чем за 48 часов до вылета. Это можно сделать, обратившись в офис, контактный центр авиакомпании или же при оформлении билета на сайте.

Компания может отказать в перевозке, если заявка не была подана заранее. Также взять пушистого друга с собой не получится, если квоты на перевозку животных на данном рейсе уже выбраны (например, S7 позволяет на одном рейсе провозить в багаже всего трех животных, в салоне – двух), если в самолете необогреваемый багажный отсек или же существуют ограничения на провоз данной породы и типа животного. Так, на рейсах «Аэрофлота» запрещено провозить собак *брахицефальных* пород: бульдогов, пекинесов, мопсов, боксеров и так далее. Эти собаки наиболее чувствительны к жаре, стрессовым ситуациям, боли, физическим и эмоциональным нагрузкам. Любое нарушение вызывает у них учащенное дыхание. Если вовремя не обратиться к врачу для выяснения причин частых обмороков и их устранения, то впоследствии у собаки может развиться и

более серьезное заболевание — сердечная недостаточность.

Перевозка *животного* на борту самолета *оплачивается отдельно* в соответствии с установленными тарифами. Чтобы питомца допустили на рейс, необходимо заранее озаботиться оформлением ему ветеринарного паспорта, где будут отметки о выполненных прививках, в том числе, должна быть сделана прививка от бешенства и пройден карантин, также некоторые компании требуют отметки об осмотре животного ветврачом не ранее чем за пять суток до перелета, и кроме того, напоминают пассажирам с собаками о необходимости иметь при себе *справку из клуба о том, что животное не представляет племенной ценности*.

Также обязательно прохождение ветеринарного контроля в аэропорту вылета. Чтобы успеть пройти все процедуры, пассажирам с животными рекомендуется прибыть в аэропорт заблаговременно – за два-три часа до вылета.

Контрольное взвешивание

Питомца при подготовке к поездке нужно взвесить – вес перевозимого в салоне животного с переноской по правилам большинства авиакомпаний не должен превышать 8 килограммов («Ютэйр» допускает 10 килограммов, но только в мягкой переноске). Питомца весом свыше этого норматива (но до 50 килограммов) можно сдать в багаж. Кстати, некоторые компании позволяют перевозить в одной переноске несколько животных, если их общий вес соответствует правилам, они не конфликтуют и относятся к одному приплоду. Каждый пассажир при наличии квот имеет право взять в салон один контейнер с животным, а при оформлении в багаж – несколько (в соответствии с нормативами перевозчика).

Что касается размера и типа самой переноски (мягкая, клетка или пластиковый контейнер), правила сильно разнятся в зависимости от перевозчика, их лучше уточнять на сайтах компаний. В среднем, сумма трех измерений клетки не должна превышать 115 сантиметров. Общие требования идентичны – животное должно иметь возможность вставать в рост, поворачиваться на 360 градусов, лежать в естественной позе, доступ воздуха должен быть обеспечен, переноска должна иметь ручки для переноски и быть надежно закрыта (чтобы животное не могло самостоятельно ее открыть), дно ее должно быть водонепроницаемо и покрыто абсорбирующим материалом.

Кормить животное в полете не разрешается, а запас воды обеспечить можно. Кроме того, запрещено доставать питомца из переноски в салоне, даже во время руления или в туалете. «Аэрофлот» в правилах прописывает необходимость зафиксировать переноску к своему ремню безопасности взятым у бортпроводника удлинительным ремнем при взлете, посадке, а также в зоне турбулентности. Клетки птиц должны быть покрыты плотной светонепроницаемой тканью.

Запрещается перевозить в самолете грызунов (крыса, морская свинка,

белка, шиншилла), рыб, членистоногих и пресмыкающихся (черепаха, игуана и так далее), неприрученных, а также больных, подопытных животных и птиц. А декоративных ежей, лори, хорьков, мини-кроликов, игрунков, сурикатов и фенеков разрешается провозить в багаже, если они комнатные и прирученные. (Фёнек— миниатюрная лисица с крупными относительно тела ушами, которая живёт в пустынях Северной Африки.)

Пассажир для осуществления бронирования может обратиться к перевозчику или уполномоченному агенту непосредственно в пункты продажи перевозок либо по телефону, электронной почте и т.п., либо забронировать пассажирское место и провозную емкость самостоятельно через информационные системы.

Пассажир при бронировании сообщает необходимую информацию о своих персональных данных и, при наличии, об особых условиях перевозки пассажира, багажа.

В случае *отказа пассажира* от предоставления информации, необходимой для бронирования, *бронирование не производится.*

Пассажир при бронировании указывает номер мобильного телефона или иной способ связи для его информирования.

При бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик или уполномоченный агент:

предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию о расписании движения воздушных судов данного перевозчика, наличии свободных пассажирских мест и провозных емкостей на рейсах данного перевозчика по маршруту перевозки, тарифах и условиях применения тарифов, включая информацию об условиях *возврата (невозврата)* уплаченной за перевозку провозной платы, правилах этого перевозчика, об условиях договора воздушной перевозки пассажира, условиях обслуживания на борту воздушного судна, типе воздушного судна, перевозчике, который будет *фактически* осуществлять перевозку.

При бронировании уполномоченный агент *вправе предоставлять пассажиру дополнительные услуги* по подбору оптимального маршрута перевозки, перевозчика(ов), осуществляющего(их) перевозку по маршруту перевозки, и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения.

При бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик либо уполномоченный агент *имеет право не закреплять за пассажиром конкретное пассажирское место* в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. В этом случае номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается *при регистрации пассажира.*

Бронирование по билету, оформленному с открытой датой отправления, производится *при наличии свободных пассажирских мест и свободной провозной емкости* на рейсе перевозчика в пределах действия

договора воздушной перевозки пассажира.

Бронирование *провозной емкости для груза* производится перевозчиком или уполномоченным агентом.

Для бронирования *необходимо согласовать с перевозчиком* перевозку:

пассажира с ребенком до 2 лет;

ребенка, не сопровождаемого совершеннолетним пассажиром или пассажиром, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;

тяжелобольного пассажира;

больного на носилках;

пассажира, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании (далее - пассажир с ограниченной подвижностью);

пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы;

багажа пассажира при заключении им договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего норму *бесплатного провоза багажа*, сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа либо багажа пассажира при заключении им договора воздушной перевозки пассажира, *не предусматривающего норму бесплатного провоза багажа* (далее - *сверхнормативный багаж*);

багажа, габариты одного места которого в упакованном виде превышают *двести три сантиметра в сумме трех измерений* (далее - *негабаритный багаж*);

багажа пассажира, вес одного места которого превышает *тридцать килограммов* (далее - *тяжеловесный багаж*);

багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна;

валюты в денежных знаках или монетах, акций, облигаций и других ценных бумаг, кредитных и банковских карт, ювелирных изделий, драгоценных металлов, драгоценных или полудрагоценных камней, включая промышленные алмазы (далее - *ценный груз*);

груза с объявленной ценностью;

предметов и веществ, подвергающихся порче по истечении определенного срока хранения либо при неблагоприятном воздействии температуры, влажности или других условий окружающей среды (далее - *скоропортящийся груз*);

предметов или веществ, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов или классифицированы как опасные

грузы в соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации (далее - *опасный груз*);

груза, вес одного грузового места которого *превышает* восемьдесят килограммов (далее - *тяжеловесный груз*);

груза, габариты одного грузового места которого *превышают габаритные размеры загрузочных люков и/или грузовых отсеков* пассажирских воздушных судов (далее - *негабаритный груз*);

груза, *вес одного кубического метра* которого *меньше ста шестидесяти семи килограммов* (далее - *объемный груз*);

собак, кошек, птиц и других мелких комнатных (прирученных) животных (далее - *комнатные животные (птицы)*), служебных собак кинологической службы федеральных органов исполнительной власти (далее - *служебные собаки*);

останков животных.

Бронирование *аннулируется без предупреждения пассажира*, грузоотправителя в следующих случаях:

если пассажиром не произведена оплата перевозки в установленный перевозчиком срок и ему не оформлен билет;

если грузоотправитель не предъявил груз к перевозке в установленный перевозчиком или уполномоченным агентом срок;

если грузоотправитель предъявил груз с неправильно оформленными документами, необходимыми для выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации и/или законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка, или груз не соответствует требованиям, установленным нормативными правовыми актами Российской Федерации и настоящими Правилами.

Оплата перевозки

Оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации (ст. 64 ВК РФ).

Уполномоченным органом в области гражданской авиации – Росавиацией устанавливаются перечень тарифов на услуги в области ГА и сборов за данные услуги, правила формирования указанных тарифов и сборов, правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области ГА, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов.

Перевозчиками устанавливается плата за воздушные перевозки

пассажиров, багажа, грузов и почты.

В соответствии с разделом III "Оплата перевозки пассажира, багажа, груза" ФАП-82 провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажира и/или багажа и груза, между двумя пунктами маршрута перевозки и рассчитанных на их основе цен, сборов и тарифов. При этом следует учитывать и положения Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области ГА, утвержденные приказом Минтранса РФ от 25.09.2008 N 155.

За перевозку пассажиров, багажа, грузов *регулярными рейсами* перевозчиком или уполномоченным агентом взимается провозная плата. Тарифы и сборы, предусмотренные нормативными правовыми актами Российской Федерации, должны быть зарегистрированы и опубликованы перевозчиком в установленном порядке. Формы и порядок оплаты провозной платы устанавливаются *перевозчиком*.

Плата за воздушные перевозки, осуществляемые на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), устанавливается на договорной основе.

Провозная плата *указывается в перевозочном документе*. Плата за перевозку пассажиров, багажа, грузов, выполняемую по договору фрахтования воздушного судна (*воздушного чартера*), в перевозочном документе *не указывается*.

При оплате и/или оформлении перевозки перевозчик или уполномоченный агент обязан предоставить пассажиру достоверную и полную информацию об условиях перевозки, в том числе информацию:

указанную в оформленном перевозочном документе;

об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе о *нормах бесплатного провоза багажа* в случае заключения пассажиром договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего норму бесплатного провоза багажа, нормах провоза ручной клади, включая провоз вещей, указанных в Правилах, предметах и вещах, запрещенных к перевозке, условиях перевозки багажа, условиях перевозки *товаров, приобретенных в стерильной зоне аэропорта*;

Вес одного места зарегистрированного багажа не должен превышать 50 килограммов, за исключением кресла-коляски, используемого пассажиром из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

Пассажир воздушного судна имеет право провоза *ручной клади* в салоне воздушного судна *в пределах установленной перевозчиком нормы без дополнительной платы (норма бесплатного провоза ручной клади)*.

Зарегистрированный багаж пассажира должен перевозиться *на том же воздушном судне*, на котором следует пассажир.

В качестве ручной клади принимаются вещи, не содержащие

запрещенных к перевозке в салоне воздушного судна веществ и предметов, вес и габариты которых установлены перевозчиком и позволяют безопасно разместить их в салоне воздушного судна.

Норма *бесплатного провоза ручной клади*, установленная перевозчиком, не может быть менее *пяти килограммов* на одного пассажира.

Ручная кладь, превышающая по весу и/или габаритам установленную перевозчиком норму бесплатного провоза ручной клади, сдается пассажиром в багаж в соответствии с условиями заключенного договора воздушной перевозки пассажира.

В качестве ручной клади принимаются вещи, не содержащие запрещенных к перевозке в салоне воздушного судна веществ и предметов, вес и габариты которых установлены перевозчиком и позволяют безопасно разместить их в салоне воздушного судна.

Ручная кладь, превышающая по весу и/или габаритам установленную перевозчиком норму бесплатного провоза ручной клади, сдается пассажиром в багаж в соответствии с условиями заключенного договора воздушной перевозки пассажира.

При оплате и/или оформлении перевозки перевозчик или уполномоченный агент предоставляет грузоотправителю достоверную и полную информацию об условиях перевозки, в том числе информацию:

об условиях договора воздушной перевозки груза;

о правилах перевозки груза;

об условиях применения тарифа;

об общих требованиях, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным контролем, предусмотренным законодательством Российской Федерации.

При оплате перевозки пассажира и его багажа применяются тарифы, действующие *на дату начала перевозки*.

При оплате перевозки грузов применяются тарифы, действующие на дату оформления грузовой накладной.

если до начала перевозки тарифы изменены перевозчиком, перевозка пассажиров по билетам, оформленным до изменения тарифов, осуществляется без перерасчетов с пассажирами, при условии сохранения первоначальных условий договора воздушной перевозки.

В случае *изменения пассажиром условий договора воздушной перевозки* пассажира вследствие *отмены или задержки рейса*, указанного в билете; изменения перевозчиком маршрута перевозки; выполнения рейса не по расписанию; несостоявшейся отправки пассажира из-за невозможности предоставить ему место на рейс и в дату, указанные в билете; несостоявшейся перевозки пассажира на воздушном судне, вызванной задержкой пассажира в аэропорту из-за продолжительности проведения его досмотра, если при досмотре багажа или личном досмотре пассажира не

было обнаружено запрещенных к перевозке веществ и предметов; необеспечения перевозчиком стыковки рейсов в случае выполнения единой перевозки; внезапной болезни пассажира либо болезни или смерти члена его семьи, совместно следующего с ним на воздушном судне, что подтверждено медицинскими документами; непредоставления пассажиру обслуживания по классу, указанному в билете; неправильного оформления билета перевозчиком или уполномоченным агентом (далее - *вынужденное изменение пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира*) до начала перевозки или после начала перевозки *доплата с пассажира не взимается.*

Оформление перевозки пассажира, багажа, груза

К перевозочным документам относятся: билет, багажная квитанция, грузовая накладная, ордер разных сборов, квитанция для оплаты сверхнормативного багажа, квитанция разных сборов, электронный многоцелевой документ.

В разделе IV ФАП-82 рассматриваются вопросы оформления перевозки пассажира, багажа, груза.

Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, грузовой накладной, почтовой накладной.

Билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов, почты, могут быть оформлены в *электронной форме (электронный перевозочный документ)* с размещением информации об условиях договора конкретной воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

Приказом Минтранса России от 08.11.2006 N 134 установлена форма электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации". Приказом Минтранса России от 10.08.2018 N 300 утверждена форма *электронной грузовой накладной в гражданской авиации*".

Электронный билет, так же, как и билет на бумажном носителе, является перевозочным документом. Его приобретение означает *заключение договора перевозки пассажира.*

Реестр перевозочных документов ведется в электронном виде или на бумажном носителе и должен содержать сведения о плате за воздушные перевозки пассажиров, багажа и маршрутах воздушных перевозок пассажиров, багажа с указанием пунктов отправления и пунктов назначения.

РАЗДЕЛ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Лицензирование воздушных перевозок

На авиатранспорте отменено лицензирование перевозок пассажиров и грузов. Вступил в силу федеральный закон от 18 февраля 2020 г. № 21-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс РФ и признании утратившими силу отдельных положений ст. 12 федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности». Согласно пояснениям Росавиации, новым законом отменена необходимость лицензирования деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов, а также деятельности по выполнению авиационных работ.

Сертификационные требования

В соответствии с положениями ст. 20 Федерального закона от 27.12.2002 N 184-ФЗ "*О техническом регулировании*" одной из основных форм обязательного подтверждения соответствия объекта технического регулирования условиям безопасности и качества является его *сертификация*.

Согласно ВК РФ обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие коммерческие воздушные перевозки.

Приказом Минтранса России от 13.08.2015 N 246 утверждены ФАП "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил" (ФАП-246).

Сертификат (свидетельство) эксплуатанта выдает уполномоченный орган, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), на который возложено предоставление государственных услуг по выдаче документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил.

Сертификат эксплуатанта действует бессрочно, за исключением случаев введения ограничения в их действие, приостановления действия или аннулирования его уполномоченным органом.

Авиакомпания, претендующая на получение *сертификата эксплуатанта*, должна доказать свои возможности успешно осуществлять

все виды подготовок воздушных судов к полетам, иметь в наличии подготовленные летные экипажи и авиаперсонал, способный организовать и обеспечить выполнение полетов, а также иметь в наличии эффективную систему управления безопасностью полетов (СУБП).

В соответствии с требованиями ФАП-246 авиакомпания должна обеспечивать:

- поддержание летной годности ВС;
- выполнение всех видов наземного обслуживания;
- осуществление медицинского освидетельствования авиаперсонала;
- предоставление экипажам ВС аэронавигационной и метеорологической информации;
- соблюдение правил авиационной безопасности.

По состоянию на 31.12.2018 в федеральной государственной информационной системе «Реестр эксплуатантов воздушного транспорта» зарегистрировано 109 эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок, в том числе 105 действующих.

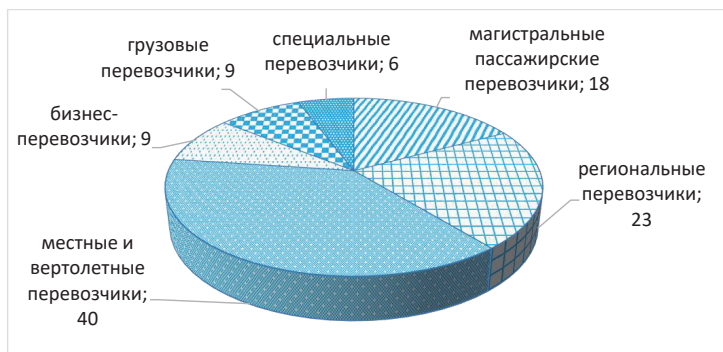


Рис. 1

На рис. 1 представлено распределение авиакомпаний, имеющих действующий сертификат эксплуатанта для осуществления коммерческих воздушных перевозок по видам деятельности.

Аэропортовая деятельность

Приказом Минтранса России от 23.06.2003 N 150 утверждены ФАП "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты".

Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания

пассажиров и багажа при внутренних и международных воздушных перевозках, в том числе в залах официальных лиц и делегаций, - *деятельность по выполнению процедур, связанных с оформлением и осуществлением воздушной перевозки пассажиров и их багажа, а также с предоставлением дополнительных платных или бесплатных услуг с целью удовлетворения соответствующих потребностей пассажиров*, включает в себя следующие виды работ:

- 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 из 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.

Комплекс операций, связанных с приемом, оформлением к перевозке, комплектованием *груза и почты* при подготовке рейса к вылету, а также с раскомплектованием и выдачей груза и почты по прилету (аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания груза и почты при внутренних и международных воздушных перевозках), включает в себя следующие виды работ:

- 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 из ВС, доставка груза и почты на территорию 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;

- выдача груза и почты грузополучателям.

Приказом Минтранса России от 25.09.2015 N 285 утверждены ФАП "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил."

Подготовка воздушного судна к полету

В соответствии со ст. 68 ВК РФ ("*Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна*") полету ВС должна предшествовать подготовка ВС и его экипажа. Порядок подготовки к полету ВС и экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета устанавливаются ФАП "*Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации*" (ФАП 128).

Примечание1: В соответствии с правилами время и очередность приема пищи членами экипажа воздушного судна в полете определяет КВС. При этом *одновременно принимать пищу обоим пилотам запрещается*. Подобные правила существуют и в большинстве иностранных авиакомпаний.

Примечание2: Постановлением Главного государственного санитарного врача РФ от 08.11.2001 N 31 "*О введении в действие санитарных правил*" (вместе с "СП 2.3.6.1079-01. определено, что в целях обеспечения полноценным и разнообразным питанием, для членов экипажа разрабатывается 10 - 15-дневное меню, *отличное по своему ассортименту блюд от питания авиапассажиров*.

Членам экипажа рекомендуется выдавать *разнотипные* рационы питания, в т.ч. по индивидуальным заказам.

При составлении рационов питания для экипажа не рекомендуется включать в рационы питания продукты, богатые клетчаткой: горох, кукурузу, фасоль, репу, дыню, арбуз, абрикосы, сливы, грибы, кулинарные жиры, квас, капусту, огурцы соленые.

Для предотвращения возникновения и распространения инфекционных заболеваний и массовых пищевых отравлений *не допускается включать в ассортимент блюд бортового питания:*

- мясные изделия из рубленого мяса и фарша (кроме изделий, подвергнутых термической обработке в жарочных шкафах при температуре не менее 200 °С в течение 15 минут от момента достижения указанной температуры и не менее 75 °С в течение 15 секунд внутри изделия), а также соусные блюда и паштеты, вареные колбасы, изделия в панировке;

- салаты, заправленные маслом растительным, майонезом или другим

соусом;

- пирожные с кремом (заварным, творожным, сливочным, белковым);
- соки и соковая продукция в упаковке более 1 литра;
- минеральные воды лечебного назначения;
- кулинарные готовые изделия в целлофановой упаковке;
- закладка готовых блюд в горячем виде.

Правила обязательны для выполнения их эксплуатантами и владельцами ВС, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских ВС РФ, а также ВС, зарегистрированных в иностранных государствах и включенных в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданный в России, и иными физическими и юридическими лицами, осуществляющими организацию, обеспечение, выполнение полетов гражданских ВС и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве России. Подобные правила существуют и в иностранных авиакомпаниях, а пример последствий пренебрежения этими правилами хорошо описан в романе А. Хейли «На грани катастрофы».

Влияние загрузки и распределение массы на летно-технические характеристики ВС. Расчет центровки и загрузки воздушного судна

Национальным стандартом «Основные положения» Российской Федерации установлены требования и процедуры по *контролю массы воздушного судна в процессе технической эксплуатации*. Стандарт «Основные положения» утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 1 декабря 2011 г. N 686-ст и введен в действие с 1 июня 2012 года.

Расчет центровки и загрузки ВС, а также последующая загрузка ВС обеспечиваются *подразделением (службой) организации перевозок аэропорта* (эксплуатантом или другой организацией при наличии у нее соответствующих полномочий на осуществление такого рода деятельности) в соответствии с центровочным графиком. Расчет центровки ВС проводит *диспетчер по центровке* (при его отсутствии - *второй пилот*).

Диспетчер по центровке начального и промежуточного аэропортов в процессе предварительного и окончательного расчетов коммерческой загрузки составляет центровочный график и схему загрузки ВС и передает их экипажу и диспетчеру по загрузке соответственно. Центровочный график действителен до следующей посадки.

Расчет *коммерческой загрузки ВС и ее размещение на борту* проводит диспетчер по центровке с помощью *центровочного графика*. Оформленный центровочный график должен быть подписан *диспетчером по центровке*, что является свидетельством правильности произведенного расчета

коммерческой загрузки.

Погрузочно-разгрузочными работами на ВС руководит *диспетчер по загрузке*. По окончании погрузочных работ диспетчер по загрузке должен подписать схему загрузки, подтверждая этим соответствие загрузки ВС окончательному расчету коммерческой загрузки по центrovочному графику. Первый экземпляр центrovочного графика передается *экипажу ВС*, второй остается в *службе организации перевозок аэропорта вылета*.

Служба организации перевозок перед вылетом ВС составляет СЗВ (*сводная загрузочная ведомость*) и передает ее экипажу. Окончательный расчет коммерческой загрузки полностью соответствует данным СЗВ.

РАЗДЕЛ 3. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗА.

Как происходит перевозка авиационным транспортом

Авиагруз доставляется:

вместе с багажом пассажиров пассажирскими самолетами;

комбинированными воздушными судами, имеющими специальные грузовые отделения и известными, как *грузопассажирские* самолеты;

грузовыми воздушными судами. *Специализированные* грузовые воздушные суда, как, например, грузовой самолет Боинг 747F, выдерживают *целевую нагрузку* свыше 100 000 кг, но грузопассажирские или пассажирские самолеты являются более выгодными для воздушных компаний, чем чисто грузовые. Поэтому в прошлом грузоотправители жаловались на то, что авиакомпании не обращают достаточного внимания на бизнес по доставке грузов. Однако теперь, когда некоторые авиалинии около половины своих доходов получают от перевозки грузов, грузоотправители могут рассчитывать на конкурентный рынок авиаперевозок.

Договор воздушной перевозки пассажира.

По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать пассажиру воздушного судна или управомоченному им на получение багажа лицу.

Договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий

условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, должен предусматривать норму бесплатного провоза багажа. В случае заключения такого договора пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх нормы бесплатного провоза багажа также провоз этого багажа.

Норма бесплатного провоза багажа *устанавливается перевозчиком* и предусматривает количество мест багажа и вес багажа на одного пассажира воздушного судна. *При этом норма бесплатного провоза багажа не может предусматривать менее чем десять килограммов на одного пассажира воздушного судна.*

Договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, *может не предусматривать норму бесплатного провоза багажа.* В случае заключения такого договора пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при сдаче им багажа также провоз этого багажа.

Срок доставки пассажира воздушного судна и его багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок.

Перевозчик или уполномоченное им лицо *обязаны информировать пассажира* воздушного судна об условиях провоза багажа и ручной клади *до заключения договора* воздушной перевозки пассажира.

Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, *договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты* удостоверяется грузовой накладной или почтовой накладной соответственно.

Билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, грузов, почты, могут быть оформлены *в электронной форме (электронный перевозочный документ)* с размещением информации об условиях договора конкретной воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. В случае оформления электронного перевозочного документа на воздушную перевозку пассажира пассажир вправе потребовать, а перевозчик или действующее на основании договора с перевозчиком лицо при заключении договора воздушной перевозки или регистрации пассажира обязаны выдать заверенную выписку, содержащую условия соответствующего договора воздушной перевозки, из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чарту)

одна сторона (*фрахтовщик*) обязуется предоставить другой стороне (*фрахтователю*) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется Воздушным Кодексом.

В случае оформления электронного перевозочного документа на перевозку груза, почты перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать квитанцию на перевозку груза, почты, позволяющую идентифицировать груз, почту и содержащую информацию из электронного перевозочного документа о перевозке груза, почты.

Для учета воздушных перевозок пассажиров перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом ведется реестр перевозочных документов (в том числе реестр электронных перевозочных документов) на основании информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

Реестр перевозочных документов ведется в электронном виде или на бумажном носителе и должен содержать сведения о плате за воздушные перевозки пассажиров, багажа и маршрутах воздушных перевозок пассажиров, багажа с указанием пунктов отправления и пунктов назначения. Требования к реестру электронных перевозочных документов утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

Пассажир воздушного судна имеет право:

поезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

бесплатного провоза багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа в случае заключения договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего норму бесплатного провоза багажа;

бесплатного провоза ручной клади в пределах нормы, которая устанавливается перевозчиком в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными на основании требований эксплуатационной документации воздушного судна, и позволяет размещать ручную кладь в пассажирской кабине (салоне) воздушного судна;

бесплатного, при *международных воздушных перевозках* - в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами.

Особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности

При заключении договора воздушной перевозки пассажира *пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.*

При чартерных воздушных перевозках, осуществляемых на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности при заключении договора о реализации туристского продукта обязан сообщить туроператору или турагенту об имеющихся у такого пассажира ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

Инвалидность и наличие ограничений жизнедеятельности не могут быть основаниями для требования туроператором или турагентом и перевозчиком либо агентом перевозчика, осуществляющим бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, от пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности документов, подтверждающих состояние здоровья таких пассажиров в связи с их инвалидностью или ограничениями жизнедеятельности.

Оператор аэропорта, имеющий сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, и перевозчик должны предоставить пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по его запросу услуги, предусмотренные настоящей статьей.

Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине

отсутствия технических средств и оборудования, указанных в ВК.

Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на носилках осуществляется с предварительного уведомления перевозчика или агента перевозчика, осуществляющего бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, либо туроператора или турагента о потребности в перевозке на носилках в сроки, установленные перевозчиком.

В аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, предоставляются *без взимания дополнительной платы следующие услуги:*

сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта (в том числе в местах посадки в транспортное средство и высадки из него), регистрации на рейс и оформлении багажа для воздушной перевозки, прохождении предполетного и послеполетного досмотров, пограничного и таможенного контроля в аэропорту, посадке на воздушное судно и высадке из него, получении багажа по прибытии воздушного судна;

предоставление специальных средств для передвижения (в том числе кресла-коляски), позволяющих осуществлять перемещение пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;

дублирование предоставляемой в аэропорту и необходимой для ознакомления пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности звуковой и зрительной информации;

обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, в том числе с использованием специального подъемного устройства (*амбулифта*), не способного передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в случае задержки доставки в аэропорт назначения или аэропорт промежуточной посадки специального средства для передвижения, принадлежащего пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, либо утраты или повреждения (порчи) этого средства при воздушной перевозке;

иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

На борту воздушного судна пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности перевозчиком предоставляются *без взимания дополнительной платы следующие услуги:*

1) ознакомление с правилами поведения на борту воздушного судна и иной актуальной информацией в доступной для пассажира из числа

инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности форме;

2) предоставление во временное пользование *кресла-коляски* для передвижения на борту воздушного судна не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

3) иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

Автоматизированная информационная система оформления воздушных перевозок должна функционировать таким образом, чтобы информация об ограничениях жизнедеятельности и о потребности в помощи пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности была в ней зарегистрирована, указана в билете и передана перевозчику.

Правила указания в билете информации об ограничениях жизнедеятельности пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

Воздушная перевозка пассажира из числа *инвалидов по слуху и зрению одновременно, ребенка-инвалида в возрасте до двенадцати лет* осуществляется в *сопровождении пассажира, оказывающего им помощь в полете.*

Минимальное количество перевозимых на воздушном судне *собак-проводников* устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере труда и социальной защиты населения.

Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также

правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;

2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустрашимые неудобства для других лиц.

Время доказывания наличия оснований расторжения договора воздушной перевозки пассажира, предусмотренных ст. 107 ВК, *лежит на перевозчике.*

Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком.

Перевозчик или лицо, уполномоченное перевозчиком на заключение договора воздушной перевозки пассажира, вправе отказать в заключении такого договора пассажиру, если он внесен данным перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 6 ст. 107.1 ВК.

примечание: в заключении договора воздушной перевозки пассажира не может быть отказано пассажиру, если он внесен перевозчиком в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, в случае, если этот пассажир возвращается в Российскую Федерацию из пункта отправления, единственным способом транспортного сообщения из которого с Российской Федерацией является воздушная перевозка, либо подлежит административному выдворению за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии (передаче или приему Российской Федерацией в соответствии с международным договором Российской Федерации о реадмиссии) при условии, что единственным способом транспортного сообщения между Российской Федерацией и пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка, либо направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена семьи или близкого родственника пассажира, внесенного в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, или обратно, что подтверждается документально.

Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, может быть обжаловано пассажиром в судебном порядке в соответствии с законодательством Российской

Федерации.

Перевозчик обязан *исключить пассажира из реестра* лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, по истечении *одного года* с даты вступления в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, либо приговора суда или обвинительного апелляционного приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного пунктом "в" части первой статьи 213 или статьей 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Прекращение действия договора воздушной перевозки по инициативе пассажира

В ВК РФ определен порядок возврата провозной платы в случае отказа пассажира от воздушной перевозки.

В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с болезнью пассажира или члена его семьи либо близкого родственника, совместно следующих с ним на воздушном судне, что подтверждается медицинскими документами, либо в связи со смертью члена его семьи или близкого родственника, что подтверждается документально, и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, либо в связи с задержкой отправления воздушного судна, иными предусмотренными федеральными авиационными правилами действиями (бездействием) перевозчика, влекущими за собой неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.

Под членами семьи понимаются супруги, родители и дети (усыновители и усыновленные), под близкими родственниками - дедушки, бабушки и внуки, полнородные и неполнородные братья и сестры.

Расписание, задержка и отмена рейса, маршрут перевозки, изменение маршрута перевозки

Регулярные рейсы выполняются в соответствии с *расписанием движения воздушных судов*, сформированным перевозчиком и опубликованным в компьютерном банке данных расписания движения воздушных судов.

Чартерные рейсы выполняются в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок.

В ФАП-82 рассматриваются вопросы, связанные с расписанием, задержкам и отменами рейсов, маршрутами перевозки и их изменениями.

Маршрут перевозки - перевозка пассажиров, багажа и груза между указанными в перевозочном документе в установленной последовательности аэропортами (пунктами) отправления, трансфера (остановки) и назначения.

Изменение маршрута перевозки, указанного в перевозочных документах, может быть произведено *по согласованию между перевозчиком и пассажиром, грузоотправителем*. В случае изменения пассажиром маршрута перевозки перевозчиком может производиться перерасчет стоимости перевозки.

Перевозчик вправе отменить, задержать рейс, указанный в билете, грузовой накладной, произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, *если этого требуют условия безопасности полетов и/или авиационной безопасности, а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией*.

В случае изменения расписания движения ВС перевозчик должен принять возможные меры по информированию пассажиров, с которыми заключен договор воздушной перевозки, об изменении расписания движения ВС любым доступным способом.

Информация о задержке или отмене рейса, а также о причинах задержки или отмены рейса доводится до пассажиров перевозчиком или организацией, осуществляющей аэропортовую деятельность (обслуживающей организацией), непосредственно в аэропорту в визуальной и/или акустической форме.

В ФАП-82 перечислены *услуги*, которые перевозчик *обязан организовать для пассажиров* в пунктах отправления и в промежуточных пунктах при перерыве в перевозке по вине перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки.

Перевозчик или обслуживающая организация могут предоставлять пассажиру дополнительные услуги повышенной комфортности в полете и на земле.

Обслуживание пассажиров

Раздел *VII ФАП-82* посвящен вопросам обслуживания пассажиров.

Согласно требованиям ФАП-82 перевозчик или обслуживающая организация обеспечивает пассажиров *в аэропорту* визуальной и акустической информацией:

- о времени отправления и прибытия воздушных судов;
- о месте, времени начала и окончания регистрации на рейс, указанный в билете;

- о месте, времени начала и окончания посадки пассажиров в воздушное судно;

- о задержке или отмене рейса и о причинах задержки или отмены рейса;

- о способе проезда до ближайшего населенного пункта, между терминалами аэропорта, между аэропортами;

- о правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа;

- об общих правилах выполнения пассажирами требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации;

- о месте нахождения комнат матери и ребенка.

В аэропорту перевозчик или обслуживающая организация обеспечивает:

- регистрацию пассажиров и оформление багажа к перевозке;

- доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию их посадки в воздушное судно;

- доставку багажа к месту стоянки воздушного судна, погрузку, размещение и крепление багажа на борту воздушного судна;

- обеспечение выхода пассажиров из воздушного судна, доставку пассажиров в здание аэровокзала;

- судна, транспортировку и выдачу багажа пассажирам.

Согласно ФАП-82 перевозчик должен обеспечить на борту ВС:

- информирование пассажиров об условиях полета и общих правилах поведения пассажиров на борту ВС, местах нахождения основных и запасных выходов, об условиях покидания ВС в аварийных ситуациях, а также выгрузку багажа из воздушного судна в местах расположения в салоне ВС индивидуальных средств защиты и надувных трапов;

- предоставление прохладительных и/или горячих напитков и питания (за исключением случаев, рассматриваемых далее);

- первую медицинскую помощь.

Согласно ФАП-82 перевозчик предоставляет пассажиру на борту ВС комплекс услуг в зависимости от типа и оборудования воздушного судна, продолжительности полета, времени суток, в течение которых происходит полет, а также класса обслуживания, указанного в билете. Объем услуг и порядок их предоставления определяется правилами перевозчика. Указанное положение является одним из основополагающих для установления различных классов обслуживания. Более того, варьируя набором конкретных услуг в рамках определенного класса обслуживания,

возможно установление и различных тарифов.

Горячее питание предоставляется пассажирам при продолжительности полета ВС *свыше трех часов* и далее *каждые четыре часа* - в дневное время и *каждые шесть часов* - в ночное время. Однако пунктом 98 ФАП-82 предусмотрено, что *питание и горячие напитки могут не предоставляться пассажирам ВС, если указанное условие установлено правилами перевозчика и пассажир информирован об условиях обслуживания на борту ВС до заключения договора воздушной перевозки пассажира*. Указанное правило позволяет ряду перевозчиков, относящихся к разряду *бюджетных (low-cost)*, существенно минимизировать свои расходы на воздушную перевозку пассажира, и, соответственно, устанавливать более привлекательные тарифы.

Также авиакомпании внедряют *программы премирования часто летающих пассажиров*.

Регистрация пассажиров и оформление багажа

Согласно ФАП-82 регистрация пассажиров может проводиться на сайте перевозчика в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", позволяющем пассажиру самостоятельно осуществить регистрацию с предоставлением пассажиру посадочного талона в электронном виде, в аэропорту или в пунктах регистрации, расположенных за пределами аэропорта.

Пассажир должен заблаговременно, не позднее установленного перевозчиком времени прибыть к месту регистрации пассажиров и оформления багажа для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и (или) другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра и т.п. и выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации или законодательством страны, с территории которой осуществляется перевозка, а также к месту посадки на борт воздушного судна.

Пассажиру, *опоздавшему ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа или посадки в воздушное судно*, может быть отказано в перевозке данным рейсом. *Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру*.

Перевозка отдельных категорий пассажиров

Раздел VII ФАП-82 регулирует особенности перевозки отдельных категорий пассажиров:

несовершеннолетних граждан Российской Федерации;
 трансферных пассажиров;
 пассажиров, признанных судом недееспособными;
 больных на носилках;
 пассажиров из числа инвалидов по слуху и зрению;
 пассажиров из числа инвалидов, лишенных слуха или зрения;
 пассажиров, лишенных зрения, в сопровождении собаки-проводника;
 пассажиров в кресле-коляске.

Статья 106.1 ВК РФ регулирует особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

Приказом Минтранса России от 15.02.2016 N 24 утвержден Порядок предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах.

Недисциплинированные пассажиры

Согласно требованиям современного отечественного законодательства *законные распоряжения командира судна* (например, распоряжения сесть, пристегнуть ремни безопасности, надеть спасательные жилеты, покинуть борт воздушного судна и др.) *обязательны для исполнения всеми лицами, находящимися на борту воздушного судна.*

В Воздушном кодексе РФ регламентирована процедура отказа в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком.

В соответствии со ст. 107.1 ВК РФ о факте совершения пассажиром действий, которые могут подпадать *под признаки административного правонарушения*, предусмотренного частью 6 ст. 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), либо *преступления, предусмотренного пунктом "в" части первой ст. 213 или ст. 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (УК РФ)* и совершенного на борту воздушного судна, командир воздушного судна информирует в письменной форме руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика. Копия документа, которым командир воздушного судна информирует руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика, вручается пассажиру воздушного судна до покидания им воздушного судна. В случае отказа указанного пассажира от получения копии данного документа командир воздушного судна делает соответствующую отметку в данном документе.

Положения ст. 107.1 ВК РФ предусматривают внесение в "*черный список*" пассажиров лиц, в отношении которых:

вступило в силу постановление о назначении административного

наказания за невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна во время нахождения на его борту;

вступил в законную силу приговор суда о признании лица виновным в хулиганстве на борту воздушного судна или совершении действий, угрожающих его безопасной эксплуатации.

Перевозчик обязан в письменной форме уведомить пассажира о внесении его в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, а также о случаях, при которых пассажиру не может быть отказано в заключении договора воздушной перевозки пассажира

В "черном списке" такие лица будут находиться *один год*. Таким образом, помимо административной или уголовной ответственности, авиадебоширы не смогут в течение года пользоваться воздушным транспортом, за исключением особых случаев.

Предусматривается, что пассажиру, внесенному перевозчиком в реестр, не может быть отказано в заключении договора воздушной перевозки в случае, если этот пассажир возвращается из пункта отправления, единственным способом транспортного сообщения из которого с РФ является воздушная перевозка, либо он подлежит административному выдворению за пределы РФ, депортации или *реадмиссии* (Рeadмиссия (англ. to readmit — принимать назад) — согласие государства на приём обратно на свою территорию своих граждан (а также, в некоторых случаях, иностранцев, прежде находившихся или проживавших в этом государстве), которые подлежат депортации из другого государства. при условии, что единственным способом транспортного сообщения между РФ и пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка, либо он направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена семьи или близкого родственника или обратно, что подтверждается документально.

РАЗДЕЛ 4. ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА И ГРУЗА.

Перевозка багажа

Раздел X ФАП-82 регулирует правила перевозки багажа и ручной клади.

Багаж пассажира принимается к перевозке *при его регистрации в аэропорту отправления, аэропорту трансфера, аэропорту остановки или другом пункте регистрации.*

При заключении договора воздушной перевозки пассажира,

предусматривающего норму бесплатного провоза багажа, пассажир ВС судна имеет право провоза своего багажа в пределах установленной перевозчиком нормы без дополнительной платы.

Норма бесплатного провоза багажа устанавливается перевозчиком и предусматривает количество мест и вес багажа на одного пассажира воздушного судна. При этом норма бесплатного провоза багажа, установленная перевозчиком, *не может предусматривать менее десяти килограммов на одного пассажира воздушного судна.*

Сверхнормативный багаж, негабаритный багаж и тяжеловесный багаж принимаются к перевозке *только при наличии на ВС свободной провозной емкости и при условии оплаты пассажиром провоза такого багажа*, за исключением случаев, когда провоз такого багажа был согласован с перевозчиком и оплачен при бронировании, а также случаев перевозки кресел-колясок и иных вспомогательных устройств передвижения, используемых пассажиром из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в соответствии с порядком предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах, предусмотренным ВК РФ.

Если пассажир предъявил к перевозке багаж весом и/или размером, и/или в количестве мест меньшим, чем им было забронировано и предварительно оплачено, *разница в оплате* перевозки между оплаченным и фактическим весом и/или размером, и/или количеством мест багажа *подлежит возврату пассажиру.*

Вес одного места объединенного багажа не должен *превышать тридцати килограммов* и принимается к перевозке без взимания дополнительной платы.

Вес одного места зарегистрированного багажа не должен превышать 50 килограммов, за исключением кресла-коляски, используемого пассажиром из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности.

Зарегистрированный багаж пассажира должен перевозиться *на том же воздушном судне, на котором следует пассажир.*

Перевозка негабаритного багажа, тяжеловесного багажа, служебных собак, комнатных животных и птиц оплачивается исходя из его (их) фактического веса, габаритов и количества мест по установленным перевозчиком багажным тарифам независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве зарегистрированного багажа, за исключением собаки-проводника, следующей с пассажиром, лишенным зрения, кресла-коляски, костылей, трости, ходунков, роллаторов (*приспособление для облегчения самостоятельного пешего передвижения лицам, испытывающим с этим трудности.*), используемых пассажиром из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, а также

детской коляски, используемой пассажиром, имеющих габариты, не позволяющие безопасно разместить ее (их) в салоне воздушного судна на полке над пассажирским сидением либо под сидением впереди стоящего пассажирского сидения, и перевозимых без взимания дополнительной платы.

При перевозке сверхнормативного багажа в случае заключения пассажиром договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего норму бесплатного провоза багажа, *разница* между установленной нормой бесплатного провоза багажа и весом мест багажа, предъявленного к перевозке, *оплачивается по установленным перевозчиком багажным тарифам*.

Отказ в перевозке багажа.

В ФАП-82 описаны ситуации, когда пассажиру может быть отказано в перевозке багажа:

Пассажиру, опоздавшему ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа или посадки в воздушное судно, может быть отказано в перевозке данным рейсом. Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, *подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру*.

Каждое место зарегистрированного багажа должно иметь исправную упаковку, обеспечивающую его сохранность при перевозке и обработке и исключающую возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, повреждения ВС, багажа других пассажиров или иного имущества. Багаж, не соответствующий требованиям настоящего пункта, *к перевозке не допускается*.

Багаж, имеющий внешние повреждения, которые не влияют на его сохранность при перевозке и обработке и не могут причинить вред пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, повредить ВС, багаж других пассажиров или иное имущество, может быть принят к перевозке в качестве зарегистрированного багажа *с согласия перевозчика*. При этом наличие и вид повреждения подтверждаются подписью пассажира.

Не допускается к перевозке багаж, вес, количество мест, размер, упаковка или содержимое которого не соответствуют требованиям международных договоров Российской Федерации, настоящих Правил, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законодательства страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка багажа, или правил перевозчика.

Особенности перевозки некоторых категорий багажа.

ФАП регулирует особенности перевозки некоторых категорий багажа:

багажа, требующего особых мер предосторожности во время перевозки или особых условий его обработки (хрупкие и бьющиеся предметы, кино- и фотоаппаратура, теле- и видеоаппаратура, бытовая оргтехника, музыкальные инструменты, электронные и оптические приборы и т.п.);

дипломатического багажа;

комнатных животных (птиц) и служебных собак);

собак-проводников;

негабаритного багажа;

подкарантинной продукции (растений, продукции растительного происхождения, тары, упаковки, почвы либо других организмов, объектов или материала, которые могут стать носителями вредных организмов или способствовать распространению вредных организмов).

Хранение и розыск зарегистрированного багажа.

На розыск багажа перевозчику отводится 21 день со дня предъявления заявления о неполучении багажа (п. 154 ФАП-82).

Для оформления документов на утерянный багаж, как правило, требуются авиабилет, багажная квитанция, посадочный талон, отрывной талон багажной бирки, документ, удостоверяющий личность.

Если багаж должен был быть доставлен из-за границы, то по таможенному законодательству багаж, не доставленный по причинам, не зависящим от физического лица, считается несопровождаемым багажом. Данный багаж подлежит обязательному письменному декларированию.

Даже если в отношении утерянного багажа не установлены запреты или ограничения на ввоз и не подлежат уплате таможенные платежи, потребуются заполнить в двух экземплярах пассажирскую таможенную декларацию. Один экземпляр остается в таможенном органе, а второй экземпляр остается у представителя перевозчика или уполномоченного им лица.

Если зарегистрированный багаж найден, то перевозчик уведомляет владельца багажа и доставляет багаж в аэропорт (пункт), указанный пассажиром, или по просьбе пассажира по указанному им адресу без взимания дополнительной платы

Если багаж не найден в течение 21 дня, пассажир имеет право потребовать возмещения вреда, причиненного утерей багажа. Для этого он обращается к авиаперевозчику с претензией.

Перевозка грузов

Международные авиационные перевозки значительно ускорили темпы международной торговли. И действительно, внешней торговли некоторыми видами товаров просто не было бы, если бы не скорость доставки по воздуху. Товары, для которых время имеет решающее значение, например, скоропортящаяся продукция, свежие цветы или морепродукты, вообще не были бы представлены на некоторых рынках, если бы не существовало воздушных перевозок.

Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты

По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Статья 105 ВК РФ устанавливает, что договор воздушной перевозки груза удостоверяется грузовой накладной.

Форма грузовой накладной устанавливается специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Срок доставки груза

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Изменение договора воздушной перевозки груза

Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об

этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Воздушная перевозка опасных грузов

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

Согласно п. 26 ФАП-82 *бронирование аннулируется* без предупреждения пассажира, грузоотправителя в следующих случаях:

если пассажиром не произведена оплата перевозки в установленный перевозчиком срок и ему не оформлен билет;

если грузоотправитель не предъявил груз к перевозке в установленный перевозчиком или уполномоченным агентом срок;

если грузоотправитель предъявил груз с неправильно оформленными документами, необходимыми для выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством РФ и/или законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка, или груз не соответствует требованиям, установленным нормативными правовыми актами Российской Федерации и ФАП-82.

Прием груза к перевозке.

Подготовленный груз принимается к воздушной перевозке, если он по своему качеству, свойствам, объему, весу и упаковке допущен к транспортировке воздушными судами в соответствии с требованиями международных договоров, к которым присоединилась Российская Федерация, ФАП-82 и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, а также законодательства страны, на территорию, с территории и через территорию которой осуществляется перевозка.

Груз принимается к перевозке, если он соответствует закрепленным в ФАП-82 условиям относительно габаритов, веса груза, его упаковки, обеспечивающей возможность его надежного размещения и крепления на борту ВС и сохранность при перевозке, перегрузке, транспортировке и хранении, не создает опасности для пассажиров, членов экипажа ВС, а также для багажа или груза, перевозимых вместе с ним.

Вес, размеры или объем груза не должны превышать норм, установленных для определенного типа ВС. *Габариты грузового места ограничиваются размерами загрузочных люков и багажных грузовых*

отсеков ВС. Вес перевозимого на ВС груза ограничивается предельной коммерческой загрузкой ВС и не должен превышать допустимое для конкретного типа ВС давление груза на палубу ВС.

При несоблюдении хотя бы одного из указанных в ФАП-82 условий перевозчик или уполномоченный агент вправе отказать в приеме груза к перевозке.

Принятие груза к перевозке удостоверяется выдачей грузовой накладной.

Прием груза включает его взвешивание и обмер, проверку соответствия фактического состояния груза сведениям, указанным в заявке грузоотправителя, оформление документации по приему-передаче груза, и обеспечение финансовых расчетов с грузоотправителем за выполнение перевозки груза, оформление грузовой накладной (п. 163 ФАП-82).

Перевозчик или уполномоченный агент должен взвесить груз в присутствии грузоотправителя и указать его фактический вес в грузовой накладной. В случае обнаружения разницы с весом, заявленным грузоотправителем, окончательным весом считается вес, установленный перевозчиком или уполномоченным агентом. При приеме к перевозке негабаритного груза допускается руководствоваться весовыми характеристиками груза, указанными в документации грузоотправителя. Об этом делается отметка в грузовой накладной. Если грузовая отправка состоит из нескольких грузовых мест, она может быть взвешена целиком или по частям. ФАП-82 содержат запрет определять общий вес такой грузовой отправки на основании выборочного взвешивания отдельных грузовых мест.

Груз должен быть доставлен в аэропорт отправления с учетом сроков, необходимых для его обработки и выполнения предполетных формальностей, а если выполняется международная перевозка грузов, то и сроков, необходимых для выполнения требований, касающихся пограничных, таможенных, санитарно-карантинных, ветеринарных, фитосанитарных и других видов контроля, в соответствии с законодательством Российской Федерации. Принятый и оформленный к воздушной перевозке груз направляется перевозчиком или уполномоченным агентом для его загрузки на определенный рейс.

Тара, упаковка и маркировка груза

Предъявляемый для перевозки груз должен быть упакован в тару, емкости и другие компоненты и материалы, обеспечивающие защиту груза от повреждений, порчи и потерь, целостность груза, защиту окружающей среды от загрязнения, а также обработку груза, чтобы обеспечивалась их сохранность при перевозке, перевалке, перегрузке, транспортировке и

хранении, а также исключался доступ к содержимому и возможность причинения вреда пассажирам, членам экипажа, третьим лицам, ВС, другим грузам, багажу или имуществу перевозчика.

Упаковка груза должна быть чистой, не иметь заостренных углов и выступов, могущих привести к загрязнению или повреждению воздушного судна, его оборудования, а также перевозимого вместе с ним другого груза или багажа. С согласия перевозчика возможна перевозка без упаковки тяжеловесного и/или негабаритного груза, если позволяют технические условия транспортировки такого груза.

Обязательным требованием, предъявляемым к перевозимому грузу, является его маркировка. Каждое грузовое место должно иметь отправительскую и транспортную маркировку.

В *отправительской маркировке* грузоотправитель указывает достоверные и достаточные сведения об адресе и фамилии, имени, отчестве или наименовании грузоотправителя и грузополучателя, весе грузового места, количестве грузовых мест грузовой отправки, порядковом номере грузового места. Отправительская маркировка должна содержать знаки, указывающие на способы обращения с грузом.

В *транспортной маркировке* перевозчик указывает сведения об аэропорте (пункте) отправления, аэропорте (пункте) назначения, количестве грузовых мест в грузовой отправки, порядковом номере грузового места, весе грузового места, номере грузовой накладной.

Специальную маркировку должен иметь груз, требующий особых условий перевозки, в ней указываются сведения о характере груза.

При сдаче груза для воздушной перевозки с объявлением ценности грузоотправитель опломбирует его.

В п. 179 ФАП-82 перечислены случаи, когда перевозчик или обслуживающая организация имеет *право вскрыть упаковку груза* в присутствии, а также в отсутствие грузоотправителя или грузополучателя в целях обеспечения сохранности груза или удостоверения обнаруженной неисправности:

нарушения упаковки или пломб грузоотправителя;

необходимости установления характера и состояния бездокументного груза;

требования служб авиационной безопасности при наличии оснований;

требования уполномоченных государственных органов.

Вскрытие упаковки груза производится комиссией, созданной перевозчиком или обслуживающей организацией. Груз после вскрытия упаковки должен быть вновь упакован и опломбирован перевозчиком или обслуживающей организацией.

О вскрытии упаковки груза составляется акт, в котором указываются фактический вес поврежденного грузового места, количество грузовых мест в грузовой отправки, описывается внутритарное содержимое и состояние

груза, поврежденных грузовых мест. Акт подписывается перевозчиком.

Распоряжение грузом

В соответствии с ч.1 ст.110 ВК РФ грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном ФАП или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз *до его отправления*, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В разделе XVI ФАП-82 рассматриваются вопросы распоряжения грузом.

Распоряжение грузом осуществляется при условии предъявления перевозчику оригинала грузовой накладной. Все указания грузоотправителя по распоряжению грузом оформляются в письменной форме.

Расходы, связанные с распоряжением грузом, возмещаются грузоотправителем, за исключением случая, когда распоряжение грузом вызвано нарушением договора воздушной перевозки груза перевозчиком.

Грузоотправитель вправе распорядиться грузом до момента получения груза грузополучателем или совершения грузополучателем действий, свидетельствующих о востребовании им груза. В случае непринятия груза грузополучателем или невозможности его выдачи грузополучателю грузоотправитель обязан распорядиться грузом.

Грузы, требующие особых условий перевозки

Раздел XVII ФАП-82 регулирует перевозку грузов, требующих особых условий перевозки: ценного груза, скоропортящегося груза, тяжеловесного груза, негабаритного груза, объемного груза, живности, опасного груза, человеческих останков, останков животных требует особых условий перевозки воздушным транспортом.

Грузы, требующие особых условий перевозки, принимаются к перевозке, если они допущены к перевозке международными договорами Российской Федерации, нормативными правовыми актами Российской Федерации, законодательством страны, на территории, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка таких грузов (п. 190 ФАП-82)

Перевозка опасных грузов воздушным транспортом осуществляется согласно федеральным авиационным правилам, ст. 113 Воздушного кодекса РФ, а также регулируется международными договорами Российской

Федерации, в частности Чикагской конвенцией и Технической инструкцией по перевозке опасных грузов воздушным транспортом ИКАО.

ФАП "Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации" утверждены приказом Минтранса РФ от 05.09.2008 N 141.

ФАП-82. Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке в соответствии с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284 AN/905 ИКАО), осуществляется в соответствии с международными договорами Российской Федерации и нормативными правовыми актами Российской Федерации.

К перевозке принимаются только надлежащим образом классифицированные, идентифицированные, упакованные, маркированные, документально оформленные опасные грузы в соответствии с требованиями международных договоров Российской Федерации и нормативных правовых актов Российской Федерации.

Выдача груза

При доставке груза в аэропорт назначения перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии в его адрес груза не позднее чем через двенадцать часов с момента прибытия воздушного судна с грузом.

Для негабаритного, тяжеловесного и объемного груза установлен более сжатый срок. Уведомление о его прибытии должно последовать не позднее чем через три часа с момента прибытия воздушного судна.

Перевозчик *обязан* хранить прибывший груз надлежащим образом до явки за ним грузополучателя. Выдача груза осуществляется только после оплаты всех причитающихся перевозчику платежей и выполнения, требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля. Вместе с грузом перевозчик выдает грузополучателю под расписку грузовую накладную и иные относящиеся к грузу документы.

Выдавая грузополучателю груз, перевозчик обязан проверить количество грузовых мест, вес прибывшего груза. Если при этом обнаружатся повреждения упаковки, пломб грузоотправителя, которые могут повлиять на состояние груза, перевозчик обязан вместе с грузополучателем взвесить поврежденное грузовое место, вскрыть его и просчитать имеющиеся вложения.

Выдача груза осуществляется на основании и в соответствии с данными, указанными в грузовой накладной. Если эти данные находят подтверждение, оригинал грузовой накладной для перевозчика с пометкой "подтверждение в получении груза" и подписью грузополучателя

возвращается перевозчику. В случае несоответствия фактического наименования груза, его веса, количества грузовых мест данным, указанным в грузовой накладной, а также повреждения, порчи груза, обнаружения груза без перевозочных документов, либо перевозочных документов без груза составляется коммерческий акт.

Обязанностью грузополучателя является принятие прибывшего в его адрес груза.

Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Неполучение груза

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

Хранение и розыск груза.

Вопросы хранения и розыска груза рассматриваются в разделах XIX и XX ФАП-82.

Хранение груза. В тех случаях, когда груз по тем или иным причинам не вручен грузополучателю, перевозчик обязан оставить его у себя на хранение за счет грузоотправителя и на его риск. К таким случаям относятся, во-первых, *неявка грузополучателя за грузом в течение трех дней* со дня, следующего за днем направления уведомления о прибытии в его адрес груза, или в срок, установленный правилами перевозки или договором воздушной перевозки груза и, во-вторых, отказ грузополучателя от приема груза.

При невостребованности грузополучателем прибывшего груза по истечении десяти дней со дня, следующего за днем направления сообщения о прибытии груза, перевозчик уведомляет грузополучателя о

необходимости получения груза.

Если по истечении этого срока груз не будет востребован либо грузополучатель отказался от его приема, перевозчик сообщает грузоотправителю о невручении груза. В сообщении содержится предупреждение о возможности реализации или уничтожения груза в случае отсутствия распоряжения грузоотправителя в указанные перевозчиком сроки.

При отсутствии распоряжения грузоотправителя в течение *тридцати дней* со дня направления уведомления о невручении груза или невозможности исполнения поступившего от грузоотправителя распоряжения груз признается невостребованным и может быть реализован или уничтожен в установленном порядке.

Розыск груза. В ФАП-82 дается перечень случаев проведения перевозчиком розыска груза и/или транспортных документов, не доставленных в пункт назначения. Это случаи, когда по прибытии ВС в аэропорт назначения или аэропорт трансфера обнаружится:

отсутствие внесенного в грузовую ведомость груза и/или грузовой накладной;

груз без грузовой накладной и/или других необходимых документов;

грузовая накладная и/или другие необходимые документы без груза;

невозможность идентификации груза вследствие нечеткости транспортной маркировки или ее отсутствия.

При установлении одного из перечисленных случаев перевозчик составляет акт, после чего немедленно приступает к розыску.

ФАП-82 определены этапы принятия перевозчиком мер по розыску груза и/или грузовой накладной, других необходимых документов:

направление уведомления в аэропорт отправления об имевших место неисправностях при перевозке груза рейсом, на котором доставлен (не доставлен) груз, грузовая накладная, другие необходимые документы;

оформление розыскного дела;

направление запросов в аэропорты, из которых мог быть доставлен груз и/или грузовая накладная, другие необходимые документы или в которые они могли быть посланы;

направление указаний по распоряжению грузом и/или грузовой накладной, другими документами в случае их обнаружения.

При обнаружении груза перевозчик обеспечивает его доставку в аэропорт назначения или аэропорт трансфера.

Порядок реализации и уничтожения невостребованного груза.

Груз может быть реализован или уничтожен в случаях, если: он

признан не востребовавшимся; скоропортящийся груз находится под угрозой порчи.

Раздел XXI ФАП-82 регулирует порядок реализации и уничтожения не востребовавшегося груза.

Решение о реализации или уничтожении груза принимается *комиссией, образованной перевозчиком*. В ее состав обычно включаются представители обслуживающих организаций, *эксперт*, а в случае реализации груза - *оценщик*. Кроме того, могут быть включены представители государственных органов.

Основная задача комиссии заключается в том, чтобы установить, достаточно ли имеющихся материалов для принятия решения о реализации либо уничтожении груза. Такими материалами могут быть: акт, составляемый при нечеткости или отсутствии маркировки, нарушении пломб; грузовая накладная; розыскное дело; акт экспертной организации по экспертизе груза; распоряжения грузоотправителя; документы об отказе грузоотправителя от получения груза; другие предусмотренные документы.

По результатам рассмотрения представленных материалов комиссия составляет акт о реализации груза или акт на его уничтожение.

Груз реализуется через торговые организации. Из полученной суммы перевозчик вправе удержать все причитающиеся ему и другим лицам суммы. Если вырученные средства не покрывают расходов указанных лиц, грузоотправитель обязан возместить им непокрытую часть.

РАЗДЕЛ 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Особенности ответственности перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенциям.

В 2017 году был принят федеральный закон от 03.04.2017 N 52-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок".

Российская Федерация присоединилась к "Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" (заключена в г. Монреале 28.05.1999, далее - Монреальская конвенция) с оговоркой, что она оставляет за собой право не применять положения Конвенции в отношении:

международных воздушных перевозок, выполняемых РФ в некоммерческих целях в связи с осуществлением ее функций и обязанностей в качестве суверенного государства;

перевозки лиц, груза и багажа, осуществляемой для своих военных

властей, на воздушных судах, зарегистрированных в РФ или арендованных ею, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени (Постановление Правительства РФ от 30 июля 1999 № 862 «*Об использовании государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях*»

В соответствии со статьями 22 и 23 Воздушного кодекса Российской Федерации Правительство Российской Федерации постановляет:

Разрешить федеральным органам исполнительной власти и Государственной корпорации по космической деятельности "Роскосмос", в ведении которых находятся государственные воздушные суда, использовать их для:

нерегулярных коммерческих перевозок пассажиров при соблюдении предусмотренных для *гражданской авиации* требований воздушного законодательства Российской Федерации;

нерегулярных перевозок грузов за плату по ценам, согласованным с Федеральной службой воздушного транспорта России.

Разрешить организациям, на балансе которых находятся *экспериментальные воздушные суда*, использовать их для перевозки грузов за плату на договорной основе по специальным программам, согласованным с Федеральной службой воздушного транспорта России.

Разрешить *использование аэродромов государственной и экспериментальной авиации для полетов государственных и экспериментальных воздушных судов в коммерческих целях за плату на договорной основе.*

Установить, что использование аэродромов государственной авиации для полетов воздушных судов гражданской авиации осуществляется по согласованию с Федеральной службой воздушного транспорта России.

В настоящее время участниками *Монреальской конвенции* являются более 130 государств. Ранее правовой режим международных воздушных перевозок в России определяла *Варшавская конвенция* для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.

Под действие Варшавской и Монреальской конвенции подпадают любые перевозки, если:

место отправления и место назначения перевозки вне зависимости от того, имеется ли перерыв в перевозке или перегрузка, расположены на территории двух государств, участников той или другой Конвенции;

место отправления и место назначения перевозки находятся на территории одного и того же государства - участника той или другой Конвенции, но при этом договором воздушной перевозки или иным образом предусмотрена остановка на территории другого государства, даже если оно не участвует в той и другой Конвенции.

Варшавская и Монреальская конвенции действуют в отношении

международных перевозок, осуществляемых в рамках регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений. Обе Конвенции применяются также к перевозке, осуществляемой несколькими последовательными перевозчиками, если она рассматривается ими в качестве единой перевозки.»

Варшавская конвенция устанавливала виновную ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность груза и багажа, ограничив ее суммой в 125 тыс. франков Пуанкаре (250 тыс. франков Пуанкаре по Гаагскому протоколу к Варшавской конвенции - около 20 тыс. долл. США) в отношении вреда жизни и здоровью пассажира, а также 250 франков Пуанкаре (20 долл.) за 1 кг груза и багажа и 5 тыс. франков Пуанкаре (400 долл.) - за ручную кладь пассажира.

(Франк Пуанкаре - условная денежная единица, состоит из 65,5 мг золота пробы 900/1000)

Основная новелла Монреальской конвенции - изменение условий компенсации и размеров ответственности авиаперевозчика.

Размер (сумма) ответственности номинируются в *специальных правах заимствования (СПЗ, SDR)*, вводится "двухуровневая" ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.

Монреальская конвенция *не предусматривает каких-либо пределов ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира*. Более того, она устанавливает, что если размер причиненного вреда не превышает 100 тыс. СПЗ, то такая ответственность наступает при наличии лишь факта причинения перевозчиком вреда при перевозке, т.е. является абсолютной.

За несохранность *груза и багажа* Монреальская конвенция также предусматривает значительно более строгую ответственность авиаперевозчика (часто называемую *объективной, независимой от вины*).

Документ определяет исчерпывающий перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности за несохранность груза:

- присущий грузу дефект, качество или порок;
- неправильная упаковка груза лицом, иным чем перевозчик, его работники или агенты;
- акты войны или вооруженного конфликта;
- акты органов государственной власти, связанные с вывозом, ввозом или транзитом груза.

Таким образом, становится очевидной заложенная Монреальской конвенцией общая концепция строгой ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, грузу и багажу. Она ориентирует перевозчиков на дальнейшее развитие своей системы

авиационной безопасности и повышение безопасности полетов.

Приведение воздушного законодательства в соответствие с нормами Монреальской конвенции значительно улучшит права потребителей услуг в сфере пассажирских авиаперевозок за счет повышения верхнего предела выплачиваемых компенсаций за нарушения правил перевозки.

Пересмотр пределов ответственности согласно Монреальской конвенции 1999 года

Согласно Статье 24 Конвенции предусматривается *пересмотр ИКАО пределов ответственности каждые пять лет*. В случае превышения темпов инфляции значения 10% инициируется корректировка пределов ответственности. Такое событие имело место в 2009 и повторилось в 2019 году.

Указанные пределы ответственности выражаются в единицах *СПЗ - специальные права заимствования*, которые являются *расчетной денежной единицей, используемой Международным валютным фондом*.

Данные по изменению пределов ответственности государств приведены в следующей таблице:

Пределы ответственности (СПЗ)			
Причинение вреда	первоначально	с 30.12.2009	с 28.12.2019
Смерть/увечье пассажира	100 000	113 100	128 821
Задержка пассажира	4150	4694	5346
Задержка багажа	1000	1131	1288
Задержка груза	17	19	22

По состоянию на 31.10.2019 стоимость 1 СПЗ составляет 1,37 дол. США.

Пересмотренные пределы ответственности вступили в силу с 28 декабря 2019 года.

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна

В соответствии с ВК РФ ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна определяется международными договорами Российской Федерации либо, если ВК РФ или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер возмещения указанного вреда, в соответствии с гражданским законодательством РФ.

Монреальская конвенция не предусматривает каких-либо *пределов ответственности перевозчика* за причинение вреда жизни и здоровью пассажира. В этом аспекте торжествует принцип полного возмещения причиненного вреда, действующий и в российском праве (п. 1 ст. 1064 ГК РФ).

Монреальская конвенция предусматривает, что в отношении вреда жизни и здоровью пассажира, если он *не превышает сумму около 7,8 млн руб.*, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме *два миллиона рублей*. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.

Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации *не может превышать два миллиона рублей*.

В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации (ст 117 ВК РФ).

Воздушная перевозка пассажира включает в себя *период нахождения*

пассажира на борту воздушного судна, период посадки пассажира на борт воздушного судна и период высадки пассажира с борта воздушного судна. Порядок исчисления продолжительности периода посадки пассажира на борт воздушного судна и периода высадки пассажира с борта воздушного судна устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации.

Согласно ВК РФ *«Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна»* перевозчик обязан обеспечить выплату *компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира* воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации *не может превышать два миллиона рублей.*

Эта сумма *не является пределом ответственности перевозчика.* Речь идет о своеобразной *зачетной неустойке*, которая подлежит выплате перевозчиком и освобождает потерпевших от необходимости доказывать размер причиненного вреда. Эта сумма может стать предельной, если не доказано наличие превышающего ее ущерба, но по своей сути она таковой не является.

Согласно п. 1.3 ст. 117 ВК РФ в случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза

Статья 120 ВК РФ определяет ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза:

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

«Размер ответственности перевозчика за задержку при перевозке пассажиров ограничивается Монреальской конвенцией суммой в 4 150 СПЗ либо 62,5 тыс. франков Пуанкаре на каждого пассажира. Пределы ответственности для государств - членов МВФ устанавливаются в СПЗ, для остальных государств - во франках Пуанкаре.

Согласно информации Роспотребнадзора от 05.04.2017 "если по нормам Воздушного кодекса РФ ответственность компании за ущерб из-за задержки рейса составляет *1 875 руб. за каждый час задержки* (но не более 50% от стоимости билета), то по новым правилам компенсация будет ограничиваться не половиной стоимости билета, а *суммой в 332 тыс. руб. [4 150 СПЗ]*". (Закон 2017-11).

Общие принципы ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя

ВК РФ устанавливает общие принципы ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя:

1. *Перевозчик* несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

2. Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

3. Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза, а также ручной клади

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади (ст. 118 ВК РФ).

Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади регулируется в ст. 119 ВК РФ.

Размер ответственности за утерю багажа *с объявлением ценности* составляет сумму объявленной ценности. Размер ответственности за утерю багажа *без объявления ценности* составляет стоимость утерянного багажа,

но не более 600 руб. за 1 кг веса багажа; за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади - в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей (п. 1 ст. 119 ВК РФ).

Однако *при международных воздушных перевозках ответственность за утерю багажа устанавливается в соответствии с международными договорами РФ. В Монреальской конвенции размер ответственности за утерю багажа без объявленной ценности ограничен суммой 1 000 СПЗ либо 15 тыс. франков (примерно 1 300 долл.), за утерю багажа с объявленной ценностью составит сумму объявленной ценности (ст. 3, п. 4 ст 118, п. 3 ст. 119 ВК РФ; п. 2 ст. 22, п. 1 ст. 23 Монреальской конвенции от 28.05.1999; абз. 1 Закона от 03.04.2017 N 52-ФЗ).*

Также перевозчик может заключить *соглашение с пассажирами о повышении своей ответственности* по сравнению с вышеуказанными размерами. В таком случае размер ответственности перевозчика определяется на основании данного соглашения (ст. 123 ВК РФ).

Кроме того, если багаж утерян либо доставлен с опозданием, можно претендовать на компенсацию морального вреда (ст. 15 Закона от 07.02.1992 N 2300-1).

Возмещение вреда, причиненного задержкой при перевозке пассажира, *не следует путать с компенсацией, выплачиваемой перевозчиком пассажиру в странах Европейского союза согласно Регламенту Европейского парламента и Совета Европейского союза от 11.02.2004 N 261/2004 об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса в размере от 250 до 600 евро в зависимости от дальности перелета за отказ в перевозке рейсом, указанным в билете.*

Сам он связан с *умышленной продажей перевозчиками авиабилетов большему количеству пассажиров, чем может вместить воздушное судно (так называемое перебронирование),* и объясняется желанием перевозчика обеспечить полную загрузку самолета в связи с тем, что какое-то количество пассажиров часто не являются на рейс. Здесь ответственность перевозчика очевидна, он сам это признает и готов выплатить соответствующую компенсацию, размер которой и определило законодательство ЕС. (Закон 2017-11).

РАЗДЕЛ 6. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Основные виды авиационных работ

Согласно ВК РФ авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В ФАП "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Минтранса России от 31.07.2009 N 128 установлены общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения основных видов авиационных работ:

- авиационно-химических работ в сельском хозяйстве;
- воздушной съемки;
- лесоавиационных работ;
- строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных работ;
- работ с целью оказания срочной медицинской помощи.

Глава XIX "Федеральных авиационных правил полетов в воздушном пространстве Российской Федерации", утвержденных приказами Министра обороны РФ N 136, Минтранса РФ N 42, Росавиакосмоса N 51 от 31.03.2002 посвящена полетам в районах авиационных работ.

Классификация авиационных работ

"ГОСТ Р 54265-2010. Национальный стандарт Российской Федерации. Воздушный транспорт. Авиационные работы. Классификация".

Объектами классификации являются авиационные работы, выполняемые с использованием полетов воздушных судов с определенными целями для обеспечения потребностей граждан и экономики страны, и условия их выполнения.

Признаками классификации являются:

характеристика совокупности методов, способов, приемов, режимов и норм использования воздушного судна и при установке на его борту для выполнения авиационной работы технического средства и (или) дополнительного специального оборудования (аппаратуры);

характеристика условий выполнения авиационной работы.

Договор на выполнение авиационных работ

Согласно ВК РФ по договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные

работы в порядке, в сроки, в объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы.

Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены:

порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;

создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов;

иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей.

Тарифы на выполнение авиационных работ устанавливаются *на основе договора*.

Существенными условиями договора на выполнение авиационных работ будут являться: наименование сторон договора; вид выполняемых работ, порядок и условия выполнения работ, объем работ, начальный и конечный сроки выполнения работ, тарифы на выполнение работ; порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования; создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов; иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей; сроки принятия выполненных работ.

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ (ст. 135 ВК РФ).

Сертификационные требования к эксплуатантам, выполняющим авиационные работы

В соответствии со статьей 8 ВК РФ выполнение авиационных работ требует наличие документа, подтверждающего соответствие эксплуатанта требованиям ФАП "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23.12.2009 N 249.

В ФАП-249 установлены следующие сертификационные требования к физическим, юридическим лицам, выполняющим авиационные работы:

Эксплуатант имеет воздушные суда на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании, оборудованные для выполнения заявленных видов работ и имеющие сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), обеспечивает поддержание летной годности, выполнение правил подготовки и выполнения полетов

воздушных судов;

принимает на работу авиационный персонал, имеющий свидетельства с квалификационными отметками, дающими право эксплуатации заявленных воздушных судов при выполнении конкретных видов авиационных работ, осуществляет подготовку и переподготовку указанного авиационного персонала, формирует экипажи воздушных судов;

принимает меры к тому, чтобы его работники *знали и исполняли законы, правила и процедуры* государств, в воздушном пространстве которых выполняются полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта;

имеет на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании производственные помещения, транспорт и иную технику, необходимые для выполнения заявленных видов авиационных работ;

обеспечивает обязательные виды страхования, предусмотренные ВК РФ";

разрабатывает и утверждает руководство по производству полетов в соответствии с требованиями ФАП 128 "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" и обеспечивает его выполнение авиационным персоналом;

создает *систему управления безопасностью полетов (СУБП)*, которая соответствует объему и сложности выполняемых полетов, и обеспечивает ее функционирование;

обеспечивает предоставление экипажам воздушных судов метеорологической и аэронавигационной информации;

организует заправку воздушных судов кондиционными авиационными горюче-смазочными материалами;

Федеральное агентство воздушного транспорта предоставляет государственную услугу по организации и проведению *обязательной сертификации юридических и физических лиц, выполняющих авиационные работы*.

По состоянию на 31.12.2018 в федеральной государственной информационной системе «Реестр эксплуатантов воздушного транспорта» зарегистрировано 243 эксплуатанта, имеющих сертификат эксплуатанта для выполнения авиационных работ, в том числе 209 действующих.

Приказом Минтранса РФ от 29.10.2003 N 202 утверждены ФАП "Технические средства для выполнения авиационных работ. Требования и процедуры сертификации", которые должны обеспечивать эффективное выполнение авиационных работ в соответствии с их целевым назначением и действующими требованиями к выполнению конкретных видов авиационных работ и поддержание летной годности воздушных судов, безопасность для жизни и здоровья авиационного персонала и третьих лиц; охрану окружающей среды; техническую и технологическую совместимость с воздушными судами; стабильность функциональных

характеристик.

Авиационно-химические работы в сельском хозяйстве.

Это опыливание, опрыскивание, разбрасывание или рассеивание отравленных приманок, внесение минеральных удобрений.

Время работы летного и технического состава предприятий ГА непосредственно с пестицидами и минеральными удобрениями устанавливается в зависимости от их **класса опасности** и на основании действующих документов о рабочем времени и времени отдыха этой категории работающих.

Экипажи, вылетающие в район АХР, снабжаются предприятиями ГА спецодеждой, средствами индивидуальной защиты, а также аптечкой для оказания первой доврачебной помощи в соответствии с действующими нормами обеспечения.

Медицинские противопоказания к работе в полярных экспедициях, странах с жарким климатом сроком свыше трех месяцев и авиационно-химическим работам установлены Приложением N 4 к *ФАП "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации"* утвержденным приказом Минтранса России от 22.04.2002 N 50.

Правила по охране труда в сельском хозяйстве, утв. приказом Минтруда России от 25.02.2016 N 76н:

При авиационно-химических работах должны применяться пестициды, разрешенные к применению на территории Российской Федерации.

Аэродромы сельскохозяйственной авиации должны быть оборудованы дегазационными площадками для периодической очистки от пестицидов воздушных судов, аппаратуры, тары и защитной одежды работающих.

При всех работах по загрузке воздушного судна осуществляющим ее работникам следует находиться так, чтобы пыль или брызги от рабочих растворов относил в сторону от работников.

При авиационном опрыскивании аппаратура должна быть оборудована *отсечными устройствами*. Отсечное устройство (ОУ) предназначено для быстрого отключения трубопровода или его части при аварийной ситуации или по технологическим требованиям. Главным преимуществом ОУ перед задвижками является надежная герметизация и исключение возможных протечек рабочей среды в блокируемом участке трубопровода. Работа с неисправными отсечными устройствами не допускается. Проведение авиационно-химических работ допускается при скорости ветра на рабочей высоте не более 4 м/сек.

До начала проведения работ командир воздушного судна обязан ознакомиться с картограммой полей, подлежащих обработке, осмотреть каждый участок путем личного объезда (облета) и определить участки, подлежащие выбраковке, как не обеспечивающие безопасность полетов.

При наземной сигнализации сигнальщики должны знать цель и задачи наземной службы, установленный порядок обработки участков, правила обращения с сигнальными знаками, порядок перемещения на новое место.

Размер санитарного разрыва от населенного пункта до сельскохозяйственных полей, обрабатываемых пестицидами авиационным способом, должен составлять не менее 2000 м.

Командир воздушного судна должен возвратиться на аэродром, если при подлете к участку, подлежащему обработке, на нем или в пределах санитарного разрыва обнаружены люди или домашние животные, и известить представителя организации, в которой планировалась обработка.

Воздушное судно и аппаратура после окончания авиационно-химических работ должны быть очищены от остатков пестицидов.

Сточные воды, образующиеся в процессе мойки воздушных судов и их оборудования, должны собираться в специально оборудованные приемники и подвергаться обезвреживанию.»

Приказом Минтранса РФ от 21.11.2005 N 139 утверждено Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации", которым установлено, что максимально допустимая продолжительность полетной смены члена летного экипажа не может превышать:

при выполнении авиационных работ - 12 часов;

при выполнении авиационно-химических работ - 10 часов (при внесении минеральных удобрений - 12 часов).

При этом при полетах с применением высокотоксичных и ядовитых веществ (чрезвычайно опасных, высокоопасных) максимально допустимая продолжительность полетного времени не может превышать

Воздушные съёмки.

Воздушные съёмки - выполнение аэрофотосъёмочных работ на воздушном судне, оборудованном аэрофотосъёмочной аппаратурой, а также выполнение поисково-съёмочных работ на воздушном судне, оборудованном аэросъёмочной аппаратурой для каждого из видов аэрогеофизической съёмки.

Лесоавиационные работы.

Приказом Минприроды России от 15.11.2016 N 597 утверждён Порядок организации и выполнения авиационных работ по охране лесов от пожаров и Порядок организации и выполнения авиационных работ по защите лесов.

Авиационные работы по охране лесов от пожаров включают в себя:

- а) авиационное патрулирование;
- б) тушение лесных пожаров;
- в) доставку воздушными судами лесопожарных формирований, пожарной техники и оборудования, противопожарного снаряжения и инвентаря к месту тушения лесного пожара и обратно.

Авиационные работы по охране лесов от пожаров осуществляются на территориях, на которых обнаружение и тушение лесных пожаров наземными средствами затруднено либо невозможно.

При авиационном патрулировании осуществляются:

а) обнаружение лесных пожаров, иных негативных воздействий природного и антропогенного характера на леса (в части, влияющей на пожарную опасность в лесах), определение их площадей и других качественных и количественных показателей;

б) выявление нарушений правил пожарной безопасности и правил санитарной безопасности в лесах (в части, влияющей на пожарную опасность в лесах);

в) оповещение органов государственной власти и органов местного самоуправления о лесных пожарах, пожарной безопасности в лесах и правилах санитарной безопасности в лесах, нарушениях правил пожарной безопасности в лесах и санитарной безопасности в лесах;

г) выполнение отдельных мер пожарной безопасности в лесах.

Авиационное патрулирование осуществляется с учетом класса пожарной опасности в лесах в зависимости от условий погоды и наличия действующих лесных пожаров.

При выполнении авиационных работ по охране лесов от пожаров в части **тушения лесных пожаров** осуществляются:

а) обследование лесного пожара с использованием наземных, авиационных или космических средств в целях уточнения вида и интенсивности лесного пожара, его границ, направления его движения, выявления возможных границ его распространения и локализации, источников противопожарного водоснабжения, подъездов к ним и к месту лесного пожара, а также других особенностей, определяющих тактику тушения лесного пожара;

б) локализация лесного пожара с использованием авиационных средств;

в) наблюдение за локализованным лесным пожаром;

г) ликвидация лесного пожара с использованием авиационных средств.

Авиационные работы **по защите лесов** включают в себя:

а) осуществление государственного лесопатологического мониторинга с использованием авиационных средств;

б) осуществление лесопатологических обследований с

использованием авиационных средств;

в) доставку воздушными судами людей и средств к очагам вредных организмов и обратно;

г) ликвидацию очагов вредных организмов с использованием авиационных средств;

д) проведение иных работ по защите лесов от вредных организмов с использованием авиационных средств.

Ликвидация очагов вредных организмов с использованием авиационных средств должна проводиться с учетом требований СанПиН 1.2.2584-10 "Гигиенические требования к безопасности процессов испытаний, хранения, перевозки, реализации, применения, обезвреживания и утилизации пестицидов и агрохимикатов. *Санитарные правила и нормы*", утвержденных постановлением Главного государственного санитарного врача РФ от 2 марта 2010 г. N 17.

Подготовка ВС и его экипажа к полету, обеспечение и выполнение полетов при выполнении авиационных работ по охране лесов от пожаров выполняются в соответствии с ФАП "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации".

Строительно-монтажные, погрузочно-разгрузочные работы

К строительно-монтажным, погрузочно-разгрузочным работам относятся:

раскатка тросов, проводов и кабелей;

монтаж и демонтаж телебашен, вышек сотовой связи, коммуникационных сооружений, технологического промышленного оборудования;

монтаж опор линий электропередач;

монтаж канатных дорог.

Работы с целью оказания срочной медицинской помощи

Санитарная авиация применяется при дорожно-транспортных происшествиях, чрезвычайных ситуациях, а также для вылетов к пациентам с кровотечениями, инсультами, инфарктами, когда состояние больного требует максимально быстрой эвакуации в больницу. Осуществляется перевозка пострадавших, пострадавших в тяжелом состоянии и даже новорожденных детей в специальном модуле.

Распоряжением Правительства РФ от 28.07.2018 N 1574-р АО "Национальная служба санитарной авиации" определена единственным исполнителем осуществляемых для государственных нужд в 2018 - 2019 годах авиационных работ в целях оказания медицинской помощи на территории Российской Федерации.

Проект создания национальной службы санитарной авиации (НССА) был инициирован Госкорпорацией Ростех в 2017 году. В феврале 2019 года

НССА получила первые восемь вертолетов – четыре модели «Ансат» и четыре Ми-8, которые встанут на дежурство в Центральном, Северо-Западном, а также в Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах.

Вертолеты НССА окрашены в желто-красный цвет, как у скорой помощи. Поставляемые вертолеты полностью оснащены современным оборудованием, которое позволяет проводить в полном объеме весь комплекс реанимационных мероприятий, инфузионную терапию, следить за всеми жизненными показателями пациента, перевозить больных, нуждающихся в искусственной вентиляции легких, а также детей, включая младенцев с первого дня жизни. Новые вертолеты будут выполнять санитарные задания в Санкт-Петербурге, Амурской, Ленинградской, Московской, Новгородской, Новосибирской, Магаданской, Свердловской, Тверской областях и Хабаровском крае.

За счет Министерства транспорта для развития новой службы будут созданы вертолетные площадки рядом с больницами, вертолеты будут закупаться на условиях лизинга.

Развитие санитарной авиации, как и всей системы скорой помощи в целом, – важнейший приоритет Министерства здравоохранения Российской Федерации. Эффективная медицина XXI века немыслима без санитарной авиации. Медицинские вертолеты и самолеты - это не только возможность оказать экстренную помощь в отдаленных и труднодоступных районах, но и важная часть системы скорой помощи в крупных городах, с их интенсивным движением и пробками. Уже сегодня санитарная авиация работает в 45 субъектах Российской Федерации. Ближайшая цель – сделать воздушную скорую помощь доступной каждому гражданину страны.

Создаваемый парк воздушных судов НССА позволит к концу 2021 года *обеспечить полеты по санитарным заданиям на всей территории страны*. Это позволит существенно увеличить количество спасенных жизней, сделать высокотехнологичную медицинскую помощь доступнее, снизить смертность как взрослого, так и детского населения.

НССА планирует выполнять более 15,5 тысяч эвакуаций в год с последующим наращиванием объемов услуг. Проект создания единого оператора санитарной авиации предусматривает работу 130 точек базирования воздушных судов, сети мобильных топливно-заправочных комплексов, вертолетных площадок на территориях более чем 1,5 тысячи учреждений здравоохранения.

Поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы

Поисково-спасательные и аварийно-спасательные работы при использовании метода сброса груза и специалистов с парашютом в полете, а также высадки и подъема специалистов и эвакуации пострадавших в режиме висения вертолета с применением спускового устройства и

специальных средств.

Летные проверки наземных средств РТОП, авиационной радиосвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов ГА

ФАП "Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации" утверждены приказом Минтранса РФ от 18.01.2005 N 1.

ФАП разработаны в соответствии с ВК РФ, стандартами и рекомендациями ИКАО, принятыми для проведения летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования (далее - наземные средства РТОП, связи и системы ССО).

Летные проверки наземных средств РТОП, связи и систем ССО выполняются в полете подготовленным для этого летным экипажем на воздушном судне-лаборатории, оборудованном специальной аппаратурой летного контроля, имеющей сертификат о калибровке.

В зависимости от задач летные проверки наземных средств РТОП, связи и систем ССО подразделяются на следующие виды:

- при вводе в эксплуатацию;
- периодические;
- специальные.

Летные проверки *при вводе в эксплуатацию* проводятся после наземной проверки параметров и характеристик средств РТОП, связи и систем ССО с целью получения полной и исчерпывающей информации относительно работы средств (систем) и для установления соответствия размещенного оборудования эксплуатационным требованиям.

Периодические летные проверки проводятся на регулярной основе с целью контроля соответствия параметров и характеристик наземных средств РТОП, связи и систем ССО эксплуатационным требованиям и подразделяются на годовые и полугодовые.

Специальные летные проверки проводятся с целью подтверждения соответствия параметров и технических характеристик наземных средств РТОП, связи и систем ССО эксплуатационным требованиям и выполняются в случаях:

- проведения доработок (модернизации) средств и систем по бюллетеням, влияющих на пространственные характеристики оборудования, - по программе ввода в эксплуатацию;
- восстановления работы оборудования после исключения из регламента на срок, превышающий интервал периодических летных проверок - по программе, утвержденной руководителем организации,

осуществляющей техническую эксплуатацию этих средств;

обнаружения несоответствия технических характеристик средств и систем по результатам наземного или летного контроля - по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию средств РТОП и связи (руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию систем светосигнального оборудования);

наличия замечаний экипажей воздушных судов или диспетчеров управления воздушным движением на работу конкретного средства или системы - по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию средств РТОП и связи (руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию систем светосигнального оборудования);

изменения границ района управления воздушным движением или рубежей передачи управления воздушным движением для радиолокационных станций - проверяется район изменения по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию радиолокационных станций;

изменения углов закрытия средств РТОП и связи - проверяется направление изменения при наличии в данном направлении воздушных трасс, коридоров, пилотажных зон и т.п. - по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию этих средств;

расследования авиационных происшествий и инцидентов - по программе, утвержденной руководителем комиссии по расследованию;

оборудования центра управления воздушным движением аппаратурой отображения информации, не входящей в комплект радиолокационной станции - по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию этих средств;

проверки электромагнитной совместимости наземных средств РТОП и связи с другими радиоэлектронными средствами, выявления источников радиопомех и других причин неустойчивой работы средств - по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию этих средств;

изменения схемы захода на посадку по ЛККК/GBAS - по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию данного средства;

изменения (повышения) категории ИКАО РМС - проверяются основной и резервный комплекты оборудования по программе, утвержденной руководителем организации, осуществляющей техническую эксплуатацию данного средства.

При проведении летных проверок в ночное время суток полеты выполняются по правилам полетов по приборам, при этом должен

обеспечиваться необходимый запас высоты над препятствиями, равный 300 м (1000 фут).

Транспортно-связные работы

Транспортно-связные работы – транспортировка груза на внешней подвеске, при использовании метода сброса груза в полете, а также груза и персонала заказчика в режиме висения вертолета с применением спускового устройства.

Примечание: 04.08.2018 в 05:43 по московскому времени в районе посадочной площадки Ванкор произошло авиационное происшествие с вертолетом Ми-8АМТ RA-25640 авиакомпании «Ютэйр-Вертолетные услуги». По имеющейся информации после взлёта произошло столкновение лопастями несущего винта с грузом на внешней подвеске другого, взлетевшего ранее вертолётa. Все находившиеся на борту 15 пассажиров и 3 члена экипажа погибли, воздушное судно разрушено и частично сгорело. Другой вертолёт повреждений не получил и произвёл посадку на площадке.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция, 1929 г.).
2. Гаагский протокол (Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся воздушных международных перевозок, 1955).
3. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" (заключена в г. Монреале, 1999)
4. Регламент N 261/2004 Европейского парламента и Совета Европейского Союза "Об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) N 295/91" (Принят в г. Страсбурге 11.02.2004)
5. Федеральный закон Российской Федерации «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 03.04.2017 N 52-ФЗ.
6. Гражданский кодекс Российской Федерации (части 1,2) от 26.01.1996 N 14-ФЗ.
7. Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации от 30.12.2001 N 195-ФЗ.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ.
9. Федеральный закон Российской Федерации от 15.08.1996 N 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию».
10. Закон Российской Федерации от 07.02.1992 N 2300-1 «О защите прав потребителей».
11. Постановление Правительства РФ от 05.05.2012 N 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)».
12. Приказ Минтранса России от 31.07.2009 N 128 «Об утверждении ФАП Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».
13. Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных

- перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».
14. Приказ Минобороны N 136, приказ Минтранса N 42, приказ Российского авиационно-космического агентства N 51 от 31 марта 2002 года «Об утверждении ФАП полетов в воздушном пространстве Российской Федерации».
 15. Приказ Минтранса России от 23.06.2003 N 150 «Об утверждении ФАП Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты».
 16. Приказ Минтранса РФ от 29 октября 2003 г. N 202 "Об утверждении ФАП «Технические средства для выполнения авиационных работ. Требования и процедуры сертификации».
 17. Приказ Минтранса РФ от 18.01.2005 N 1 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации"
 18. Приказ Минтранса России от 28.11.2005 N 142 «Об утверждении ФАП «Требования авиационной безопасности к аэропортам».
 19. Приказ Минтранса России от 08.11.2006 N 134 «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации».
 20. Приказ Минтранса России от 25.07.2007 N 104 «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров».
 21. Приказ Минтранса России от 29.01.2008 N 15 «Об установлении формы пассажирского билета и багажной квитанции по купонному автоматизированного оформления в гражданской авиации».
 22. Приказ Минтранса РФ от 05.09.2008 N 141 "Об утверждении ФАП "Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации"
 23. Приказ Минтранса РФ от 23 декабря 2009 N 249 «Об утверждении ФАП Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации».
 24. Приказ Минтранса России от 13.08.2015 N 246 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа,

- подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих коммерческие воздушные перевозки, требованиям федеральных авиационных правил».
25. Приказ Минприроды России от 15.11.2016 N 597 "Об утверждении Порядка организации и выполнения авиационных работ по охране лесов от пожаров и Порядка организации и выполнения авиационных работ по защите лесов".
 26. Приказ Минтранса России от 15.02.2016 N 24 «Об утверждении Порядка предоставления пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности услуг в аэропортах и на воздушных судах».
 27. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов // СПС КонсультантПлюс. 2012.
 28. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. М.: Статут, 2015. 396 с.
 29. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. Москва: Юстиция, 2016. 310 с.
 30. Выгодянский А.В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов // Транспортное право. 2017. N 3. С. 7 - 10.
 31. Гуцин В.В., Добровинская А.В. Особенности ответственности перевозчика по договору перевозки груза и пассажира в нормах международных транспортных конвенций // Гражданское право. 2017. N 6. С. 11 - 14.
 32. Остроумов Н.Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России // Журнал российского права. 2017. N 9. С. 108 - 118.
 33. Остроумов Н.Н. Современный правовой режим международных воздушных перевозок вступил в силу для России // Закон. 2017. N 11. С. 219 - 230.
 34. Трофимов С.В. Сертификационные требования к организации коммерческих воздушных перевозок // Современное право. 2018. N 1. С. 66 - 69.
 35. Постановление Правительства РФ от 30.07.1999 N 862 "Об использовании государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях".