

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

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

Кафедра организации перевозок на воздушном транспорте

А.В. Власова, А.А. Горяшко

ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Учебно-методическое пособие
по изучению дисциплины

*для студентов
направления 25.05.05
всех форм обучения*

Москва
ИД Академии Жуковского
2025

УДК 656.7.025
ББК 0580.3
Б58

Рецензент:

Степаненко А.С. – канд. техн. наук

Власова А.В.

В58 Воздушные перевозки и авиационные работы [Текст] : учебно-методическое пособие по изучению дисциплины / А.В. Власова, А.А. Горяшко. – М.: ИД Академии Жуковского, 2025. – 36 с.

Данное учебно-методическое пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Воздушные перевозки и авиационные работы» по учебному плану направления подготовки 25.05.05 для студентов всех форм обучения.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 30.05.2024 г. и методического совета 17.06.2024 г.

**УДК 656.7.025
ББК 0580.3**

В авторской редакции

Подписано в печать 14.05.2025 г.

Формат 60х84/16 Печ. л. 2,25 Усл. печ. л. 2,09

Заказ № 1068/0325-УМП05 Тираж 25 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.: (499) 755-55-43

E-mail: zakaz@itsbook.ru

© Московский государственный технический
университет гражданской авиации, 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Раздел 1. Аэропорты и аэродромы	5
1.1 Формы собственности	5
1.2 Классификация	6
1.3 Развитие опорной сети гражданской авиации РФ до 2035 года	8
Раздел 2. Обеспечение перевозок	10
2.1 Государственное регулирование гражданской авиации	10
2.2 Сертификация и лицензирование на воздушном транспорте	11
2.3 Подготовка ВС к вылету	13
Раздел 3. Воздушные перевозки пассажиров	21
3.1 Бронирование перевозки пассажира, багажа, груза	21
3.2 Оформление перевозки пассажира, багажа, груза	23
3.3 Расписание, задержка и отмена рейса, маршрут перевозки, изменение маршрута перевозки	24
Раздел 4. Перевозки багажа и грузов	24
4.1 Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты	24
4.2 Воздушная перевозка опасных грузов	25
4.3 Прием груза к перевозке	26
Раздел 5. Ответственность перевозчика	28
Раздел 6. Авиационные работы	30
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	36

ВВЕДЕНИЕ

Гражданская авиация является сложной и постоянно развивающейся отраслью, требующей четкого и эффективного регулирования для обеспечения безопасности полетов, защиты интересов потребителей, содействия развитию конкуренции и защиты окружающей среды.

Регулирование осуществляется на международном и национальном уровнях. Основным международным документом, регулирующим гражданскую авиацию, является **Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция)**, подписанная в 1944 году. Она устанавливает основные принципы международного воздушного права и определяет роль и функции **Международной организации гражданской авиации (ICAO)**.

Цель ICAO: Обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире.

Функции ICAO: Разработка международных стандартов и рекомендуемой практики (SARPs) в области аэронавигации, безопасности полетов, авиационной безопасности, охраны окружающей среды и других областях.

Содействие гармонизации национальных правил и стандартов.

Оказание технической помощи развивающимся странам.

Сбор и распространение статистической информации.

SARPs: Стандарты ICAO являются обязательными для выполнения государствами-членами, а рекомендуемая практика — это рекомендации, которые государствам предлагается учитывать при разработке национальных правил.

Примеры стандартов и рекомендуемой практики ICAO: Правила полетов, требования к аэропортам, требования к воздушным судам, квалификационные требования к авиационному персоналу, правила расследования авиационных происшествий.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA): объединяет авиакомпании и занимается разработкой стандартов и рекомендаций в области коммерческой деятельности, тарифов, пассажирских перевозок и других сферах.

Европейское агентство по безопасности полетов (EASA): отвечает за регулирование безопасности полетов в Европейском союзе.

Двусторонние и многосторонние соглашения между государствами о воздушном сообщении, которые определяют условия выполнения полетов между этими государствами (например, маршруты, частота полетов, назначение авиакомпаний).

В России регулирование гражданской авиации осуществляется на основании **Воздушного кодекса Российской Федерации (ВК РФ)** и других федеральных законов и нормативных правовых актов.

Федеральные органы исполнительной власти.

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России):

Осуществляет государственную политику и нормативно-правовое регулирование в области гражданской авиации.

Утверждает федеральные авиационные правила (ФАП).

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация):

Осуществляет функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта.

Выдает лицензии и сертификаты, контролирует соблюдение требований к безопасности полетов.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор):

Осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства в области транспорта, включая гражданскую авиацию.

Федеральные авиационные правила (ФАП).

ФАП являются основным нормативным правовым актом, регулирующим различные аспекты деятельности гражданской авиации в России.

Примеры ФАП:

ФАП-82 «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

ФАП-246 «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие требованиям федеральных авиационных правил».

ФАП-138 «Правила использования воздушного пространства Российской Федерации».

Другие нормативные правовые акты.

Постановления Правительства РФ.

Приказы Минтранса России.

Распоряжения Росавиации.

Регулирование гражданской авиации является сложным и многоуровневым процессом, включающим международные и национальные нормы и правила. Эффективное регулирование необходимо для обеспечения безопасности полетов, защиты прав потребителей и устойчивого развития авиационной отрасли. Российское законодательство в области гражданской авиации постоянно совершенствуется с учетом международных требований и передового опыта.

РАЗДЕЛ 1. АЭРОПОРТЫ И АЭРОДРОМЫ

1.1 ФОРМЫ СОБСТВЕННОСТИ

Аэропорты – это одно из самых важных компонентов инфраструктуры любой страны. Вопрос о форме собственности аэропортов является значимым и актуальным.

Согласно существующей практике, **аэровокзалы**, то есть здания и сооружения, внутри которых осуществляется обслуживание пассажиров, багажа, грузов, почты, принадлежат частным лицам и те ведут свою деятельность на коммерческих основаниях. Такие аэровокзалы могут принадлежать определенными компаниями (холдингам, группам компаний и т.д.), так и могут быть построены в порядке партнерства между государственными и частными инвесторами (ГЧП).

Аэродромы, где размещаются взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок и другие элементы, является государственной собственностью Российской Федерации. Аэродромы, как правило, арендуются главными операторами (главный оператор – лицо-держатель свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома к эксплуатации) и предоставляются затем авиакомпаниям, хендлинговым компаниям под использование на коммерческой основе.

Этот подход обусловлен несколькими факторами.

Во-первых, государству крайне важно обеспечить контроль и безопасность полетов. Поэтому сохранение собственности и контроля над самыми критическими элементами аэропортов, такими как взлетно-посадочные полосы, является первоочередной задачей.

Во-вторых, аренда аэродромов авиакомпаниями обеспечивает стабильные доходы государству за счет использования инфраструктуры. Это позволяет направлять полученные средства на модернизацию и развитие аэропортов, что, в свою очередь, способствует росту экономики региона и страны в целом.

Но есть и некоторые минусы принадлежности аэродромов государству.

Для упорядоченности учета и последующего оформления имущественных прав на земельные участки, находящиеся в государственной собственности, в статусе унитарного предприятия была создана Администрация гражданских аэропортов (аэродромов) (ФГУП "АГА (А)"). Основной задачей этого предприятия является передача аэродромов в управление главным операторам аэропортов на основе заключаемых договоров аренды. Соответственно реконструкция аэродромов осуществляется за счет ФЦП «Развитие транспортной системы России», что часто приводит к **длительному** ожиданию бюджетного ассигнования.

Форма собственности аэропортов в России характеризуется совокупностью государственных и частных интересов. Частным лицам принадлежат – аэровокзалы, в которых осуществляются коммерческая деятельность, в то время как аэродромная инфраструктура, включая аэродромы, остается в государственной собственности. Это позволяет эффективно управлять аэропортами, обеспечивать безопасность и стимулировать их развитие в соответствии с потребностями и требованиями рынка авиационных услуг.

1.2 КЛАССИФИКАЦИЯ

В России используется система деления аэропортов на классы, основанная на годовом объеме пассажиропотока. Эта классификация определяет требования к инфраструктуре аэропорта.

Внеклассные аэропорты: крупнейшие аэропорты, обрабатывающие более 10 миллионов пассажиров в год. Они являются важнейшими транспортными узлами, с развитой инфраструктурой, обслуживающие как внутренние, так и международные рейсы. Примеры: аэропорты Москвы (Шереметьево, Домодедово, Внуково) и Санкт-Петербурга (Пулково).

Аэропорты I класса: с годовым пассажиропотоком от 7 до 10 миллионов (Толмачево).

Аэропорты II класса: с годовым пассажиропотоком от 4 до 7 миллионов пассажиров (Минеральные Воды).

Аэропорты III класса: с пассажиропотоком от 2 до 4 миллионов пассажиров (Курумоч).

Аэропорты IV класса: с пассажиропотоком от 500 тысяч до 2 миллионов пассажиров (Омск).

Аэропорты IV класса: с пассажиропотоком от 100 тысяч до 500 тысяч пассажиров (Иваново).

Неклассифицированные аэропорты: пассажиропоток менее 100 тысяч пассажиров в год.

Аэродром — это земельный или водный участок, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, размещения и обслуживания воздушных судов.

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К АЭРОДРОМАМ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫМ ДЛЯ ВЗЛЕТА, ПОСАДКИ, РУЛЕНИЯ И СТОЯНКИ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ФАП-262

В соответствии с Воздушным кодексом РФ аэродромы подразделяются на:

1. Гражданские аэродромы;
2. Аэродромы государственной авиации;
- 3 Аэродромы экспериментальной авиации.

Летная полоса (ЛП) - определенный участок, который включает ВПП и концевую полосу торможения, если таковая имеется, и который предназначен для: уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП, и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета или посадки.

При расчете необходимой длины ВПП рассматривают две расчетные схемы:

1. Взлет самолета с одним отказавшим двигателем.
2. Посадка самолета.

Для определения числа и выбора направления ЛП, обеспечивающих наибольшее время использования аэродрома, используется понятие ветрового режима. Ветровой режим, т.е. повторяемость ветров определенных направлений и силы.

Концевая полоса торможения (КПТ) предназначена для:

- а) уменьшения риска повреждения самолета, выкатывающегося за пределы ВПП, за счет обеспечения свободной и спрофилированной зоны, которая отвечает специальным требованиям, касающимся продольных и поперечных уклонов и несущей способности;
- б) защиты самолета, пролетающего над ней при выполнении посадки, ухода на второй круг или взлета, за счет обеспечения зоны, которая является свободной от препятствий (любые объекты на ЛП растительного или искусственного происхождения), исключая разрешенные для размещения в ней аэронавигационные средства.

Обязательного наличия КПТ на аэродроме не требуется. Необходимость устройства КПТ и ее длина определяются с учетом местных условий и экономической целесообразности.

На характеристики аэродрома могут влиять следующие характеристики:

Характеристики ВС: длина фюзеляжа, ширина фюзеляжа, размах крыла, геометрия шасси, максимальная взлетная масса.

Типа покрытия взлетно-посадочных полос: с искусственным покрытием, с грунтовым покрытием, ледяные, снежные.

Состояния атмосферы в районе аэродрома: температура и давление

Классы аэродромов.

Размеры ВПП зависят от типов принимаемых ВС и местных условий расположения аэродрома. В зависимости от длины главной ВПП с искусственным покрытием и от категории нормативной нагрузки аэродромы делят на 6 классов.

Класс

аэродрома: Длина ВПП, м

А -	≥ 3200
Б -	2600-3200
В -	1800-2600
Г -	1300-1800
Д -	1000-1300
Е -	500-1000

Аэродромы класса Е: Аэродромы, которые используются для базирования и обслуживания авиации общего назначения, вертолетов, а также для проведения авиационных работ. Единственный класс аэродрома, который может быть приватизирован.

Аэродромы с грунтовым покрытием имеют другую классификацию (с учётом 10% увеличения длины ВПП с искусственным покрытием).

Если аэродром включает две и более ВПП, то его класс определяют по самой длинной полосе.

1.3 РАЗВИТИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РФ ДО 2035 ГОДА

Целью авиатранспортной стратегии по развитию опорной сети гражданской авиации Российской Федерации до 2035 г. является совершенствование условий для эффективного функционирования воздушного транспорта.

Критерии формирования опорной аэродромной (аэропортовой) сети построены на достижениях:

научной обоснованности;
связности сети;
безопасности полетов;
развития системы узловых аэропортов для эффективной маршрутизации пассажиропотоков;
соответствия объемов перевозок спросу со стороны населения и отраслей экономики;
учета социальной и экономической значимости авиаперевозок для населения и регионов страны.

До 2035 года планируется объединить в опорную сеть аэродромы следующих типов.

1. Аэродромы крупных узловых аэропортов опорной сети (всего – 25 аэродромов). Критерий отбора в опорную сеть — соответствие требованиям по объемам обслуживаемых воздушных перевозок: $> 1,5$ млн пассажиров в 2020 г. (отправка плюс прибытие через аэродром аэропорта) или $\geq 1\%$ от общего количества обслуженных аэропортами Российской Федерации пассажиров.

2. Аэродромы узловых аэропортов опорной сети (всего - 67 аэропортов). Критерии отбора аэродромов данной группы в опорную сеть — соответствие не менее чем одному из требований: $\geq 0,5$ млн пассажиров в 2020 г. (отправка плюс прибытие через аэродром аэропорта) или $\geq 1/3\%$ от общего количества обслуженных аэропортами РФ пассажиров, но $< 1,5$ млн пассажиров или $< 1\%$ от общего количества обслуженных аэропортами РФ; или аэродромы аэропортов федерального значения, объемы перевозок через которые составляли в 2020 г. $< 0,5$ млн пассажиров.
3. Аэродромы прочих аэропортов опорной сети (всего — 107 аэропортов), необходимые для обеспечения связности опорной сети и транспортной доступности удаленных и труднодоступных регионов страны. Это аэропорты, не входящие в перечень аэродромов крупных узловых и узловых аэропортов, и располагается на расстоянии не далее, чем 1000 км (ортодромии) от ближайшего аэропорта опорной сети, при этом соответствует не менее чем одному из нижеперечисленных требований:

- расположены в Арктической зоне и (или) на территории Дальневосточного федерального округа;
- эксплуатируются в составе федеральных казенных предприятий (ФКП) или летных училищ гражданской авиации;
- обслуживают важные народно-хозяйственные и социально-экономические объекты.

Реализация мероприятий по построению опорной сети в гражданской авиации должна привести к следующим результатам:

1. Снять ограничения по режиму эксплуатации воздушных судов в 28 аэропортах, что к 2030 году будет способствовать развитию пассажиропотока и эффективной эксплуатации ВС.
2. Обеспечить надлежащее техническое состояние аэродромных покрытий в 27 аэропортах, где реконструкция не проводилась более 20 лет.
3. Осуществить строительство 4 новых аэродромов на новом месте и реконструкцию 5 аэродромов на новых территориях.

В целом за период действия Концепции (2021—2035 гг.) планируется выполнить реконструкцию 181 аэродромного (аэропортовых) комплекса опорной аэродромной сети, из них:

в 2021—2024 гг.:

63 аэродромных комплекса, в том числе:

9 аэродромных комплексов группы аэродромов крупных узловых аэропортов;

22 аэродромных комплекса группы аэродромов узловых аэропортов;

32 аэродромных комплекса, в том числе строительство двух новых аэропортовых комплексов «Мирный» и «Утренний», необходимых для обеспечения связности опорной сети и транспортной доступности удаленных и труднодоступных регионов;

в 2025—2030 гг.:

64 аэродромных комплекса, в том числе 10 аэродромных (аэропортовых) комплексов группы аэродромов крупных узловых аэропортов, включая строительство нового аэропортового комплекса в городе Иркутск;

26 аэродромных комплексов группы аэродромов узловых аэропортов, в том числе и двух новых аэропортовых комплексов в городах Омск и Сыктывкар;

28 аэродромных комплексов, необходимых для обеспечения связности опорной сети и транспортной доступности удаленных и труднодоступных регионов, в том числе строительство двух новых аэропортовых комплексов на островах Парамушир и Шикотан;

в 2031—2035 гг.:

- 51 аэродромный комплекс, в том числе один из группы аэродромов крупных узловых аэропортов;

14 аэродромных комплексов группы узловых аэропортов, в том числе строительство нового аэропортового комплекса в городе Нальчик;

36 аэродромных комплексов, необходимых для обеспечения связности опорной сети и транспортной доступности удаленных и труднодоступных регионов.

РАЗДЕЛ 2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК

2.1 ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Государственное регулирование в гражданской авиации осуществляется за счет:

- Сертификации (подтверждение соответствия продукции/услуги заданным требованиям),
- Лицензирования (специальное разрешение на право осуществления конкретного вида деятельности),
- Аттестации персонала (периодическая проверка сотрудника на соответствие занимаемой должности и дающая подтверждение квалификации, уровня знаний и умений)

Сертификации подлежат:

- аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек;
- пилотируемые гражданские воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты и бортовое авиационное оборудование гражданских воздушных судов;
- беспилотные авиационные системы и их элементы;
- светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах;
- радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения.

Деятельность авиакомпаний по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов, а также деятельности по выполнению авиационных работ с 2020 года **НЕ ЛИЦЕНЗИРУЕТСЯ**.

Данное изменение соответствует «дорожной карте» Росавиации по совершенствованию законодательства

Отдельные виды деятельности в ГА, по-прежнему лицензируются.

Обязательной **аттестации подлежит** авиационный персонал.

К авиационному персоналу относятся:

- Специалисты, входящие в состав летного экипажа гражданской авиации:
- Специалисты, входящие в состав кабинного экипажа гражданской авиации:
- Специалисты, осуществляющие управление воздушным движением:
- Специалисты, осуществляющие техническое обслуживание воздушных судов:
- Специалисты службы авиационной безопасности.

2.2 СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Согласно Воздушному кодексу, выделяют три вида авиации:

- гражданская;
- государственная;
- экспериментальная.

Гражданская авиация (ГА) – это авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики.

ГА тоже подразделяется на несколько видов по осуществлению деятельности:

- коммерческие перевозки;
- авиационные работы;
- авиация общего назначения.

Коммерческие перевозки – перевозки (пассажиров, багажа, груза, почты), осуществляемые за плату.

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.

Авиация общего назначения – вид авиации, не используемый для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ. Если проще, то это в основном частные пилоты.

Государственная авиация используется в целях осуществления функций государства.

Государственная авиация подразделяется на:

- военную;
- специального назначения.

Военная авиация используется для решения задач в области обороны Российской Федерации Вооруженными Силами Российской Федерации, привлекаемыми в этих целях другими войсками, воинскими формированиями и органами.

Авиация специального назначения используется для решения возложенных на федеральные органы исполнительной власти задач в области обеспечения безопасности РФ.

Экспериментальная авиация используется для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной техники.

Гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации только при наличии сертификата летной годности. Исключение составляют сверхлегкие воздушные суда с массой конструкции менее 115 кг.

Сертификат летной годности (СЛГ) выдается на основании сертификата типа ВС и в соответствии с требованиями ФАП-175.

Сертификация типа ВС устанавливает соответствие типа воздушного судна требованиям норм летной годности. Наличие у типа ВС сертификата подтверждает, что все экземпляры этого типа спроектированы в соответствии с сертификационными требованиями.

Получение сертификата типа – это трудоемкий процесс, который включает в себя множество этапов:

- подача заявки в Росавиацию (к заявке необходимо приложить проект сертификационного базиса, который в свою очередь должен включать: перечень разделов, глав и пунктов требований к летной годности (норм лётной годности), распространяемых на эту авиационную технику, применимые требования к охране окружающей среды);
- проведение сертификационных испытаний ВС;
- сертификация и квалификация компонентов: фюзеляж, крыло, поверхности управления, секции механизации крыла, шасси, механическая система управления, несущий и рулевой винты и другие части ВС, работоспособность которых влияет на лётную годность (изделия сертифицируются в составе изделия, частью которого они являются).

Реестр сертификатов типа на воздушные суда ведутся и находятся на официальном сайте ФАВТ.

Срок действия сертификата типа на изделия не ограничивается.

Например, в конце 2022 года был получен сертификат типа МС-21 с отечественными двигателями и крылом, а в январе 2024 года поступила информация, что Росавиация впервые выдала сертификаты летной годности на гражданские беспилотники.

Получение же сертификата летной годности (СЛГ) – процедура не такая трудоемкая. Подается заявка в ФАВТ (либо его территориальное управление). В течении 5 дней рассматривается заявка, после принятия заявки в течении 5 дней привлекается аккредитованная организация для участия в работе по оформлению СЛГ. Если замечаний нет, то выдается сертификат. СЛГ выдается на период срока службы (ресурса) ВС, установленного разработчиком ВС.

Росавиацией проводится инспекционный контроль летной годности ВС. Плановый инспекционный контроль летной годности ВС проводится один раз в год. При наличии информации о нарушении правил по эксплуатации и (или) поддержания летной годности ВС проводится внеочередной инспекционный контроль летной годности ВС.

Действие СЛГ приостанавливается решением ФАВТ:

по инициативе заявителя;

по результатам инспекционного контроля.

ЛГ подлежит аннулированию решением ФАВТ: по инициативе заявителя; также в случае, если не были устранены основания приостановления действия СЛГ по результатам инспекционного контроля в срок до 90 суток.

Сертификат эксплуатанта даёт право осуществлять коммерческие авиаперевозки и авиационные работы.

Он выдается при выполнении следующих условий:

– эксплуатант и его инженерно-авиационная служба соответствуют сертификационным требованиям;

– все юридические лица, участвующие в деятельности эксплуатанта на договорной основе, имеют соответствующие сертификаты;

– экземпляры воздушных судов, используемые эксплуатантом, имеют сертификаты.

Сертификат эксплуатанта подтверждает соответствие требованиям авиационного законодательства Российской Федерации и Чикагской конвенции.

2.3 ПОДГОТОВКА ВС К ВЫЛЕТУ

Подготовка ВС к вылету регулируется нормативными актами:

- Воздушным кодексом статья 68

- ФАП 128 «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»

- Приказ Минтранса РФ от 20.06.1994 N ДВ-58 "Об утверждении "Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России. НТЭРАТ ГА-93".

Эксплуатант воздушного судна, в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемых за плату на основании договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов или почты обеспечивает знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

Летный экипаж воздушного судна по численности и составу отвечает требованиям, указанным в Руководстве по летной эксплуатации.

В отсутствие служб авиационной безопасности КВС проводит предполетный досмотр воздушного судна, его бортовых запасов, членов экипажа воздушного судна, перевозимых лиц и их имущества, а также груза и почты.

В случае совершения акта незаконного вмешательства в деятельность в области авиации КВС информирует о нем орган обслуживания воздушного движения, а при

отсутствии связи с ним по возможности - орган внутренних дел. Перед полетом КВС обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся данного полета, а также запланировать альтернативные действия на тот случай, если полет по плану не может быть выполнен вследствие ухудшения погодных условий. Информация, имеющаяся у КВС, должна включать в себя, как минимум, следующее:

а) для полета по правилам полетов по приборам (далее - ППП), а также полета по правилам визуальных полетов (далее - ПВП) вне района аэродрома вылета:

сводки и прогнозы погоды;

данные запасных аэродромов в случаях, предусмотренных настоящими Правилами;

б) для любого полета:

данные взлетно-посадочной полосы (далее - ВПП) в намеченных к использованию местах взлета и посадки;

потребный запас топлива;

данные о взлетной и посадочной дистанции, содержащиеся в РЛЭ;

все известные задержки движения, о которых КВС был уведомлен органом ОВД.

При подготовке к полету КВС или в случае осуществления коммерческих воздушных перевозок эксплуатант обеспечивает предоставление экипажу воздушного судна аэронавигационной и метеорологической информации.

Перед началом полета КВС удостоверяется, что летно-технические характеристики воздушного судна, указанные в РЛЭ, позволяют безопасно выполнить намеченный полет в прогнозируемых условиях.

Перед полетом экипаж удостоверяется в том, что на борту воздушного судна имеются в работоспособном состоянии:

а) кресло или спальное место для каждого лица старше 2 лет;

б) поясной привязной ремень на кресле для каждого члена экипажа и пассажира, а также удерживающие ремни на каждом спальном месте;

в) запасные электрические предохранители соответствующих номиналов, если они установлены на воздушном судне и предназначены для замены в полете.

На борту воздушных судов должны находиться следующие документы, которые члены экипажа воздушного судна предъявляют по требованию уполномоченных должностных лиц:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия);

сертификат летной годности;

на бумажном или электронном носителе бортовой и санитарный журналы, а также РЛЭ;

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

свидетельства членов экипажа воздушного судна и документы:

подтверждающие соответствие членов экипажа требованиям к состоянию их здоровья;

справку о прохождении проверки навыков.

Список находящихся на борту воздушного судна лиц, подписывается КВС и включает:

фамилию, имя, отчество, номер документа, удостоверяющего личность лица, перевозимого на воздушном судне;

дату, время и маршрут планируемого полета;
 государственный и регистрационный опознавательный знаки воздушного судна;
 номер свидетельства (сертификата) эксплуатанта в случае выполнения полетов на воздушном судне, внесенном в сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Для воздушного судна (далее - ВС) эксплуатантом или владельцем ВС должен вестись бортовой журнал на бумажном или электронном носителе, который должен содержать следующие записи:

государственный и регистрационный опознавательные знаки воздушного судна;
 дата записи;
 фамилия, имя и отчество (если имеется) КВС;
 пункты и время вылета и прибытия;
 выявленные или предполагаемые неисправности воздушного судна;
 подпись КВС или данные учетной записи КВС в случае использования бортового журнала на электронном носителе, включающие в себя регистрационный номер пользователя, обеспечивающий идентификацию пользователя в системе, обеспечивающей хранение электронного бортового журнала;
 сведения о вышедших из строя приборах, оборудовании или системах и выполненных процедурах подготовки к полету с ними, а также подпись лица из числа технического персонала, внесшего запись или данные его учетной записи в случае использования бортового журнала на электронном носителе;
 другие сведения, предусмотренные эксплуатантом, в части технического обслуживания и поддержания летной годности ВС, а также конструктивных и эксплуатационных особенностей воздушного судна.

КВС:

руководит работой экипажа воздушного судна, обеспечивает дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества при закрытых входных дверях с целью выполнения полета;

обеспечивает соблюдение членами экипажа воздушного судна предписаний карт контрольных проверок;

не начинает полет, если любой член летного экипажа воздушного судна имеет признаки неспособности выполнять свои обязанности вследствие телесного повреждения, болезни, утомления, воздействия какого-либо психоактивного вещества или по другим причинам, и не продолжает полет далее ближайшего подходящего для безопасной посадки аэродрома в том случае, когда возможности членов летного экипажа воздушного судна выполнять свои функции значительно снижаются вследствие ухудшения физиологических способностей из-за утомления, болезни, недостатка кислорода;

принимает окончательное решение о взлете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром, уходе на второй круг и (или) запасной аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний органа ОВД и задания на полет, с обязательным уведомлением органа ОВД, при наличии связи с ним. В этих случаях решение КВС не может быть оспорено и к нему не могут быть применены меры воздействия;

в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна имеет право отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения;

имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям КВС. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

если обстановка, угрожающая безопасности полета, воздушного судна, жизни и здоровью людей, требует принятия мер, которые ведут к отступлению от требований настоящих Правил или правил государства, над которым производится полет, может отступать от указанных требований, уведомив об этом орган ОВД, при наличии с ним связи;

после вынужденной посадки руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания;

принимает решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки;

принимает иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна;

информирует органы ОВД о случаях обнаружения в полете очагов возгорания.

Члены кабинного экипажа воздушного судна или, если они не предусмотрены в составе экипажа, один из членов летного экипажа, информируют лиц на борту о расположении и использовании:

- привязных ремней;
- аварийных выходов;
- спасательных жилетов, если они предусматриваются на борту;
- кислородного оборудования; и
- другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

Члены кабинного экипажа входят в кабину летного экипажа по вызову или разрешению КВС.

При выполнении руления, взлета, захода на посадку ухода на второй круг и посадки членам летного экипажа воздушного судна запрещается осуществлять действия и вести переговоры, не связанные с управлением воздушного судна. На протяжении всего полета летный экипаж обязан соблюдать осмотрительность, непрерывно прослушивать радиосвязь и анализировать воздушную обстановку в зоне нахождения воздушного судна.

Перед взлетом:

летный экипаж воздушного судна проверяет установку высотомеров;

КВС убеждается в готовности воздушного судна и членов экипажа воздушного судна к взлету;

КВС убеждается в отсутствии наблюдаемых препятствий впереди на ВПП и по траектории взлета;

КВС убеждается в соответствии фактической погоды минимуму для взлета и состояния ВПП ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна с учетом фактической погоды;

КВС убеждается в отсутствии по траектории полета зон опасных метеорологических явлений;

на контролируемом аэродроме КВС получает разрешение на взлет от органа ОВД.

Не допускается выполнение взлета при наличии информации о сильном дожде и метеорологической видимости менее 600 м без использования бортового радиолокатора и системы заблаговременного предупреждения о сдвиге ветра.

При наличии информации о видимости в трех частях ВПП видимость на ВПП (далее - RVR) оценивается КВС визуально в начале разбега, а в средней точке и в конце ВПП - по информации, сообщенной органом ОВД или АТИС.

Запрещается выполнять взлет, если экипаж воздушного судна получил информацию, что взлет создаст помеху воздушному судну, которое выполняет прерванный заход на посадку (уход на второй круг).

Запрещается производить взлет ночью на аэродроме, не имеющем действующего светосигнального оборудования, за исключением случаев, предусмотренных в главе VII настоящих Правил.

Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

На неконтролируемых аэродромах место начала взлета и его направление определяет КВС. На неконтролируемых аэродромах перед взлетом КВС обязан передать на частоте органа ОВД, в районе ответственности которого он находится, место и магнитный курс взлета.

Взлет выполняет КВС или, по указанию КВС, второй пилот.

Если воздушное судно при взлете отклонилось от заданного направления настолько, что продолжение разбега не обеспечивает безопасности, взлет должен быть прекращен. Запрещается отрыв воздушного судна от земли на скорости, менее установленной РЛЭ.

При отказе двигателя или при появлении других неисправностей, угрожающих безопасности полета, если не достигнута скорость принятия решения на продолжение взлета, взлет должен быть немедленно прекращен. В случае прекращения взлета по причине отказа или неисправности воздушного судна запрещается повторный взлет до выяснения и устранения причин, вызвавших прекращение взлета.

Если прекращение взлета не связано с отказом или неисправностью воздушного судна, решение о выполнении повторного взлета может быть принято КВС, после проведения работ, если они предусмотрены в эксплуатационной документации воздушного судна.

Экипажу воздушного судна с момента начала разбега воздушного судна и до набора высоты 200 м запрещено вести радиосвязь, а органу ОВД вызывать экипаж воздушного судна, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности.

Если после взлета полет выполняется на высоте менее 200 м, указанное запрещение действует до начала горизонтального полета.

Эксплуатант обеспечивает наличие РПП и его применение авиационным персоналом, занимающимся вопросами обеспечения, подготовки и выполнения полетов.

При внесении изменений в РПП о них сообщается всему авиационному персоналу, которому надлежит пользоваться РПП, и в уполномоченный орган в области гражданской авиации, на который возложены функции по обязательной сертификации юридических, физических лиц, осуществляющих и (или) обеспечивающих коммерческие воздушные перевозки.

РПП должно содержать сведения:

а) Часть А "Общие положения":

инструкции с общим изложением обязанностей авиационного персонала, имеющего отношение к выполнению полетов;

системы нормативов полетного и рабочего времени и времени отдыха членов летного и кабинного экипажей воздушного судна;

перечень навигационного оборудования, которое должно находиться на борту, включая оборудование, необходимое для выполнения полетов в воздушном пространстве, в котором предписано использовать основанную на характеристиках навигацию;

для полетов по правилам производства полетов с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (далее - ППУВУЗА) - подлежащие использованию правила, процедуры при отказе двигателя или системы самолета, отказ или ухудшение работы которой может серьезно повлиять на безопасность полета по правилам ППУВУЗА или непрерывность функционирования которой имеет особенно критическое значение для обеспечения безопасного полета и посадки самолета во время выполнения им полета по правилам ППУВУЗА (далее - критически важная система), а также назначение и использование запасных аэродромов при выполнении полетов по правилам ППУВУЗА;

обстоятельства, при которых необходимо экипажу воздушного судна прослушивать радиочастоты;

метод определения минимальных абсолютных высот полета;

методы определения эксплуатационных минимумов аэродромов;

меры предосторожности, принимаемые во время заправки топливом с пассажирами на борту;

организация и процедуры наземного обслуживания;

порядок действий КВС, ставших свидетелями авиационного происшествия;

состав летного экипажа воздушного судна для каждого типа выполняемого полета, в том числе порядок преемственности полномочий членов экипажа воздушного судна;

точные инструкции по расчету количества топлива и масла, которое необходимо иметь в баках, учитывая все условия полета, в том числе возможность разгерметизации и отказа на маршруте одного или нескольких двигателей;

инструкции по контролю за массой и центровкой воздушного судна;

инструкции по устранению (предупреждению) обледенения и контролю за выполнением этих операций;

технические требования к рабочему плану полета;

действия экипажа воздушного судна в обычной ситуации для каждого этапа полета;

указания по использованию обычных карт контрольных проверок и времени их использования;

правила вылета в непредвиденных обстоятельствах;

указания по обеспечению информации об абсолютной высоте и сообщению об абсолютной высоте автоматическими средствами или членами летного экипажа воздушного судна;

указания по использованию автопилотов и автоматов тяги в приборных метеорологических условиях;

указания по взаимодействию с органами ОВД;

инструктаж относительно вылета и захода на посадку;

процедуры ознакомления с районами, маршрутами и аэродромами;

процедура стабилизированного захода на посадку;

ограничение высоких скоростей снижения вблизи поверхности;

необходимые условия для начала или продолжения захода на посадку по приборам;

указания по выполнению заходов по схемам точного и неточного заходов на посадку по приборам;

распределение обязанностей среди членов летного экипажа воздушного судна и процедуры регулирования рабочей нагрузки на экипаж воздушного судна при выполнении захода на посадку и посадки по приборам в ночное время и приборных метеорологических условиях;

инструкции и требования по обучению методам предотвращения столкновения исправного воздушного судна с землей, а также принципы использования системы предупреждения о близости земли;

принципы, инструкции, правила и требования к обучению методам предупреждения столкновений и использования БСПС;

порядок действий КВС перехватываемых воздушных судов;

визуальные сигналы для использования перехватывающими и перехватываемыми воздушными судами.

Для самолетов, подлежащих эксплуатации на высоте более 15000 м, дополнительно: информация о действиях пилота в случае воздействия солнечной космической радиации;

порядок действий в случае принятия решения об аварийном снижении, предусматривающий необходимость предупреждения соответствующего органа ОВД о сложившейся ситуации и получения временного разрешения на снижение и действия, которые следует предпринять в случае, когда невозможно установить связь с органом ОВД или когда связь прервана;

подробные сведения о введении системы управления безопасностью полетов (далее - СУБП), включая заявление эксплуатанта о политике в области обеспечения безопасности полетов и функции персонала, включая руководителей эксплуатанта;

информация и инструкции по перевозке опасных грузов, включая действия, которые надлежит предпринять в случае возникновения аварийной ситуации;

инструкции и указания по авиационной безопасности;

контрольный перечень осмотра воздушного судна, разрабатываемый;

б) Часть В "Информация по эксплуатации воздушного судна":

сертификационные и эксплуатационные ограничения;

порядок действий летного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях и карты контрольных проверок;

инструкции по эксплуатации и информация о характеристиках набора высоты со всеми работающими двигателями;

информация для предполетного и полетного планирования с различными установленными значениями тяги (мощности) силовых установок и скорости полета;

максимальные значения боковой и попутной составляющих ветра для каждого типа эксплуатируемого воздушного судна и уменьшенные значения, подлежащие применению с учетом порывов ветра, низкой видимости, состояния поверхности ВПП, опыта экипажа воздушного судна, использования автопилота, нештатных или аварийных ситуаций или любых других связанных с производством полетов факторов;

инструкции и данные для расчета массы и центровки воздушного судна;

инструкции по загрузке воздушного судна и швартовке груза;

информация о системах, органах управления воздушного судна и инструкции по их использованию;

перечень минимального оборудования и перечень отклонений от конфигурации для эксплуатируемых типов воздушных судов и разрешенных специальных полетов, включая

требования, касающиеся выполнения полетов в воздушном пространстве, где предписано использовать навигацию, основанную на характеристиках;

перечень аварийного и спасательного оборудования, а также инструкции по его использованию;

правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по видам аварийных ситуаций, координацию действий экипажа воздушного судна, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа;

порядок действий cabinного экипажа воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, связанные с ним карты контрольных проверок, а также информация о системах воздушного судна согласно установленным требованиям, включая описание необходимых процедур координации действий летного и cabinного экипажей;

спасательное и аварийное оборудование для различных маршрутов и необходимые процедуры проверки оборудования перед взлетом, включая процедуры определения необходимого и имеющегося запаса кислорода;

код визуальных сигналов "земля - воздух" для использования оставшимися в живых в авиационном происшествии.

в) Часть С "Районы, маршруты и аэродромы":

маршрутные справочные данные для обеспечения летного экипажа воздушного судна в каждом полете сведениями о средствах связи, навигационных средствах, аэродромах, заходах на посадку по приборам, прибытиях по приборам и вылетах по приборам, необходимыми для выполнения конкретного полета, и прочими сведениями, которые эксплуатант может счесть необходимыми для выполнения полетов;

минимальные абсолютные высоты полета на каждом намеченном маршруте;

эксплуатационные минимумы каждого из аэродромов, которые предполагается использовать в качестве аэродромов намеченной посадки или запасных аэродромов;

информация об увеличении эксплуатационных минимумов аэродромов в случае ухудшения работы средств обеспечения захода на посадку или аэродромных средств;

необходимая информация для соблюдения всех профилей полетов, предусмотренных настоящими Правилами, включая определение:

требований к длине ВПП при взлете в случае сухой, влажной или покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе требований, обусловленных отказами систем, которые влияют на взлетную дистанцию;

ограничений набора высоты при взлете;

ограничений набора высоты при полете по маршруту;

ограничений набора высоты при заходе на посадку и посадке;

требований к длине ВПП при посадке в случае сухой, влажной, мокрой и покрытой осадками поверхности ВПП, в том числе при отказах систем, которые влияют на посадочную дистанцию;

дополнительной информации.

г) Часть D "Подготовка авиационного персонала":

подробные сведения о программе подготовки членов летного экипажа воздушного судна в соответствии с пунктом 5.84 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки членов cabinного экипажа воздушного судна к выполнению обязанностей в соответствии с пунктом 5.99 настоящих Правил;

подробные сведения о программе подготовки сотрудника по обеспечению полетов (диспетчера).

Эксплуатант принимает меры к тому, чтобы весь авиационный персонал, обеспечивающий и выполняющий полеты, был проинструктирован относительно своих обязанностей и функций.

Эксплуатант обеспечивает авиационный персонал и летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна РЛЭ, в котором содержатся процедуры по эксплуатации воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях.

Эксплуатант разрабатывает карты контрольных проверок с учетом требований РЛЭ и РПП, а также с учетом человеческого фактора, и обеспечивает их применение летными экипажами воздушных судов до, во время и после полета.

Эксплуатант может устанавливать минимальные абсолютные высоты полета по ППП на маршрутах, не менее тех, которые установлены государством, над территорией которого выполняется полет.

Эксплуатант указывает в РПП метод, с помощью которого он определяет минимальные абсолютные высоты для полетов по ППП, выполняемые по маршрутам, где не были установлены минимальные абсолютные высоты государством, над территорией которого выполняются данные полеты, или государством, отвечающим за аэронавигационное обслуживание полетов.

Минимальные абсолютные высоты полетов, определяемые в соответствии с вышеуказанным методом, должны быть не меньше высот, указанных в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации.

Допускается проведение специальной оценки условий труда на рабочих местах членов кабинных экипажей воздушных судов гражданской авиации при осуществлении коммерческих воздушных перевозок пассажиров.

РАЗДЕЛ 3. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ

Воздушные перевозки пассажиров, регулируются ФАП-82 «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

3.1 БРОНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА, БАГАЖА, ГРУЗА.

Закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату (далее - **бронирование**) является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза.

При бронировании, как правило, используются автоматизированные системы бронирования.

Бронирование должно быть отражено в системе бронирования перевозчика. Информация о произведенном бронировании должна быть предоставлена перевозчиком или уполномоченным агентом пассажиру, грузоотправителю.

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.

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

Для бронирования необходимо согласовать с перевозчиком перевозку:

- 1) пассажира с ребенком до 2 лет;
- 2) 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;
- 3) тяжелобольного пассажира;
- 4) больного на носилках;
- 5) пассажира, лишенного зрения, с собакой-проводником;
- 6) пассажира, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании (далее - пассажир с ограниченной подвижностью);
- 7) пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы;
- 8) 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);
- 9) багажа, габариты одного места которого в упакованном виде превышают двести три сантиметра в сумме трех измерений (далее - негабаритный багаж);
- 10) багажа пассажира, вес одного места которого превышает тридцать килограммов (далее - тяжеловесный багаж);
- 11) багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна;
- 12) 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);
- 13) груза с объявленной ценностью;
- 14) предметов и вещей, подвергающихся порче по истечении определенного срока хранения либо при неблагоприятном воздействии температуры, влажности или других условий окружающей среды (далее - скоропортящийся груз);
- 15) предметов или вещей, 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);
- 16) груза, вес одного грузового места которого превышает восемьдесят килограммов (далее - тяжеловесный груз);
- 17) груза, габариты одного грузового места которого превышают габаритные размеры загрузочных люков и/или грузовых отсеков пассажирских воздушных судов (далее - негабаритный груз);
- 18) груза, вес одного кубического метра которого меньше ста шестидесяти семи килограммов (далее - объемный груз);

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

20) животных, птиц, насекомых, рыб и т.п. (далее - живность);

21) груза, требующего специальных условий перевозки;

22) человеческих останков и 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.

3.2 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. Договор воздушной перевозки пассажира оформляется одним билетом или оформленным вместе с ним дополнительным(и) билетом(ами), в котором(ых) указывается номер билета, к которому он(и) оформлен(ы). Оформление перевозочных документов осуществляется путем внесения необходимых данных в электронную или бумажную форму перевозочного документа в ручном, автоматизированном или электронном режиме. Для оформления оплаты платежей перевозчиком или уполномоченным агентом используется документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий оплату сборов и услуг (ордер разных сборов, электронный многоцелевой документ), документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий оплату перевозки багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, багажа с объявленной ценностью, иного багажа, подлежащего дополнительной оплате (квитанция для оплаты сверхнормативного багажа), документ, удостоверяющий оплату сборов и услуг (квитанция разных сборов).

Для оформления перевозочных документов и документов об оплате платежей могут применяться собственные документы перевозчика и (или) документы, выпущенные по договору с перевозчиками другой организацией, обеспечивающей осуществление взаиморасчетов между перевозчиками и другими участниками перевозочного процесса. Билет оформляется на основании данных документа, удостоверяющего личность пассажира, необходимого в соответствии с законодательством Российской Федерации или международным договором Российской Федерации для перевозки пассажира по маршруту, предусмотренному договором воздушной перевозки пассажира.

В случае продажи льготной перевозки или перевозки по специальному тарифу билет оформляется на основании данных документа, указанного в абзаце первом настоящего пункта, и документов, подтверждающих право пассажира на льготу или применение специального тарифа.

В случае оплаты перевозки по безналичному расчету или с отсрочкой платежа билет оформляется на основании данных документа, указанного в абзаце первом настоящего пункта, и документов, подтверждающих (гарантирующих) оплату перевозки.

В случае если пассажир намерен предъявить при регистрации на рейс иной документ, удостоверяющий его личность, чем тот, на основании которого был оформлен билет, пассажир заблаговременно до прохождения регистрации на рейс, должен обратиться к перевозчику или уполномоченному агенту для внесения в билет и в автоматизированную систему бронирования изменений, касающихся документа, удостоверяющего личность, а перевозчик или уполномоченный агент обязаны произвести действия по внесению указанных изменений.

3.3 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.

Опубликованное расписание движения воздушных судов должно отражать следующую информацию по каждому регулярному рейсу:

аэропорт отправления;

аэропорт назначения;

аэропорт(ы), расположенный по маршруту перевозки, в котором по расписанию движения воздушных судов предусмотрена посадка воздушного судна;

код перевозчика;

номер рейса;

дни недели выполнения рейса;

время отправления (местное);

время прибытия (местное);

период выполнения рейса;

тип(ы) воздушного судна.

Расписание движения воздушных судов может содержать другую информацию.

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

Перевозка пассажиров, багажа и груза выполняется между указанными в перевозочном документе в установленной последовательности аэропортами (пунктами) отправления, трансфера (остановки) и назначения (далее - маршрут перевозки). 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.

РАЗДЕЛ 4. ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА И ГРУЗОВ

4.1 ДОГОВОР ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА. ДОГОВОР ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ.

По договору воздушной перевозки перевозчик доставляет груз или почту получателю, а отправитель оплачивает перевозку.

Статья 105 Гражданского кодекса РФ требует оформления грузовой накладной, которая имеет специальную форму, установленную органом гражданской авиации. Перевозчик обязан доставить груз в установленный срок, определенный федеральными авиационными правилами, правилами воздушных перевозок или договором, если не оговорено иное.

Изменение договора воздушной перевозки груза.

Грузоотправитель имеет право получить груз обратно, изменить грузополучателя или распорядиться им в случае неприятия или невозможности доставки. Перевозчик обязан уведомить грузоотправителя или грузополучателя об изменении условий перевозки и запросить их распоряжения относительно груза.

4.2 ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.

Воздушные перевозки опасных грузов регулируются законодательством РФ, федеральными авиационными правилами и международными договорами.

Согласно ФАП-82, бронирование аннулируется без предупреждения, если пассажир или отправитель не оплатил или не предъявил груз в установленный срок, или если неправильно оформлены документы, нарушающие пограничные, таможенные, санитарно-карантинные, ветеринарные или фитосанитарные требования.

При воздушных перевозках для некоторых опасных грузов допускается несертифицированная тара, не превышающая 30 кг на упаковку. В большинстве случаев требуется сертифицированная тара, изготовленная специализированными организациями и подтвержденная сертификатом.

Количество нетто опасных грузов в сертифицированной упаковке ограничено значениями, указанными в Перечне опасных грузов. Упаковка не производится на грузовом терминале, специалисты проконсультируют по правилам упаковки в соответствии с действующими инструкциями по упаковке.

Взрывчатые вещества — это вещества, способные вступать в химические реакции с выделением газов, наносящих ущерб. К ним относятся пиротехнические вещества, которые производят тепло, огонь, звук, газ или дым. Существует 6 категорий взрывчатых веществ.

Газы — это вещества с давлением пара более 300 Па при 50°C или полностью газообразные при 20°C и стандартном давлении. К ним относятся сжатые, сжиженные, растворенные, охлажденные сжиженные газы, а также смеси с парами других классов.

легковоспламеняющиеся жидкости (класс 3) выделяют пары и имеют температуру вспышки $\leq 60^\circ\text{C}$.

К классу 4 относятся легковоспламеняющиеся твердые вещества, вещества, склонные к самовозгоранию, и вещества, выделяющие горючие газы при контакте с водой.

Подкласс 4.1 включает твердые вещества, которые легко загораются, само реактивные вещества и десенсибилизированные взрывчатые вещества.

К подклассу 4.2 относятся вещества, самовозгорающиеся на воздухе, а к подклассу 4.3 - вещества, выделяющие горючие газы при взаимодействии с водой.

К классу 5 относятся окисляющие вещества и органические пероксиды. Окисляющие вещества выделяют кислород, что может привести к воспламенению других веществ. Органические пероксиды чувствительны к ударам или трению, взрывообразно разлагаются, быстро горят, вступают в реакцию с другими веществами и вызывают повреждения глаз.

Класс 6 состоит из токсичных и инфекционных веществ. Токсичные вещества могут привести к смерти или серьезным травмам, а инфекционные вещества содержат патогенные микроорганизмы.

Радиоактивные материалы — это вещества, превышающие 70 кБк/кг, требующие лицензии на перевозку.

К классу 8 относятся коррозионные вещества, вызывающие повреждение тканей или физический вред.

К классу 9 относятся другие опасные вещества и предметы, не подходящие под другие категории, представляющие опасность при воздушной перевозке.

К классу 9 относятся экологически опасные вещества, вещества, вызывающие необычные изменения, намагнитенные материалы, вещества, вызывающие недомогание

летного состава, литиевые батареи, спасательное оборудование и другие опасные вещества. Клиент маркирует опасный груз перед доставкой или при необходимости пользуется услугами грузового терминала.



Рис. 1 – Опасные грузы

4.3 ПРИЕМ ГРУЗА К ПЕРЕВОЗКЕ

Груз принимается к воздушной перевозке, если он соответствует международным и национальным правилам, в том числе ФАП-82 и другим нормативным актам РФ.

Груз должен соответствовать габаритам, весу, упаковке, требованиям безопасности, не представлять опасности для пассажиров, экипажа и других грузов, а также не превышать стандарты воздушного судна. Перевозчик может отказать в приеме груза, если он не соответствует предъявляемым требованиям.

Приемка подтверждается грузовой накладной, включающей взвешивание, измерение, документацию и финансовые расчеты. Вес негабаритного груза определяется на основании документации отправителя, при этом груз может взвешиваться как целиком, так и по частям.

Груз должен быть доставлен в аэропорт с достаточным временем для оформления и прохождения формальностей, а международные грузы должны соответствовать пограничным и таможенным требованиям.

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 отправке, 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 без документного 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 отправке, описывается внутри тарное содержимое и состояние груза, поврежденных грузовых мест. Акт подписывается перевозчиком.

Грузы, требующие особых условий перевозки.

Раздел XVII ФАП-82 регулирует перевозку специальных грузов, в том числе ценных, скоропортящихся, тяжеловесных, негабаритных, крупногабаритных, живых животных, а также опасных грузов, требующих особых условий. Перевозка допускается, если это разрешено международными договорами, нормативными актами Российской Федерации и национальным законодательством.

Перевозка опасных грузов осуществляется в соответствии с федеральными авиационными правилами, Воздушным кодексом и Техническими инструкциями ИКАО. К перевозке принимаются только надлежащим образом классифицированные, упакованные, маркированные и документально оформленные опасные грузы.

Выдача груза.

Перевозчик обязан уведомить получателя о прибытии груза в течение 12 часов (3 часа для негабаритных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов). Перевозчик обязан надлежащим образом хранить груз до его получения и выдавать его только после оплаты и прохождения всех проверок.

Перевозчик обязан выдать документы и проверить состояние груза, включая вес и упаковку.

При наличии повреждений перевозчик и грузополучатель должны осмотреть груз и рассчитать имеющиеся вложения.

Неполучение груза.

Если получатель не затребует груз в указанный срок, перевозчик уведомит об этом отправителя и будет хранить груз за счет и на риск отправителя. Если груз останется невостребованным, он будет продан в соответствии с федеральными авиационными правилами.

РАЗДЕЛ 5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Особенности ответственности перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенциям.

В 2017 году Россия присоединилась к Монреальской конвенции о международных воздушных перевозках с оговорками.

Конвенция регулирует международные воздушные перевозки по расписанию и вне расписания и распространяется на перевозки, осуществляемые несколькими последовательными перевозчиками.

Монреальская конвенция ввела «двухуровневую» ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров без ограничений и строгую ответственность за несохранность груза и багажа. Конвенция определяет обстоятельства, освобождающие перевозчика от ответственности, такие как врожденный дефект или военные действия. Монреальская конвенция направлена на повышение безопасности полетов и увеличение компенсации за нарушение правил перевозки, что благоприятно сказывается на правах потребителей.

Пересмотр пределов ответственности согласно Монреальской конвенции 1999 года.

Статья 24 Конвенции требует от ИКАО пересматривать лимиты ответственности каждые пять лет. Если инфляция превышает 10%, лимиты корректируются. Это произошло в 2009 и 2019 годах.

Лимиты выражаются в единицах СПЗ, используемых Международным валютным фондом.

Таблица 1 - Данные по изменению пределов ответственности государств

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

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна.

В соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и международными договорами ответственность перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, определяется Монреальской конвенцией.

Перевозчик не вправе исключать или ограничивать ответственность за вред, превышающий 7,8 миллиона рублей. Компенсация за вред, причиненный жизни, составляет до двух миллионов рублей для граждан, имеющих право на компенсацию, а компенсация за вред здоровью определяется Правительством Российской Федерации.

Перевозчик не вправе исключать или ограничивать ответственность за вред, превышающий размер компенсации.

Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза.

Статья 795 Гражданского кодекса РФ устанавливает ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажиров, багажа или груза.

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере ста рублей 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. Пассажир также вправе потребовать от перевозчика возмещения ему убытков, причиненных в связи с просрочкой его доставки или багажа в пункт назначения, в полном объеме сверх предусмотренного настоящей статьей штрафа. Причиненные убытки возмещаются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

За задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. В случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан возвратить пассажиру провозную плату.

Общие принципы ответственности перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя.

Гражданский кодекс РФ устанавливает принципы ответственности перевозчиков, операторов и грузоотправителей.

Перевозчики несут ответственность перед пассажирами и грузовладельцами в соответствии с российским законодательством, международными договорами и договорами перевозки.

Эксплуатационники обязаны возместить ущерб, причиненный при эксплуатации воздушного судна, за исключением случаев, когда это произошло вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшей стороны.

За нарушение таможенных, валютных, санитарных и карантинных правил все стороны несут ответственность в соответствии с российским законодательством.

Транспортная накладная		Заказ (заявка)	
Дата	№	Дата	№
Экземпляр №			
1. Грузоотправитель		2. Грузополучатель	
(фамилия, имя, отчество (при наличии), ИНН, адрес места жительства, номер телефона - для физического лица (уполномоченного лица)), ООО «Экспедитор» (полное наименование, ИНН, адрес места нахождения, номер телефона - для юридического лица)  является экспедитором		(фамилия, имя, отчество (при наличии), ИНН, адрес места жительства, номер телефона - для физического лица (уполномоченного лица)) ООО «Получатель» (полное наименование, ИНН, адрес места нахождения, номер телефона - для юридического лица)	
Ia. Клиент (Заказчик организации перевозки) (при необходимости)			
ООО «Получатель» (фамилия, имя, отчество (при наличии), ИНН, адрес места жительства, номер телефона - для физического лица (уполномоченного лица)) (полное наименование, ИНН, адрес места нахождения, номер телефона - для юридического лица)		(должность, подпись, расшифровка подписи клиента (уполномоченного лица))	

Рис. 2 – Транспортная накладная

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа, груза и ручной клади. Размер ответственности регулируется статьей 119 ТК РФ. 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. При международных воздушных перевозках ответственность устанавливается международными договорами.

Монреальская конвенция ограничивает ответственность 1 000 СПЗ или 15 000 франков за незадекларированную стоимость, а за объявленную стоимость - за объявленную стоимость.

Перевозчик может согласиться на повышение ответственности, а пассажиры могут потребовать компенсации морального ущерба.

Компенсация за задержку в перевозке осуществляется отдельно в соответствии с Постановлением ЕС 261/2004.

РАЗДЕЛ 6. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Согласно Воздушному кодексу 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.

Приказом от 31 июля 2009 г. N 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» установлены общие правила выполнения авиационных работ по видам:

- авиационно-химические работы;
- воздушные съемки;
- лесоавиационные работы;
- строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы;
- работы с целью оказания медицинской помощи;
- летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации.

Классификация авиационных работ приводится в ГОСТ Р 54265-2010 "Воздушный транспорт. Авиационные работы. Классификация" (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 декабря 2010 г. N 1071-ст).

Признаками классификации являются: характеристика совокупности методов, способов, приемов, режимов и норм использования ВС и при установке его на борту для выполнения авиационной работы технических средств или дополнительного специального оборудования.

Авиационные работы (АР) выполняются на основе договора. Договором предусматривается:

- порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;
- создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей ВС;
- иные условия обеспечения выполнения АР исходя из их особенностей.

Тарифы устанавливаются на основе договора.

Согласно ст. 135 Воздушного кодекса РФ, эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может причинить. Как правило, компании, выполняющие

авиационные работы, в масштабах авиации не такие большие, как компании, выполняющие коммерческие перевозки, однако требования к сертификации практически те же.

В соответствии со статьёй 8 Воздушного кодекса РФ, выполнение авиационных работ требует наличие документа, подтверждающего соответствие эксплуатанта требованиям Приказа Минтранса РФ от 23 декабря 2009 г. № 249 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации".

Эксплуатант должен разработать и утвердить руководство по производству полетов (РПП). Эксплуатант должен утвердить и использовать в своей деятельности руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), которое должно соответствовать объему и сложности выполнения полетов. Государственную услугу по проведению обязательной сертификации юридических лиц и физических лиц, выполняющих авиационные работы, предоставляет Федеральное агентство воздушного транспорта. В представленном на сайте Росавиации Перечне эксплуатантов, имеющих сертификат эксплуатанта для осуществления авиационных работ, находятся 234 эксплуатанта.

К каждому из видов работ имеются определенные требования. Разберем кратко каждый из них.

Авиационно-химические работы - это защита растений от вредителей и болезней, внесение минеральных удобрений, опрыскивание и т.д. Время работы летного экипажа зависит от класса опасности распыляемых веществ.

Воздушные съемки - выполнение аэрофотосъемочных работ на ВС, оборудованном аэрофотосъемочной аппаратурой. Сейчас для таких целей в большей степени используют беспилотные летательные аппараты.

Лесоавиационные работы 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.

Приказом Минприроды России от 15.11.16 №597 утвержден Порядок организации выполнения авиационных работ по охране лесов от пожаров и Порядок организации и выполнения авиационных работ по защите лесов.

Строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы включают в себя:

- раскатку тросов и проводов;
- монтаж и демонтаж телебашен, вышек, коммуникационных сооружений;
- монтаж опор линий передач;
- монтаж канатных дорог.

Работы с целью оказания медицинской помощи. В конце 2017 года Ростех выдвинул инициативу о создании единого национального оператора санитарной авиации. Так появилась Национальная служба санитарной авиации (НССА), которая занимается оказанием воздушной медицинской помощи. Санитарная авиация применяется при дорожно-транспортных происшествиях, чрезвычайных ситуациях, для вылетов к пациентам с кровотечением, инсультами, инфарктами, то есть любая ситуация со здоровьем, требующая максимально быстрой помощи.

Есть большая проблема слаженной работы санитарной авиации в России - несогласованность действий. Спасатели и медики относятся к разным организациям: одни к МЧС, другие - к Минздраву. Вертолёты же принадлежат либо МЧС, либо МВД, либо военным, либо организациям гражданской авиации.

Авиация МЧС России активно применяется для проведения авиационной разведки паводкоопасных и пожароопасных участков местности, тушения природных пожаров на территории Российской Федерации, санитарно-авиационной эвакуации больных и

пострадавших как на территории Российской Федерации, так и из-за рубежа, а также доставки гуманитарных грузов, обеспечения тренировок, в том числе международных.

По состоянию на 01.04.2023 г. на оснащении авиации МЧС России состоит 91 воздушное судно, из них 23 самолёта и 68 вертолётов. На оснащении беспилотной авиации МЧС России находится 376 беспилотных воздушных судов.

Следующей большой проблемой является отсутствие посадочных площадок для вертолетов и соответственно оказать экстренно медицинскую помощь не всегда представляется возможным. При ликвидации чрезвычайных ситуаций (в том числе помощи и спасания людей) широко используются возможности гражданской авиации. Применение сил и средств гражданской авиации осуществляется на правах и на основе взаимодействия.

Порядок применения гражданской авиации при ликвидации ЧС определяется совместным приказом МЧС России и Минтранса России "О введении в действие Положения о привлечении гражданской авиации к ликвидации последствий ЧС" и Планом взаимодействия МЧС России и Минтранса России. Положение определяет основные задачи гражданской авиации как составной части единой государственной системы предупреждения и ликвидации ЧС, а также служит правовой основой организации взаимодействия органов управления МЧС РФ с управленческими структурами гражданской авиации.

Пассажиры, которым требуется медицинская помощь, могут перевозиться как регулярными, так и чартерными рейсами (тут работает ФАП-82, согласно которому авиакомпания не имеет права отказать в перевозке пассажиру с ОВЗ, который в том числе может быть тяжелобольным и лететь в сопровождении медицинского персонала).

Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации тоже являются частью авиационных работ. В зависимости от задач они подразделяются на виды:

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

Регулируются Приказом Министерства транспорта РФ от 4 апреля 2022 г. N 116 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Порядок проведения обязательной сертификации радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения. Порядок проведения обязательной сертификации деятельности юридических лиц, осуществляющих изготовление радиотехнического оборудования и оборудования авиационной электросвязи, используемых для обслуживания воздушного движения. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования сертификатов".

У большинства вышеперечисленных видов авиационных работ есть общая проблема: возраст парка воздушных судов.

Эксплуатант предусматривает в РПП особенности выполнения авиационных работ видов, в том числе:

- порядок выполнения конкретных видов авиационных работ;
- определение порядка использования и поддержания в эксплуатационном состоянии неконтролируемых аэродромов и их оборудования;
- санитарные, экологические и иные условия выполнения видов авиационных работ;
- ограничения на выполнение авиационных работ, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

На борту воздушного судна могут находиться представители заказчика, выполняющие на борту воздушного судна функции, связанные с выполнением авиационных работ.

Авиационный персонал, выполняющий авиационные работы, должен иметь подготовку, соответствующую виду выполняемых работ.

Авиационные работы выполняются в фактических метеорологических условиях, соответствующих виду работ и ограничениям летно-технических характеристик воздушного судна.

Перед началом работ, а также в процессе их выполнения КВС обязан иметь информацию о погоде в районе выполнения авиационной работы.

При полетах по выполнению авиационных работ в контролируемом воздушном пространстве КВС обязан сообщить органу ОВД, в зоне ответственности которого он находится, о начале, приостановлении и окончании работ, а также поддерживать с ним радиосвязь не реже чем через 60 минут.

При выполнении посадки вне аэродрома КВС перед заходом на посадку должен осмотреть предполагаемое место посадки в целях оценки его пригодности для посадки.

Осмотр должен начинаться с высоты не менее 50 м над препятствиями и выполняться со снижением в выбранном направлении посадки до высоты не менее 10 м.

Подготовка к авиационным работам аэродромов, вертодромов, акваторий, посадочных площадок и их оборудования осуществляется их владельцем. Перед началом работ эксплуатант проводит контроль готовности временных площадок.

Заказчик обеспечивает соответствие фактической загрузки значениям, указанным в заявке на полет. Соблюдение ограничений по взлетной и посадочной массам воздушного судна обеспечивает КВС.

КВС перед полетом в целях выполнения авиационных работ или АОН обязан убедиться в том, что:

Воздушное судно пригодно к полетам и на борту находятся необходимые документы;

на борту установлены приборы и оборудование, необходимые для ожидаемых условий полета. КВС убеждается в работоспособности указанных приборов и оборудования в соответствии с требованиями РЛЭ;

проведено необходимое техническое обслуживание воздушного судна;

масса воздушного судна и расположение его центра тяжести позволяют безопасно выполнять полет с учетом ожидаемых условий полета;

груз на борту правильно распределен и надежно закреплен;

не будут превышать эксплуатационные ограничения воздушного судна, содержащиеся в РЛЭ;

установлено, что располагаемые и непосредственно необходимые для безопасной эксплуатации воздушного судна наземные и (или) водные средства, включая связанное оборудование и навигационные средства, позволяют выполнить намеченный полет;

полет производится на аэродром или с аэродрома при условиях, которые не ниже эксплуатационных минимумов, установленных для данного аэродрома государством, в котором он расположен;

для полета по ППП метеорологическая информация указывает на то, что условия на аэродроме назначения или, в случаях, когда требуется запасной аэродром назначения - на одном запасном аэродроме, будут к расчетному времени прилета соответствовать эксплуатационным минимумам аэродрома или превышать их;

для полета по ПВП, за исключением полета в районе аэродрома вылета, информация о фактической погоде или подборка текущих сводок и прогнозов указывают на то, что метеорологические условия на той части маршрута, по которому воздушное судно должно

следовать в соответствии с ПВП, обеспечат к запланированному времени возможность соблюдения ПВП.

Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН выбирается и указывается в плане полета не менее одного запасного аэродрома назначения, за исключением тех случаев, когда:

а) для самолетов имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что в течение одного часа до и одного часа после расчетного времени прилета будут сохраняться визуальные метеорологические условия;

б) для вертолетов имеющаяся текущая метеорологическая информация указывает на то, что в течение двух часов до и двух часов после расчетного времени прилета будут сохраняться следующие метеорологические условия:

нижняя граница облаков не менее, чем на 300 м превышает минимум, предусмотренный схемой захода на посадку по приборам;

видимость составляет не менее 5 км или на 4 км превышает минимум, предусмотренный схемой захода.

Перед полетом по ПВП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

а) для самолетов - выполнить полет до аэродрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости:

днем - в течение 30 минут;

ночью - в течение 45 минут;

б) для вертолетов - выполнить полет до вертодрома назначения и затем продолжить его на запланированной крейсерской скорости в течение 20 минут.

Перед полетом по ППП в целях выполнения авиационных работ или АОН количество топлива и масла на борту должно позволять:

выполнить полет до аэродрома назначения, а затем на запланированной крейсерской скорости выполнить полет до запасного аэродрома, за исключением случаев, а затем продолжать полет на запланированной крейсерской скорости в течение 45 минут для самолетов и 30 минут для вертолетов;

выполнить полет до запасного аэродрома через любой заранее определенный рубеж ухода и затем продолжить полет в течение 30 минут при условии, что перед полетом имеется не меньший запас топлива и масла, чем необходимо для выполнения полета до аэродрома намеченной посадки и затем продолжения его в течение 1 часа для самолета и 45 минут для вертолета.

Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким (сверхлегким), или владелец легкого (сверхлегкого) воздушного судна АОН обеспечивает:

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии; исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета;

наличие действительного сертификата летной годности.

Эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким (сверхлегким), или владелец легкого (сверхлегкого) воздушного судна АОН обеспечивает:

поддержание воздушного судна в пригодном для выполнения полетов состоянии; исправность воздушного судна, его компонентов и аварийного оборудования, необходимого для планируемого полета;

наличие действительного сертификата летной годности;

эксплуатант воздушного судна при выполнении авиационных работ или полетов на воздушных судах АОН, не относящихся к легким или сверхлегким, или владелец легкого или сверхлегкого воздушного судна АОН обеспечивает хранение следующих регистрируемых данных:

- а) общего времени (ресурсов и сроков службы) с начала эксплуатации воздушного судна и всех его агрегатов с ограниченным ресурсом или сроком службы;
- б) текущих сведений о соблюдении всей действующей обязательной информации о сохранении летной годности;
- в) данных о модификациях и ремонтах;
- г) времени эксплуатации (ресурсов и сроков службы) после последнего капитального ремонта воздушного судна или его агрегатов;
- е) данных о техническом обслуживании.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Воздушный кодекс Российской Федерации, 19 февраля 1997 г (с изменениями и дополнениями).
2. Приказ Министерства транспорта РФ от 28.06.07 № 82 «Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».
3. Руководство по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях Союза ССР (РГП-85). Приказ МГА от 20 августа 1984 года №31/и.
4. Руководство по экономике аэропортов. ICAO Doc. 9562, 2013 г.
5. ОСТ 54-8-233, 78-2001 «Перевозочные документы строгой отчетности на воздушном транспорте. Требования и порядок их регистрации».
6. Приказ Министерства транспорта РФ от 23.06.2003 № 150 «Об утверждении федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты» (с изменениями и дополнениями).
7. Приказ Министерства транспорта РФ от 13.08.2015 № 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» (с изменениями и дополнениями).
8. Приказ Министерства транспорта РФ от 16.09.15 г. № 276 «О внесении изменений в Федеральные авиационные правила «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации».
9. Приказ Минтранса РФ от 31 июля 2009 г. № 128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями).
10. Федеральные правила использования воздушного пространства РФ. Приложение к Постановлению Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138.
11. Приложение 18 к Чикагской конвенции воздушного транспорта. Техническая инструкция «Безопасность перевозки опасных грузов воздушным транспортом» ИКАО.
12. ICAO Doc 9284 AN/905 «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху» «IATA Dangerous Goods Regulation».
13. «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» (ФАП – ОГ). Приказ Минтранса России № 141 от 05.09.2008 г.
14. «Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Условия транспортирования грузов. Основные требования». ОСТ 54-3-59-92. Дата введения 01.09.1993 г.
15. «Условия транспортировки грузов (основные требования). Организация перевозок воздушным транспортом. Грузовые перевозки. Порядок выполнения». ОСТ 54-4-283.01-93 Дата введения 01.06.1994 г.