

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«УЛЬЯНОВСКОЕ ВЫСШЕЕ АВИАЦИОННОЕ УЧИЛИЩЕ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИНСТИТУТ)»**

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Учебное пособие



Ульяновск 2013

УДК 656.7

ББК О584/585я7 + У37я7

М43

Международные воздушные перевозки : учеб. пособие / сост. Л. Б. Бажов. – Ульяновск : УВАУ ГА(И), 2013. – 78 с.

Содержит основные сведения о международных воздушных сообщениях, об организации пассажирских, грузовых перевозок, перевозок багажа, международных полетов.

Приведена последовательность операций по организации пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Предназначено для курсантов и студентов заочной формы обучения всех специализаций и профилей подготовки.

Печатается по решению Редсовета института.

УДК 656.7

ББК О584/585я7 + У37я7

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	5
Список сокращений	6
Словарь терминов.....	7
Тема 1. Международные полеты и авиаперевозки	11
1.1. Понятие международных воздушных сообщений	11
1.2. Особенности международных воздушных сообщений.....	13
1.3. Принципиальная схема регулирования международных воздушных сообщений.....	17
Вопросы для самопроверки.....	20
Тема 2. Организация пассажирских перевозок.....	20
2.1. Организация обслуживания вылетающих пассажиров.....	20
2.2. Обслуживание прибывающих, транзитных и трансферных пассажиров.....	27
2.3. Обслуживание особых категорий пассажиров.....	32
Вопросы для самопроверки.....	38
Тема 3. Организация и оформление перевозки багажа	38
3.1. Прием багажа к перевозке.....	38
3.2. Незарегистрированный багаж.....	43
3.3. Оформление багажа	45
Вопросы для самопроверки.....	48
Тема 4. Организация и оформление грузовых перевозок.....	48
4.1. Прием грузов к перевозке.....	48
4.2. Грузовые документы. Договор воздушной перевозки груза	50
4.3. Условия договора перевозки груза.....	54
Вопросы для самопроверки.....	56
Тема 5. Организация пропуска через государственную границу в международных аэропортах Российской Федерации.....	56
5.1. Типовые схемы организации пропуска физических лиц.....	56
Вопросы для самопроверки.....	59
Тема 6. Последовательность операций по организации пропуска через государственную границу Российской Федерации	60
6.1. Вылет пассажирских воздушных судов.....	60
6.2. Прилет пассажирских воздушных судов.....	64
Вопросы для самопроверки.....	68

Тема 7. Организация международных полетов	69
7.1. Особенности выполнения международных полетов	69
Вопросы для самопроверки.....	74
Заключение.....	75
Библиографический список.....	76

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время МВС связаны свыше 190 государств, в них участвуют около 600 авиакомпаний, выполняющих регулярные и нерегулярные воздушные перевозки, их обслуживают более 400 международных аэропортов. Все они составляют сложившуюся систему мирового воздушного транспорта, которая успешно развивается вот уже в течение ста лет. Без МВС уже не мыслима система мирохозяйственных связей.

МВС включают в себя международные полеты и воздушные перевозки. Они считаются международными, когда они связывают два или более государств, чьи авиакомпании выполняют между ними перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты. Они регулируются национальным законодательством каждого государства, откуда начинаются, где заканчиваются и через территорию которых совершаются полеты, двусторонними договорами, а также международными многосторонними документами, разработанными в рамках международных организаций гражданской авиации и действующих в системе мирового воздушного транспорта.

Несмотря на различные формы и содержание как двусторонних, так и международных многосторонних документов, все они имеют ярко выраженную экономическую направленность. Государства защищают экономические интересы своих авиакомпаний, а международные организации ставят своей задачей, чтобы международный воздушный транспорт развивался безопасным и упорядоченным образом и удовлетворял потребности в регулярных, надежных и экономичных воздушных перевозках в мировом масштабе.

Предлагаемая работа состоит из отдельных частей, связанных одной общей темой – международными воздушными сообщениями и перевозками.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АДП	аэродромный диспетчерский пункт
АТБ	авиационно-техническая база
АТС	авиационная транспортная система
ВП	воздушное пространство
ВПП	взлетно-посадочная полоса
ВС	воздушное судно
КДП	командно-диспетчерский пункт
МВС	международные воздушные сообщения
ПДСП	производственно-диспетчерская служба предприятия
ПКВП	пограничный контрольный ветеринарный пункт
ППКР	пограничный пункт карантина растений
САИ	служба аэронавигационной информации
СОМП	служба организации международных перевозок
СОПГП	служба организации почтово-грузовых перевозок
СОПП	служба организации пассажирских перевозок
ФАП	федеральные авиационные правила
АСИ	Airports Council International – международный совет аэропортов
CITES	Convention of International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora – Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения
IATA	International Air Transport Association – Международная ассоциация воздушного транспорта
ICAO	International Civil Aviation Organization – Международная организация гражданской авиации
ISO	International Standard Organization – Международная организация по стандартизации
«HN»	повторный запрос брони
«ID»	скидка для служащих авиакомпаний
«OK»	бронь подтверждена
«OPEN»	билет с открытой датой вылета
«RQ»	бронь запрошена, но подтверждение не получено
«SA»	посадка только при наличии свободных мест в самолете

СЛОВАРЬ ТЕРМИНОВ

Авиационная безопасность – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в ее деятельность.

Аэропорт назначения – аэропорт, в который должен быть доставлен пассажир, багаж или груз, согласно договору международной воздушной перевозки.

Аэропорт отправления – аэропорт, от которого, согласно договору международной воздушной перевозки, начинается перевозка пассажира, багажа или груза.

Багаж – личные вещи пассажиров и членов экипажа, перевозимые на борту ВС по соглашению с перевозчиком.

Бортовые запасы – готовые к употреблению предметы, предназначенные для использования или продажи на борту ВС во время полета, в том числе борТПитание.

Ветеринарное свидетельство – документ установленного образца, выдаваемый ветеринарным врачом государственной ветеринарной службы Российской Федерации на живых животных, животноводческую продукцию и другие подконтрольные государственному ветеринарному надзору грузы в случае их транспортировки и реализации в Российской Федерации и странах СНГ. При экспорте ветеринарное свидетельство подлежит замене ветеринарным врачом ПКВП на ветеринарный сертификат Российской Федерации, а при импорте оно выдается ветеринарным врачом ПКВП взамен ветеринарного сертификата страны-экспортера.

Ветеринарный сертификат – международный документ установленного образца, выдаваемый на живых животных, животноводческую продукцию и другие подконтрольные государственному ветеринарному надзору грузы официальным государственным ветеринарным врачом страны-экспортера, а при экспорте из Российской Федерации ветеринарным врачом ПКВП.

Воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

Выгрузка – удаление грузов, почты, багажа и бортовых запасов с борта ВС после его приземления, за исключением грузов, почты, багажа и бортовых запасов, следующих далее тем же прямым рейсом.

Высадка – покидание ВС после его приземления всеми лицами, за исключением членов экипажа и пассажиров, следующих тем же прямым рейсом.

Государственные контрольные органы – органы государственных служб, другие органы исполнительной власти полномочные осуществлять согласно законодательству государственный контроль (надзор) в пунктах пропуска через государственную границу.

Груз – любое перевозимое на борту ВС имущество, за исключением почты, бортовых запасов и сопровождаемого или неправильно засланного багажа.

Дезинсекция – операция, проводимая с целью уничтожения насекомых-переносчиков инфекционной болезни на борту ВС и в контейнерах.

Контролируемая зона – рабочая площадь аэропорта, прилегающая к ней территория и расположенные вблизи здания или часть их, допуск в которые контролируется службой авиационной безопасности, осуществляющей мероприятия по обеспечению безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность.

Международный аэропорт – аэропорт, который открыт для приема и отправки ВС, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляются таможенный, пограничный, санитарно-карантинный и иной контроль.

Неконтролируемая зона – зона аэропорта и здания, в которые лица, не являющиеся пассажирами, имеют свободный доступ.

Пассажир – любое лицо, за исключением членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на ВС в соответствии с договором международной воздушной перевозки.

Пассажир транзитный – пассажир, который в соответствии с договором международной перевозки перевозится далее тем же рейсом, который прибыл в международный аэропорт.

Пассажир трансферный – пассажир, который в соответствии с договором международной перевозки доставляется в пункт трансфера одним рейсом, а далее перевозится другим рейсом того же или иного перевозчика.

Перевозчик – эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Пограничный контроль – проверка оснований для пропуска через государственную границу лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, досмотр транспортных средств, грузов и товаров в целях обнаружения и

задержания нарушителей правил пересечения государственной границы, перемещаемых грузов, товаров и животных, которые запрещены законодательством Российской Федерации к ввозу в Российскую Федерацию или вывозу из Российской Федерации.

Пограничный контрольно-ветеринарный пункт – подразделение Федерального государственного учреждения зонального управления Госветнадзора на госгранице Российской Федерации и транспорте, которое осуществляет ветеринарный контроль при международных и внутрироссийских перевозках.

Пограничный пункт карантина растений – орган государственной службы карантина растений Российской Федерации (Госкарантинслужба России) в пункте пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Погрузка – процесс помещения грузов, почты, багажа и бортприпасов на борт ВС для перевозки определенным рейсом, за исключением грузов, почты, багажа и бортприпасов, которые были погружены на предыдущем этапе данного прямого полета.

Подкарантинная продукция (подкарантинный материал, подкарантинный груз) – продукция, подлежащая фитосанитарному контролю (растение, продукция растительного происхождения, тара, упаковка, почва либо другие материалы, которые могут стать носителями вредных организмов или способствовать распространению вредных организмов).

Посадка – вступление лиц на борт ВС с целью совершения полета, за исключением членов экипажа и пассажиров, которые были взяты на борт на предыдущем этапе данного прямого рейса.

Посадочная галерея – коридор, проходящий на уровне земли, ниже или выше него и предназначенный для соединения мест стоянки с пассажирским зданием аэровокзального комплекса.

Предполетный досмотр – процедура по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских ВС, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов, проводимая сотрудниками службы авиационной безопасности в целях обеспечения авиационной безопасности, охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей, пресечения возможных попыток захвата (угона) гражданских ВС и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также предотвращения незаконного провоза

оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте.

Прямой рейс – вид полета ВС, когда весь рейс от пункта отправления до пункта назначения через любые промежуточные пункты указывается эксплуатантом одним и тем же условным обозначением.

Служба авиационной безопасности – служба, осуществляющая мероприятия по обеспечению безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность и усилению (дополнительно) мер безопасности в период повышенной угрозы воздушному транспорту или чрезвычайных обстоятельствах.

Стерильная зона – изолированное место для ожидания посадки в ВС пассажирами, прошедшими предполетный досмотр; расчетная площадь (пространство) в контролируемой зоне пассажирского здания аэровокзального комплекса между зоной предполетного досмотра и выходами из здания на перрон или место ожидания вылета в контролируемой зоне; пространство между зоной ожидания пассажиров, прошедших паспортный контроль, и выходом из пассажирского здания в контролируемую зону.

Таможенный контроль – совокупность мер, осуществляемых таможенными органами Российской Федерации в целях обеспечения соблюдения законодательства о таможенном деле, иного законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, контроль за исполнением которых возложен на таможенные органы России.

Телескопический трап – механически управляемый, регулируемый мостик, который обеспечивает прямой проход для пассажиров между ВС и пассажирскими зданиями.

Транзитный груз – груз, который согласно грузовой авианакладной перевозится тем же рейсом, которым он был доставлен в промежуточный порт.

Трансферный груз – груз, доставляемый в пункт одним перевозчиком и продолжающий движение из этого пункта с помощью другого перевозчика.

Фитосанитарный сертификат – документ удостоверяющий соответствие подкарантинной продукции (подкарантинного материала, подкарантинного груза) требованиям правил и норм обеспечения карантина растений.

ТЕМА 1. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ И АВИАПЕРЕВОЗКИ

1.1. Понятие международных воздушных сообщений

МВС включают в себя два понятия: международные полеты и международные авиаперевозки.

В соответствии со ст. 79 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 года **международный полет ВС** – полет ВС в воздушном пространстве более чем одного государства. Международные полеты ВС выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

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

- соответственно на территории двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства (ст. 101).

Полеты ВС разделяются на полеты с коммерческими и некоммерческими целями.

Полет ВС с коммерческими целями – это полет и посадка ВС:

- в предусмотренный расписанием полетов или разовым разрешением пункт, до которого перевозчик имеет коммерческие права, вне зависимости от коммерческой загрузки самолета;
- в не предусмотренный расписанием или разовым разрешением пункт (запасной аэропорт) с изменением коммерческой загрузки без продолжения дальнейшего полета в пункт назначения согласно расписанию.

Полет ВС с некоммерческими целями – это полет и посадка ВС:

- в пункт, предусмотренный расписанием, но до/от которого перевозчик не имеет коммерческих прав (техническая посадка) и коммерческая загрузка самолета остается неизменной;
- на запасной аэродром при условии, что коммерческая загрузка остается неизменной;
- при полетах ВС государственных ведомств, не имеющих на борту платной коммерческой загрузки;
- при полетах поисково-спасательных судов;
- при испытательных и тренировочных полетах;

– по причине неисправности материальной части, в случае применения насилия или других причин, но при условии неизменности коммерческой загрузки (вынужденные посадки ВС).

Международная воздушная перевозка может быть как коммерческой (осуществляемой гражданскими ВС за плату), так и некоммерческой (бесплатной).

Коммерческая воздушная перевозка предполагает перевозку коммерческой загрузки. В МВС к коммерческой загрузке относятся пассажиры, багаж, груз и почта.

Полеты в МВС по форме их выполнения классифицируются как регулярные, выполняемые в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами, и нерегулярные, выполняемые на основе специальных разрешений. Полеты для перевозки коммерческой загрузки обозначаются рейсами.

Регулярные рейсы выполняются в соответствии с опубликованным расписанием на основе соглашений о воздушном сообщении между договаривающимися государствами. В расписании указываются маршрут полета, промежуточные пункты посадок, частота движения, тип самолета и его компоновка по классам обслуживания. Изменение этих условий выполнения регулярных рейсов может быть произведено только при взаимном согласии договаривающихся сторон.

Нерегулярные рейсы выполняются на разовой или групповой основе в соответствии со специальным разрешением. Они, в свою очередь, делятся на дополнительные, чартерные и специальные.

Дополнительные рейсы выполняются по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что коммерческая загрузка не может быть перевезена регулярными рейсами партнеров. Дополнительный рейс, как правило, выполняется в тот же день, что и регулярный, но в любом случае не позже и не ранее, чем за 24 часа от времени выполнения регулярного рейса, указанного в расписании полетов.

Чартерные рейсы выполняются на коммерческой основе в соответствии со специальным договором фрахтования ВС (воздушного чартера) между перевозчиком (фрахтовщиком) и заказчиком (фрахтователем). Чартерные рейсы могут выполняться как на разовой, так и на серийной основе.

Специальные рейсы выполняются со специальным заданием как по маршрутам регулярных рейсов, так и по особым маршрутам. Разрешение на выполнение специальных рейсов, как правило, запрашивается по дипломатическим каналам.

1.2. Особенности международных воздушных сообщений

МВС, сохраняя основные эксплуатационные характеристики внутренних воздушных сообщений, имеют свои особенности, главной из которых являются специфические условия функционирования во внешней среде, где действуют особые законы, обусловленные как самим характером рыночных отношений на рынках международных авиаперевозок, так и более жесткой регламентацией со стороны как национальных регулирующих органов, так и государственных органов различных стран.

Важной особенностью МВС является их специальная *правовая регламентация*, которая осуществляется как на национальной (государственной), так и на международно-правовой основах. Национальную основу регулирования воздушных сообщений составляют законы и подзаконные акты государства, с территории которого выполняются международные полеты, а также государств, на территорию которых или через территорию которых проходят воздушные трассы. Международно-правовая регламентация осуществляется на основе межправительственных соглашений о воздушных сообщениях между договаривающимися государствами, а также межведомственных документов по вопросам воздушных сообщений. Кроме межправительственных соглашений и межведомственных документов, экономические и коммерческие условия эксплуатации международных авиалиний определяются также двусторонними и многосторонними соглашениями на уровне авиакомпаний и других участников международных сообщений (агентов и других посредников).

Кроме упомянутых, регламентирование МВС осуществляется на многосторонней основе с помощью механизма различных международных конвенций в области гражданской авиации, а также в рамках международных авиационных организаций, основными из которых являются ИКАО, IATA, АСИ и другие региональные авиационные организации. Государства, присоединившиеся к ИКАО, обязуются всячески содействовать безопасной и экономически эффективной эксплуатации международных авиалиний. Авиакомпании,

вступившие в IATA, обязуются соблюдать правила и тарифы, выработанные IATA на многосторонней основе.

Кроме международно-правовых особенностей, международные воздушные перевозки имеют и другие специфические особенности, в частности, рыночно-конъюнктурные, валютно-финансовые и организационно-технологические особенности.

Рыночно-конъюнктурные особенности. Международные полеты и перевозки осуществляются в рамках трех основных видов рынков международных авиаперевозок – местных, региональных рынков и мирового рынка в целом. Под рынком авиационных перевозок понимается совокупность предлагаемых авиатранспортными компаниями провозных емкостей и платежеспособного спроса на перевозки, приуроченная к определенному месту. А совокупность факторов и условий, взятых в их взаимосвязи, определяют состояние рынка в данный момент, т. е. его конъюнктуру.

Конъюнктура мирового рынка международных авиаперевозок обуславливается действием целого ряда политических, социально-экономических, демографических, природно-географических и специальных факторов. Ряд этих факторов относится и к региональным, и к местным рынкам.

К *политическим факторам* относятся, прежде всего, характер взаимоотношений государств, заключивших соглашения о воздушном сообщении, а также стран, через территорию которых осуществляются международные авиаперевозки; общая стабильность политической обстановки в мире и в отдельных регионах, необходимость обеспечения государственных интересов и престижа национальных авиакомпаний на рынках международных авиационных перевозок, политика государств в области внешнеэкономических, научно-технических и культурных связей и др.

К *социально-экономическим и демографическим факторам* относятся уровень экономического развития задействованных в МВС стран и соответствующих регионов, их общехозяйственной конъюнктуры, состояние внутренних рынков, инфляция, уровень реальных доходов населения, социальная структура и аэроподвижность населения, численность населения, его занятость, возрастная структура и т. д.

Природно-географические факторы – это климатические, природные и географические особенности стран и регионов, между которыми осуществляются воздушные сообщения; ландшафт (горный, равнинный), наличие

курортных мест и других исторических, архитектурных и природных достопримечательностей.

К *специальным факторам* относятся количество авиакомпаний, участвующих в перевозках в данном регионе, конкурентная борьба и степень монополизации перевозок, популярность авиакомпаний-конкурентов, наличие других видов транспорта, финансовое положение авиакомпаний-конкурентов, уровень их эксплуатационных расходов, тарифов на пассажирские и грузовые перевозки и т. д.

Существенное воздействие на состояние рынка международных перевозок оказывает инфраструктура воздушного транспорта, наличие международных аэропортов, технический уровень ВС и их экономические характеристики, а также циклические и структурные кризисы экономики, резко изменяющие динамику спроса на авиаперевозки.

По оценкам экономистов-международников существуют более 100 конъюнктурообразующих факторов, в той или иной степени оказывающих влияние на конъюнктуру рынка международных авиаперевозок, которые с определенной степенью достоверности могут быть выявлены и оценены в количественном и качественном отношении. Эти факторы колебаний конъюнктуры должны постоянно учитываться и прогнозироваться, чем и должны заниматься службы маркетинга авиакомпаний, выполняющих международные авиаперевозки.

Валютно-финансовые особенности. Эти особенности определяются тем, что практически ни на одном из рынков международных перевозок, а также на внутренних рынках авиакомпания не действует одиночно. Ей приходится взаимодействовать с авиакомпаниями-партнерами и с авиакомпаниями-конкурентами, с аэропортами, предоставляющими наземное обслуживание, с организациями, обеспечивающими аэронавигационное обслуживание полетов, с турфирмами и иными организациями, осуществляющими продажу авиаперевозок.

В свою очередь, данная авиакомпания предоставляет разного рода коммерческие и иные услуги другим авиакомпаниям. В результате возникает необходимость взаимных расчетов с иностранными авиакомпаниями, турфирмами и другими организациями за авиаперевозки, заправку авиатопливом, техническое, коммерческое и аэронавигационное обслуживание, при выплате вознаграждений за проданные перевозки и другие услуги.

Расчеты, как правило, производятся в валюте страны отправления или в свободно конвертируемой валюте. В то же время учет доходов и расходов авиакомпании ведется в национальной валюте. Следовательно, возникает необходимость пересчета, что и осуществляется либо по действующему банковскому обменному курсу, либо по специальному фиксированному курсу IATA. При этом необходимо учитывать категорию валюты в каждой конкретной стране, которая может быть свободно конвертируемой валютой, замкнутой либо с ограниченной конверсией. Неодинаковая внешнеэкономическая ценность разных категорий валют придает специфические особенности коммерческой работе, направленной на привлечение коммерческой загрузки, оплачиваемой в наиболее ценной валюте. Кроме того, авиакомпания должна определиться, как она будет осуществлять международные расчеты: либо через собственный центр международных расчетов (ЦМР), либо через торгово-клиринговую палату (ТКП), которая действует на территории России и стран СНГ, либо через Клиринговую палату IATA (IATA Clearing House), которая работает в мировом масштабе.

Организационно-технологические особенности. Одной из основных особенностей МВС является то, что авиационные перевозки могут осуществляться только между специально оборудованными и допущенными к обслуживанию международных перевозок и полетов аэропортами. Международные аэропорты должны иметь иммиграционную, таможенную, санитарно-карантинную, обменно-валютную и другие службы, а также быть оборудованными всем необходимым для прохождения паспортного, таможенного, санитарно-карантинного и специального контроля для обеспечения авиационной безопасности. Международные полеты в/через аэропорты, из них, не оборудованных для прохождения указанных выше формальностей, могут производиться только в чрезвычайных обстоятельствах либо в особых случаях полетов.

Работа по обслуживанию международных полетов и авиаперевозок ведется как в аэропортах своей страны, так и в иностранных аэропортах, расположенных в пунктах назначения, транзита и трансфера. Обслуживание в национальных аэропортах ведется либо службами соответствующего аэропорта, либо собственными службами авиакомпании в базовых аэропортах. В иностранных аэропортах эта работа ведется либо агентами авиакомпании, с которыми заключены соглашения о наземном обслуживании, либо авиакомпаниями-генеральными агентами, с которыми заключены соглашения о вза-

имном предоставлении обслуживания, либо силами собственных представительств авиакомпании с привлечением иностранных фирм.

Собственные представительства авиакомпании имеются во всех странах, куда данная авиакомпания выполняет регулярные международные полеты. Представительства бывают в городах и аэропортах. Городские представительства, как правило, занимаются организацией продажи и привлечения коммерческой загрузки на рейсы своей авиакомпании, а представительства в аэропорту осуществляют либо контролируют коммерческое, техническое и аэронавигационное обслуживание ВС, пассажиров и грузовых перевозок. Кроме того, авиакомпания может иметь «внелинейные представительства» в странах, куда данная компания не выполняет полеты. Такие представительства ведут рекламно-информационную работу и продажу перевозок на рейсы своей авиакомпании, вылетающие из близлежащих пунктов данного региона.

Следует отметить, что ряд авиакомпаний выполняет чартерные рейсы практически на регулярной основе, но не имеют своих представителей в пунктах назначения. Нанятые ими агенты по обслуживанию порой не выполняют своих договорных обязательств.

В связи с многочисленными жалобами пассажиров этих авиакомпаний на отсутствие должного обслуживания в иностранных аэропортах, особенно при длительных задержках рейсов, федеральный орган управления гражданской авиацией России рассматривает вопрос о необходимости обязать также авиакомпании иметь свои представительства в странах, куда они выполняют серийные чартерные полеты.

Таковы особенности МВС, включающих в себя два понятия – международные полеты и международные авиаперевозки [1], [7].

1.3. Принципиальная схема регулирования международных воздушных сообщений

Главной особенностью МВС является их правовая регламентация. Как отмечалось, международные полеты осуществляются в ВП как минимум двух государств, отсюда следует, что они должны подчиняться законодательству суверенных государств, включая их национальное законодательство, обеспечивающее правовое регулирование полетов в ВП каждого государства. А поскольку основной целью МВС являются коммерческие перевозки,

правовое регулирование неразрывно связано с экономическим регулированием воздушных перевозок.

Кроме национального законодательства каждого государства возникает необходимость экономического и нормативно-правового регулирования в рамках мировой авиатранспортной системы, т. к. полеты и воздушные перевозки не ограничиваются пределами конкретных договаривающихся государств. Отсюда следует, что регулирование МВС осуществляется на основании как национального законодательства конкретных государств, так и норм международного права. На рис. 1. представлена схема нормативно-правового регулирования МВС, которое состоит из двух основных частей: национального и международного регулирования [7].

Национальное регулирование в каждой стране имеет свои особенности, но в целом оно сходно и состоит из следующих частей:

- государственное (федеральное) регулирование;
- ведомственное регулирование;
- корпоративное регулирование.

Государственное регулирование может быть федеральным (в государствах с федеральной системой управления: Россия, ФРГ, США, Индия, Мексика и др.) либо в рамках полномочий субъектов федерации (штатов, земель и т. д.). В России федеральное регулирование осуществляется в рамках конституционных и федеральных законов, а также подзаконных актов. К подзаконным актам относятся указы Президента и постановления Правительства.

К ведомственному регулированию относятся нормативно-правовые документы, издаваемые соответствующими ведомствами гражданской авиации. Это приказы, распоряжения нормативного характера, различные наставления, инструкции и т. д., вводимые в действие приказом соответствующего ведомства.

К корпоративному регулированию относятся нормативные документы авиакомпаний, например, Руководство по производству полетов, Руководство по перевозке пассажиров и багажа, стандарты предприятия и т. д. Эти документы становятся нормативно-правовыми, когда вводятся в действие приказами Главного исполнительного лица авиакомпании.

Международное регулирование МВС имеет две составляющих: двустороннее и многостороннее регулирование.

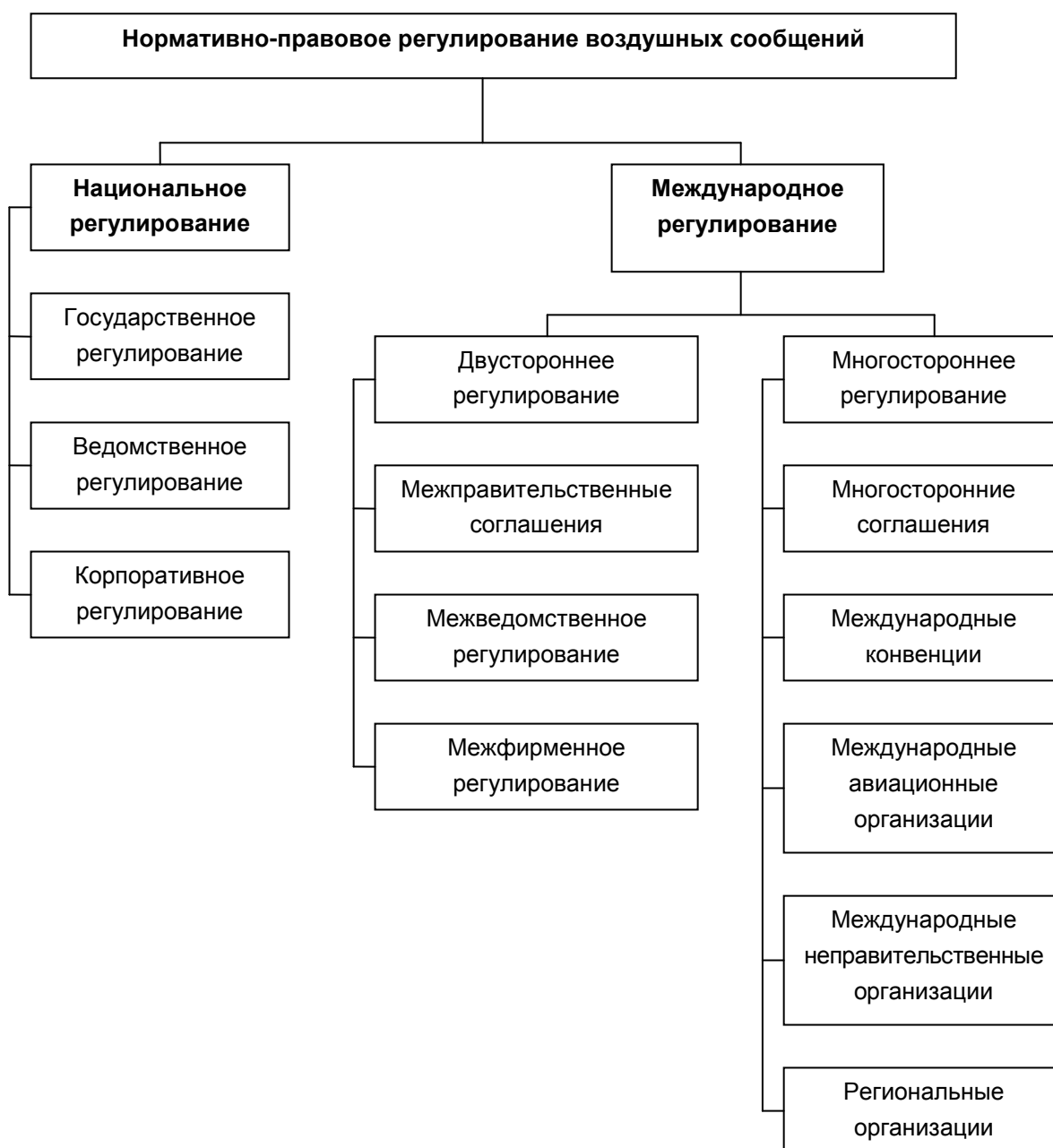


Рис. 1. Система регулирования международных воздушных сообщений

К *двустороннему регулированию* относятся:

- межправительственные соглашения о воздушном сообщении;
- межведомственные документы;
- межфирменные договоры и соглашения.

Многостороннее регулирование МВС осуществляется в рамках многосторонних соглашений и международных конвенций по вопросам воздушных сообщений, а также в рамках международных авиационных организаций. Последние, в свою очередь, делятся на межправительственные и международные неправительственные организации. Основной организацией на межправительственном уровне является ИКАО, кроме того имеется целый ряд

региональных межправительственных организаций, в том числе специализированных организаций по вопросам воздушной навигации. Из международных неправительственных организаций главную роль в регулировании воздушных перевозок играют IATA, ACI, а также региональные неправительственные авиационные организации [1], [7].

Вопросы для самопроверки

1. Что называется международной воздушной перевозкой?
2. Полеты ВС с коммерческими и некоммерческими целями.
3. Как обозначаются рейсы при полетах для перевозки коммерческой загрузки?
4. Назовите основные международно-правовые особенности МВС.
5. Конъюнктура мирового рынка международных авиаперевозок.
6. Система регулирования МВС.

ТЕМА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

2.1. Организация обслуживания вылетающих пассажиров

Организация и технология обслуживания воздушных перевозок в международных аэропортах основываются на типовых документах, разработанных IATA.

Технологическая схема обслуживания вылетающих пассажиров и их багажа включает в себя следующие операции:

- обслуживание в городском агентстве авиакомпании и доставка в аэропорт вылета;
- таможенный досмотр;
- регистрация билетов и оформление багажа;
- комплектование багажа;
- санитарно-карантинный контроль;
- паспортный контроль;
- специальный контроль пассажиров, багажа и ручной клади (контроль безопасности);
- посадка в самолет.

Последовательность операций в различных аэропортах может отличаться от указанной, но это не играет принципиальной роли. Прохождение указанных формальностей в любой технологической последовательности является обязательным для всех вылетающих пассажиров.

Обслуживание в городском агентстве и доставка в аэропорт

При обращении пассажира в городское агентство авиакомпании, где осуществляется продажа перевозок и бронирование мест, выполняются следующие операции:

а) выяснение пункта назначения, даты и желаемого маршрута полета. На основании полученной от пассажира информации составляется план полета пассажира в пункт назначения;

б) бронирование места на запланированном маршруте полета. При получении подтверждения бронирования по всему маршруту полета делается отметка о бронировании в имеющемся у пассажира билете либо в новом билете. Бронирование может быть предварительным, пассажир может заказать себе место на желаемый рейс по телефону или через Интернет (web-бронирование);

в) оформление авиабилета и бронирование места для сверхнормативного багажа. При отсутствии у пассажира авиабилета ему выписывается билет после его оплаты в соответствии с забронированным местом на рейс. Если у пассажира имеется заранее известный багаж сверх установленной нормы бесплатного провоза, он должен заявить об этом в агентстве для бронирования соответствующего места и оформления квитанции на провоз сверхнормативного багажа;

г) информирование пассажира о правилах полета и необходимых формальностях. Информация должна обязательно содержать:

- требования по визам и прививкам в стране назначения;
- сведения об ограничении провоза ручной клади (незарегистрированного багажа), об условиях и ограничениях, накладываемых тарифами, применяемыми при перевозке пассажира и его багажа;
- данные о месте и времени отправления наземного транспорта из города в аэропорт вылета, включая стоимость проезда;

- сведения о самом позднем времени прибытия пассажира в аэропорт вылета;
- требование заблаговременного заявления о наличии сверхнормативного багажа (в противном случае такой багаж может быть не принят к перевозке);
- сведения о назначении и необходимости использования именных адресных бирок для обеспечения сохранности багажа;
- доставка в аэропорт вылета. В соответствии с действующими правилами авиакомпании не осуществляют наземную перевозку пассажиров и багажа между городом и аэропортом или между аэропортами в случае вылета из другого аэропорта при трансфере, хотя ряд зарубежных авиакомпаний обеспечивают такую доставку сами либо через своих агентов по наземной транспортировке. В отдельных случаях авиакомпании могут осуществлять наземную перевозку пассажиров и багажа своим транспортом, однако в таком случае сборы за пользование наземным транспортом оплачиваются пассажиром.

По прибытии в аэропорт вылета пассажиры следуют в операционный зал вылета к месту регистрации рейса, которое указано на информационном табло. В ряде аэропортов до начала регистрации пассажиры проходят таможенный контроль и другие административные формальности. Однако в большинстве аэропортов пассажиры проходят другие формальности после регистрации билетов и оформления багажа.

Регистрация пассажиров и багажа в аэропорту вылета

До начала перевозки проводится регистрация пассажиров и их багажа в соответствии со стандартными процедурами в аэропорту вылета. При регистрации в первую очередь проверяется действительность билета на данный рейс.

При отсутствии брони мест на данный рейс, подтвержденной отметкой «ОК» в билете, перевозчик изыскивает возможность принятия к перевозке на данный рейс пассажиров со статусом «RQ», «OPEN» и «SA» в зависимости от загруженности рейса и конкретной ситуации. При необходимости отбора пассажиров для посадки на оставшиеся свободные места рекомендуется придерживаться следующей очередности:

- 1) пассажиры с билетами, имеющими отметку «ОК»;
- 2) пассажиры, внесенные в список твердо забронированных пассажиров, но не имеющие соответствующей отметки в билете;
- 3) трансферные пассажиры с отметкой в билете типа «HN»;

4) пассажиры с отметками в билетах «ОК», но не переподтвердившие свое бронирование в случае, если для полета данным рейсом переподтверждение необходимо;

5) пассажиры, имеющие билеты со скидкой с отметкой типа «ID» (у этих пассажиров в билетах стоит «ОК», и на купоне делается одна линия по диагонали);

6) пассажиры, записанные в листе ожидания;

7) пассажиры с билетами «RQ», которые не внесены в лист ожидания;

8) пассажиры с исправленной бронью в билете без специальной наклейки, не указанные в списке бронированных пассажиров;

9) пассажиры, имеющие билеты с открытой датой, не внесенные в список бронированных пассажиров;

10) трансферные пассажиры с отметкой в билете типа «SA» (в купоне две параллельные линии по диагонали);

11) местные пассажиры с отметкой в билете типа «SA», внесенные (в качестве информации) в список пассажиров (в купоне две параллельные линии по диагонали);

12) местные пассажиры с отметкой типа «SA», не внесенные в список пассажиров (в купоне имеется две параллельные линии по диагонали).

При определении приоритета для посадки на свободные места следует также учитывать:

– время прибытия к стойке регистрации (на обложке билета следует отмечать точное время прибытия) при оформлении местных пассажиров одной и той же группы;

– совместное путешествие групп и семей;

– пассажиров, следующих на участках данного рейса большей протяженности;

– трансферных пассажиров, имеющих приоритет перед местными;

– пассажиров больных, преклонного возраста и семей с детьми.

Данная последовательность является только рекомендованной международной практикой, и за работниками, осуществляющими регистрацию (представителями авиакомпании), остается право в каждом конкретном случае принимать самостоятельное решение. Рекомендуется также проверять наличие документов, требуемых государственными органами в стране назначения или в стране трансфера (паспорта, въездные и транзитные визы и т. д.).

В ходе регистрации производится взвешивание багажа при весовой системе или определение габаритов и количества мест при поштучной системе оформления багажа. Одновременно в соответствующие графы полетного купона авиабилета вносится количество мест и (или) общая масса багажа, которая принимается от пассажира к перевозке в качестве зарегистрированного и незарегистрированного багажа. В случае, если пассажир не имеет зарегистрированного багажа, рекомендуется перечеркнуть соответствующие графы полетного купона.

В случае, когда два или более пассажира летят вместе и представляют одновременно свой багаж у стойки регистрации, разрешается объединить багаж с учетом суммарной нормы бесплатного провоза. При этом в билете руководителя группы или одного из пассажиров записывается количество мест и общая масса зарегистрированного багажа. В графе купона «RESTRICTION / INDORSEMENT» записывается код «PL»^{*} и количество пассажиров, которые оформили вместе свой багаж. В билетах остальных пассажиров в соответствующих графах записывается код «PL» и последние две цифры серийного номера пассажирского билета и багажной квитанции, в котором отмечена общая масса багажа.

В качестве незарегистрированного может быть принят к перевозке такой багаж, размеры и форма которого позволяют разместить его под пассажирским креслом либо на закрытой багажной полке в пассажирском салоне самолета. Максимальные размеры перевозимого в кабине самолета багажа определяются каждым отдельным перевозчиком в зависимости от типа эксплуатируемого самолета. Каждое место багажа, принятого к перевозке в качестве незарегистрированного, должно быть оформлено багажной биркой «в кабину». Вышеуказанное не относится к ручной клади, которую пассажиру разрешается перевезти сверх установленной нормы бесплатного провоза и который находится на руках у пассажира и не вложен в багаж (дамская сумочка, пальто или плащ, жакет, зонтик, малый фотоаппарат, печатные издания для чтения в полете, питание для ребенка, детская дорожная колыбелька, складная инвалидная коляска или костыли, если такие предметы пассажиру необходимы).

Для каждого места зарегистрированного багажа, принятого к перевозке, необходимо оформить багажную бирку и прикрепить ее к багажу, а

* PL – общий багаж

идентификационную часть этой бирки прикрепить к верхней обложке авиабилета таким образом, чтобы не закрывать и не повредить напечатанных на авиабилете условий договора перевозки и чтобы аэропорт назначения, напечатанный на идентификационной части багажной бирки, был отчетливо виден.

При наличии у пассажира сверхнормативного багажа необходимо до начала перевозки оформить квитанцию платного багажа и взыскать за его перевозку соответствующую плату. Если пассажир объявит ценность багажа, которая превышает предел ответственности перевозчика, установленный Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом, то такой багаж можно оформить для перевозки в качестве ценного только при условии, что он принимается к перевозке соответствующим перевозчиком.

При обслуживании пассажиров на линии регистрации рекомендуется пользоваться стандартными фразами, принятыми в международной практике, если пассажир иностранец и не владеет русским языком – на одном из иностранных языков (английском, французском, испанском^{*}).

Прохождение формальностей при вылете

К административным формальностям, которые должен пройти пассажир перед вылетом на международных линиях относятся:

- таможенный досмотр;
- санитарно-карантинный контроль;
- паспортный контроль;
- специальный контроль безопасности полетов.

Таможенный досмотр. Технологической схемой предусмотрено прохождение таможенного контроля в самом начале оформления пассажиров на вылет. В ряде загранаэропортов таможенный досмотр производится после регистрации пассажиров. Пассажиры проходят в таможенный зал, заполняют таможенную декларацию и предъявляют свой багаж вместе с таможенной декларацией и паспортом таможенному инспектору. При прохождении через «зеленый коридор» заполнение таможенной декларации не требуется. После прохождения таможенного досмотра пассажиры получают соответствующую отметку на посадочном талоне. В некоторых аэропортах таможенный досмотр производится одновременно с регистрацией пассажиров и оформлением багажа.

^{*} Английский, французский, испанский, русский и др. языки, принятые в качестве официальных языков ICAO.

Санитарно-карантинный контроль включает в себя проверку наличия у вылетающих пассажиров медицинских сертификатов о прививках, необходимых для въезда в страну транзита, трансфера или назначения. Пассажир должен заблаговременно позаботиться обо всех необходимых прививках. Без наличия сертификатов о произведенных прививках, требуемых в странах назначения и трансфера, пассажир не допускается к вылету.

Паспортный контроль предполагает проверку наличия у вылетающих пассажиров действительных паспортов, выездных и въездных виз, а также в случае необходимости наличия транзитных виз страны трансфера.

Специальный контроль безопасности полетов. Перед вылетом все без исключения пассажиры проходят контроль безопасности полетов, который включает в себя проверку отсутствия у пассажиров и в их ручной клади предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом. К таким предметам относятся:

- огнестрельное и холодное оружие;
- боеприпасы и взрывчатые вещества;
- ядовитые и отравляющие вещества;
- взрывоопасные и легковоспламеняющиеся вещества;
- сжатые и сжиженные газы;
- а также другие предметы и вещества, которые могут быть приняты к перевозке на особых условиях.

Основные требования по унификации административных формальностей изложены в Приложении 9 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, которое носит название «Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках». Оно содержит положения, регламентирующие паспортно-визовой, санитарно-карантинный контроль, таможенные формальности и другие требования. Проблема заключается в том, что эти требования у различных государств неодинаковы, поэтому перевозчикам необходимо знать все эти требования в тех странах, куда они выполняют полеты.

Посадка в самолет. После прохождения всех формальностей пассажиры проходят в накопители для последующей посадки в автобусы для доставки к самолету либо прямо в самолет при посадке через стационарные телескопические трапы. Перед посадкой в самолет осуществляется проверка посадочных талонов, выданных пассажирам на линии регистрации.

2.2. Обслуживание прибывающих, транзитных и трансферных пассажиров

Пассажиры, прилетевшие в данный аэропорт, делятся на конечных, транзитных и трансферных пассажиров.

Конечные пассажиры, прибывшие в аэропорт назначения, из самолета на автобусах или по телетрапам попадают в зал прилета. В зале прилета пассажиры проходят санитарно-карантинный контроль, который осуществляется на соответствующих стойках. После санитарно-карантинного контроля пассажиры проходят паспортный (иммиграционный) контроль и попадают в зал выдачи багажа (рис. 2). Во время ожидания разгрузки и доставки багажа пассажиры заполняют таможенные декларации, если это требуется государством пункта назначения.



Рис. 2. Схема обслуживания пассажиров, прилетевших в конечный пункт

Багаж прилетевших пассажиров доставляется от самолета в багажное помещение на тележках или электрокарах, разгружается на закольцованные транспортеры выдачи багажа. По транспортеру багаж попадает в зал прилета.

Пассажиры забирают багаж с транспортера и предъявляют его для таможенного досмотра. Для удобства пассажиров во всех международных аэропортах имеются багажные тележки, которые за плату или бесплатно предоставляются пассажирам. В таможенном зале пассажиры проходят через «зеленый» либо «красный» коридор.

Таможенный досмотр осуществляется на специальных таможенных стойках. Пройдя через стойки таможенного досмотра, пассажиры вместе с багажом попадают в общий зал прибытия. В зале прибытия, как правило, имеются камера хранения багажа, магазины сувениров, кафе и другие услуги.

Из зала прилета пассажиры попадают на привокзальную площадь к транспорту для доставки в город.

Транзитные и трансферные пассажиры, следующие через аэропорт, разделяются на четыре потока:

- пассажиры, следующие прямым транзитом;
- трансферные пассажиры с кратковременной остановкой (до 3 час);
- трансферные пассажиры с длительной остановкой («стоп-овер»);
- трансферные пассажиры, следующие без виз.

Пассажиры, следующие прямым транзитом, через пункты контроля транзитных пассажиров, направляются в зал ожидания транзитных пассажиров аэровокзала в сопровождении дежурного. В пунктах контроля пассажирам вручаются транзитные карточки. Пассажиров информируют о месте нахождения магазина сувениров, кафе, ресторана и других видов услуг. При объявлении посадки пассажиров через телетрап или на автобусах доставляют к самолету. При посадке в самолет у пассажиров отбираются транзитные карточки.

Трансферные пассажиры с кратковременной остановкой в сопровождении дежурного по транзиту проходят в общий зал ожидания. Они имеют возможность воспользоваться рестораном, сделать покупку в магазине, посетить кинозал и т. д. Диспетчер по транзиту производит регистрацию билетов пассажиров (оформляет билеты) и вручает посадочные талоны, контролирует переправку багажа на стыковочный рейс. После оформления билетов трансферные пассажиры попадают в общий поток с первоначально вылетающими пассажирами данного рейса, т. е. проходят в зону контроля безопасности, в накопители и попадают в самолет через телетрапы или доставляются к самолетам автобусами. Багаж трансферных пассажиров, продолжающих свой полет на другом самолете, транспортируется вместе с багажом других прилетевших пассажиров в багажное помещение и после сортировки перегружается на

транспортер соответствующего вылетающего рейса или же доставляется непосредственно к вылетающему самолету в зависимости от времени стыковки рейсов (рис. 3).



Рис. 3. Схема обслуживания трансферных пассажиров с кратковременной остановкой

Задачей представительства авиакомпании в отношении трансферных пассажиров является обеспечение пересадки пассажира с одного рейса на другой в минимальное время стыковки рейсов. Престиж авиакомпании во многом зависит от того, укладывается ли она в объявленное ею и опубликованное в международных справочниках АВС время трансфера.

Для обеспечения минимального времени стыковки авиакомпании заблаговременно готовятся к приему трансферных пассажиров. При получении

телеграммы о трансфере (РТМ) в аэропорту трансфера необходимо установить, сколько времени имеется в распоряжении сотрудников для обеспечения трансфера пассажира и его багажа, исходя из времени посадки рейса передающего перевозчика и времени вылета рейса принимающего перевозчика.

В случае, если это время настолько мало, что обеспечить нормальный трансфер не представляется возможным, следует информировать соответствующие службы о том, что, исходя из целесообразности (количество трансферных пассажиров, предполагаемое время задержки, возможность отправки пассажиров другими рейсами и т. п.), необходимо принять решение о задержке вылета рейса принимающего перевозчика.

Для обеспечения скорейшей пересадки трансферных пассажиров и перегрузки их багажа на рейс принимающего перевозчика необходимо принять меры к их выявлению как можно раньше. В случае, если не представляется возможность отправки трансферных пассажиров рейсом, на который они имели бронирование, необходимо осуществить выбор нового маршрута, исходя из наличия у них документов и виз, требуемых в пунктах нового маршрута, а также учитывая содержание авиабилета и причины потери стыковки, и принять меры по дальнейшей отправке.

В трансферных аэропортах работники, занимающиеся регистрацией, в процессе оформления пассажиров для дальнейшей перевозки должны проверить правильность заполнения пункта назначения на багажных бирках и, в случае необходимости, переоформить багажную бирку, а также проверить правильность оплаты провоза сверхнормативного багажа, если такой имеется, и изъять купон на данный участок из квитанции для оплаты сверхнормативного багажа. Доставку трансферного багажа от самолета необходимо осуществить в первую очередь. Если время стыковки меньше минимального стыковочного времени, требуемого для трансфера в данном аэропорту, но все же имеется возможность для перезагрузки багажа на рейс принимающего перевозчика, необходимо обеспечить доставку багажа непосредственно от самолета к самолету, действуя в соответствии с местными инструкциями и правилами данного аэропорта.

В настоящее время ряд авиакомпаний не производит в пункте трансфера отделения отрывной части багажной бирки, относящейся к рейсу, доставившему багаж в этот пункт, поэтому при обработке багажа, имеющего трансферные бирки, необходимо осуществить сортировку, особенно тщательно обращая

внимание на номера рейсов, указанных в бирке. Если во время обслуживания трансферного багажа будет установлено, что багаж поврежден, необходимо принять меры для того, чтобы избежать нанесения этому багажу еще большего повреждения при дальнейшей перевозке.

Перевозчик трансферного багажа является ответственным за передачу этого багажа следующему перевозчику в том пункте и в такое время, какие были согласованы в письменной форме между заинтересованными сторонами, исключая, однако, ответственность за ущерб (потеря прибыли), возникший в связи с утратами стыковок. Квитанция на получение багажа перевозчика, принимающего багаж к дальнейшей перевозке, выдается передающему перевозчику только по его требованию.

Трансферные пассажиры с длительной остановкой («стоп-овер») доставляются вместе с другими пассажирами в зал прилета, проходят все виды контроля: санитарно-карантинный, паспортный и, после получения багажа, таможенный. После прохождения всех формальностей пассажиры в сопровождении дежурного по транзиту направляются в транзитный зал, где бронируют себе место на дальнейший полет. Затем пассажиры доставляются в гостиницу или следуют в город по своему усмотрению. Багаж пассажиры берут с собой или оставляют в камере хранения.

При вылете пассажиры, следующие со «стоп-овером», проходят все процедуры, как пассажиры, следующие прямым транзитом.

Трансферные пассажиры, следующие без виз. По прибытии в аэропорт, где требуются транзитные визы, пассажиры этой категории проходят все формальности в сопровождении дежурного по транзиту. После прохождения паспортного контроля паспорта пассажирам не выдаются, а остаются в иммиграционной службе. Дежурный работник по транзиту помогает пассажирам сдать вещи в камеру хранения, обменять валюту, выписывает на них питание и направление в гостиницу, проверяет бронь или бронирует место на дальнейший полет, информирует пассажиров о правилах нахождения безвизных пассажиров на территории данного государства, составляет список безвизных пассажиров, утвержденный начальником смены иммиграционной службы. После выполнения перечисленных формальностей пассажиры в сопровождении дежурного по транзиту доставляются в гостиницу для безвизных пассажиров, где перевозчик может организовать экскурсионное обслуживание по городу в сопровождении дежурного по транзиту. При

вылете безвизные пассажиры доставляются из гостиницы в аэровокзал в сопровождении дежурного и проходят все формальности, связанные с вылетом.

2.3. Обслуживание особых категорий пассажиров

Обслуживание пассажиров, относящихся к особым категориям, осуществляется по специальным правилам и требует особого внимания работников авиакомпании. К таким категориям относятся перевозки:

- несопровождаемых детей;
- больных пассажиров, включая беременных женщин и слепых пассажиров.

Перевозка несопровождаемых детей

Условия перевозки. Дети, перевозимые на международных воздушных линиях, подразделяются на младенцев (infant) – до 2-летнего возраста с оплатой 10 % тарифа и детей (child) – в возрасте от 2 до 12 лет с оплатой 50 % тарифа. Последние делятся на сопровождаемых родителями или лицами, попечению которых они доверены, и несопровождаемых в полете. Минимальный возраст несопровождаемых детей определяется правилами каждого авиаперевозчика. По просьбе родителей или опекуна отнесение детей к категории несопровождаемых может быть распространено на детей до 16 лет.

Несопровождаемые дети допускаются к перевозке самолетом только в тех случаях, когда заблаговременно (как правило, не менее чем за 4 дня до вылета) сделано бронирование и имеются в билетах статус бронирования «ОК», а также получено специальное разрешение перевозчика.

В соответствии с правилами ряда перевозчиков дети в возрасте от 2 до 8 лет могут быть приняты к перевозке только в сопровождении: своих родителей, опекунов, других лиц по предварительной договоренности между родителями (опекуном) ребенка и бортпроводником в составе рабочего экипажа (специально назначенного бортпроводника).

Дети старше 8 лет могут перевозиться без сопровождения. Однако по просьбе родителей или опекуна перевозчик за дополнительную плату может назначить бортпроводника для этой категории детей. Один специально назначенный бортпроводник может сопровождать одновременно не более

двух детей. В этом случае оплата за услуги бортпроводника взимается за каждого ребенка в отдельности.

Размер сборов за перевозку несопровождаемых детей устанавливается тарифными правилами конкретного перевозчика.

При запросе разрешения на перевозку несопровождаемого ребенка родители или опекун должны заполнить и подписать «Заявление о перевозке несопровождаемого ребенка» и «Декларацию об ответственности родителей (опекуна)». Заявление заполняется в двух экземплярах; один экземпляр остается в агентстве, оформившем билет, а второй экземпляр прилагается к билету ребенка. При необходимости могут быть заполнены дополнительные экземпляры.

В случае, когда назначается специальный бортпроводник, может потребоваться дополнительный экземпляр заявления и декларации, который вручается бортпроводнику. По усмотрению перевозчика в заявление и декларацию могут быть внесены дополнительные условия.

Перевозка больных пассажиров

Условия перевозки. Больные, инвалиды и слепые пассажиры без сопровождающего лица, а также беременные женщины могут быть приняты к перевозке при соблюдении следующих условий:

- у пассажира не должно быть опасной заразной болезни и его внешний вид и психическое состояние не должны неприятно влиять на остальных пассажиров, беспокоить или угрожать их безопасности;
- пригодность к перевозке должна быть подтверждена врачом на бланке «ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА ПО ОСОБЫМ САНИТАРНЫМ УСЛОВИЯМ», заполненная в двух экземплярах;
- пассажир должен подписать декларацию об освобождении перевозчика от ответственности;
- перевозка на носилках или с применением кислорода должна быть заранее согласована и обеспечена соответствующей службой перевозчика через службу по бронированию мест;
- если перевозка включает в себя перевозку на рейсах нескольких перевозчиков, то согласие на перевозку больных пассажиров должно быть получено от всех участников перевозки;

– дополнительная плата за перевозку на носилках или за перевозку, при которой необходимо пользоваться более чем одним местом, а также расходы по оплате перевозки санитарным автомобилем или услугами носильщиков возмещает пассажир или сопровождающие его лица;

– багаж больных пассажиров принимается к перевозке по правилам для обычных пассажиров, кроме предметов, необходимых больным в полете, и собак, сопровождающих слепых пассажиров.

Если во время перевозки пассажиру требуется специальное обслуживание, то он может быть принят к перевозке только при наличии сопровождающего лица. Предоставление диетических блюд и специального питания пассажирам зависит от возможностей перевозчика. Перевозчик не обязан обеспечивать пассажиров лекарствами.

Беременные женщины могут быть приняты к перевозке при соблюдении следующих условий:

– бланк «ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА ПО ОСОБЫМ САНИТАРНЫМ УСЛОВИЯМ» должен быть заполнен и подписан врачом не ранее чем за месяц до начала перевозки;

– срок беременности не должен превышать 35 недель на день перевозки. В вышеуказанном бланке (часть II) врач должен точно указать стадию беременности, а также подтвердить, что беременность проходит нормально;

– если ожидается рождение больше чем одного ребенка, то разрешается принять беременную женщину к перевозке только до 32-й недели беременности;

– женщин в стадии беременности, превышающей 35 недель, разрешается принимать к перевозке только при согласии медицинской службы данного перевозчика в сопровождении врача или другого медицинского работника.

Перевозку слепых пассажиров следует считать как перевозку по особым санитарным условиям, и перевозчик может требовать присутствия сопровождающего лица. Если слепой пассажир путешествует в сопровождении собаки для слепых, то собаку разрешается перевозить бесплатно в салоне для пассажиров при условии, что:

– предъявлен официальный документ о специальной тренировке собаки для слепых;

– во время полета собака в наморднике и на поводке находится у ног пассажира.

Пассажир, перевозимый на носилках, платит действующий тариф и, кроме того, дополнительную оплату в размере, установленном каждой авиакомпанией за дополнительно занимаемые кресла. Для дополнительной оплаты за перевозку на носилках оформляется ордер разных сборов (МСО), при этом в пассажирский билет и МСО вносятся следующие записи:

в пассажирский билет:

<i>Графа</i>	<i>Запись</i>
Ограничения/эндорсменты	STRETCHER CASE PLUS TWO SEAT
Оформлено в связи с	№ МСО, оформленного для дополнительной платы

в МСО:

<i>Графа</i>	<i>Запись</i>
Тип услуги, для которой выдано	STRETCHER CASE PLUS TWO SEAT
Оформлено в связи с	№ пассажирского билета

МСО следует присоединить к пассажирскому билету; соответствующий обменный купон МСО изымается при регистрации в аэропорту одновременно с полетным купоном пассажирского билета.

Обслуживание в городском агентстве. Агентство, которое *выписывает* пассажирский билет или производит бронирование места, выполняет следующие операции:

- заполняет в двух экземплярах бланк «ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА ПО ОСОБЫМ САНИТАРНЫМ УСЛОВИЯМ»;
- проверяет полноту и точность записей врача в части II упомянутой формы;
- обеспечивает подпись пассажиром декларации об освобождении перевозчика от ответственности в части III упомянутой формы;
- отправляет телеграмму по бронированию места (по возможности не позже чем за 48 ч до вылета) всем остальным перевозчикам, если они принимают участие в перевозке.

В дополнительной части телеграммы по бронированию мест указываются следующие данные: «SSR MEDA»;

- возраст и пол пассажира;
- вид болезни или инвалидности;
- будет ли пассажир перевозиться сидя или лежа на носилках;

– другие специальные меры, которые необходимы на борту или на земле, например: диетическое питание, оказание медицинской помощи во время транзитных посадок, применение кислорода, санитарного автомобиля, кресла-коляски, а также может ли пассажир сам подниматься по трапу самолета и нужны ли носильщики;

– будет ли пассажир сопровождаться другими лицами;

– статус врача, подписавшего медицинскую декларацию (например, лечащий врач, врач авиапредприятия и т. д.).

Детали записываются полностью с возможным применением следующих кодов:

MEDA – медицинский случай;

WCHR – пассажиру нужно кресло-коляска, но он может самостоятельно подниматься по трапу самолета и двигаться к креслу на борту;

WCHS – пассажиру нужно кресло-коляска, он не в состоянии сходить-подниматься по трапу самолета, но он может самостоятельно медленно двигаться на борту;

WCHC – пассажиру нужно кресло-коляска, но он не в состоянии двигаться и требует носильщика.

При бронировании мест для пассажиров, перевозимых по особым санитарным условиям на рейсах других перевозчиков, обязательно нужно в каждом случае запрашивать разрешение и ждать ответа. Агентство авиакомпании оформляет пассажирский билет только после получения подтверждения всех запрошенных мест. К пассажирскому билету прикрепляется подлинник заполненного бланка «ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА ПО ОСОБЫМ САНИТАРНЫМ УСЛОВИЯМ», а копия передается в архив авиакомпании. В случае трансферной перевозки необходимо учитывать степень неподвижности пассажира. Желательно, чтобы трансфер не проходил с ночевкой, если пассажир летит без сопровождающего лица.

Обслуживание в аэропорту отправления. Служба перевозок обслуживающей авиакомпании в аэропорту отправления должна:

– обеспечить кресло-коляску и (или) носильщиков (в соответствии с запросом) и особое сопровождение наземного персонала в самолет, а также обеспечить все мероприятия в случае перевозки на носилках;

– обеспечить согласие соответствующих органов аэропорта (иммиграционной службы, таможни) для пропуски санитарного автомобиля к самолету, если это требуется;

– указать все необходимые детали в списке пассажиров на вылет и в телеграмме для предоставления особых услуг пассажирам, которую аэропорт отправления направляет аэропортам транзита (трансфера) и назначения.

В случае, если на вылет явится пассажир, которого, очевидно (по его состоянию здоровья или согласно его личному сообщению, или на основании информации другого перевозчика), можно перевезти только на основании особых санитарных условий, но вышеперечисленные меры заранее не были приняты, разрешается принять его к перевозке только при выполнении следующих условий:

– пассажир согласится пройти медицинский осмотр в аэропорту, врач найдет его пригодным для воздушной перевозки и подтвердит это заполнением бланка «ВОЗДУШНАЯ ПЕРЕВОЗКА ПО ОСОБЫМ САНИТАРНЫМ УСЛОВИЯМ»;

– пассажир подпишет декларацию об освобождении перевозчика от ответственности;

– аэропорт отправления получит в двух заполненных экземплярах упомянутую форму до начала перевозки и будет в состоянии обеспечить необходимые меры;

– пассажира проинформировали о том, что ввиду поздней информации о перевозке могут возникнуть затруднения при обеспечении некоторых специальных услуг.

Если по особым медицинским или техническим причинам невозможно обеспечить на борту или в аэропортах отправления, транзита (трансфера) и назначения необходимые меры, то пассажир не может быть принят к перевозке.

Обслуживание в аэропортах транзита (трансфера) и назначения. В течение транзитной посадки больные пассажиры и инвалиды, как правило, остаются на борту самолета. Аэропорт транзита по требованию должен обеспечить кресло-коляску, оказание медицинской помощи и содействие наземного персонала. Аэропорт трансфера должен обеспечить по требованию кресло-коляску, носильщиков или санитарный автомобиль (включая разрешение его подъезда к самолету) и содействие наземного персонала. Наземный персонал обеспечивает также оформление пассажира на стыковочный рейс из аэропорта трансфера и все услуги, которые предоставляются трансферным пассажирам. Особое внимание надо уделить обеспечению таких услуг, когда с трансфером связана ночевка, и пассажир должен на время покинуть аэро-

порт трансфера. Аэропорт назначения также должен обеспечить по требованию кресло-коляску, носильщиков или санитарный автомобиль (включая разрешение его подъезда к самолету) и содействие наземного персонала.

Вопросы для самопроверки

1. Какие операции включает в себя технологическая схема вылетающих пассажиров?
2. Какие операции включает в себя технологическая схема прилетевших пассажиров?
3. Какие операции включает в себя технологическая схема транзитных пассажиров?
4. Какие операции включает в себя технологическая схема трансферных пассажиров?
5. Обслуживание пассажиров в городском агентстве.
6. Порядок регистрации пассажиров и багажа.
7. Прохождение формальностей при вылете.
8. Обслуживание прибывающих, транзитных и трансферных пассажиров.

ТЕМА 3. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОФОРМЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА

Организация багажных перевозок на международных воздушных линиях регламентируется Правилами международных перевозок, двусторонними и многосторонними соглашениями и международными конвенциями, стандартными правилами и процедурами, разработанными международными организациями гражданской авиации и рекомендованными к применению всеми международными перевозчиками с целью унификации указанных правил и процедур.

3.1. Прием багажа к перевозке

Весь багаж, перевозимый пассажиром, должен быть предъявлен перевозчику при регистрации пассажира.

Багаж пассажира, кроме вещей, которые пассажир берет с собой в пассажирскую кабину, подлежит регистрации при вылете.

Регистрация производится путем внесения записей о количестве мест и массе багажа в соответствующей части пассажирского билета, которая является багажной квитанцией. Масса багажа, перевозимого пассажиром в салоне самолета, также указывается в соответствующей графе.

Багаж может быть зарегистрирован:

- до первого пункта «стоп-овера»;
- до стыковочного пункта, в котором необходим трансфер (передача, доставка) из одного аэропорта в другой и где требуется, чтобы пассажир получил свой багаж;
- до пункта назначения, указанного в пассажирском билете, включая дополнительный(е) билет(ы);
- до того пункта, до которого произведена оплата сверхнормативного багажа.

Сопровождаемый багаж пассажиров, не имеющих подтвержденного бронирования, регистрируется и оформляется багажной биркой так же, как оформляется багаж пассажиров, имеющих подтвержденное бронирование. Для удобства идентификации такого багажа на обеих сторонах багажной бирки должны быть проведены по диагонали от нижнего левого угла в правый верхний угол две параллельные линии. Такой багаж должен загружаться в последнюю очередь так, чтобы его легко можно было снять в любом транзитном пункте, и должен перевозиться в том же багажном отсеке, что и другой багаж, и до того же пункта назначения, куда следует весь багаж.

В тех случаях, когда два или более пассажира следуют одним и тем же рейсом как одна группа до общего пункта назначения или пункта «стоп-овера» и регистрируют свой багаж в одно и то же время и в одном и том же месте, разрешается объединять багаж. При такой регистрации пассажирам разрешен бесплатный провоз багажа, равный сумме их индивидуальных норм бесплатного провоза багажа. Багаж всех членов группы должен быть зарегистрирован по билету руководителя группы. К каждому месту багажа должна быть прикреплена бирка «GROUP MOVEMENT». В графе «Передаточная надпись» билета руководителя группы вписывается сокращение «PL» с последующим указанием количества пассажиров в группе, например: «PL × 18». В билетах членов группы в графе «Количество мест и вес» указывается слово «PL × 18», а в графе «Передаточная надпись» – номер билета руководителя группы.

Перевозчик предоставляет пассажирам право объявить ценность своего зарегистрированного багажа как в пункте отправления, так и в промежуточном пункте. Багаж, упаковка которого будет признана сотрудником аэропорта, занимающимся приемкой, неудовлетворительной, к перевозке с объявленной ценностью не принимается.

Ценность может быть объявлена для каждого места багажа отдельно. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости багажа. В случае возникновения сомнений в правильности суммы объявленной ценности, перевозчик вправе подвергнуть сдаваемый багаж осмотру и проверке. Сумма объявленной ценности должна быть не менее установленной авиакомпанией за 1 кг, но не более фактической стоимости багажа. Сбор за объявление ценности взимается в размере 0,1 % от суммы объявленной ценности. Сбор за объявленную ценность оплачивается в пункте отправления за весь маршрут перевозки до пункта назначения. Однако если в пункте промежуточной остановки пассажир объявит большую ценность, чем было объявлено раньше, то сбор за повышенную ценность от пункта остановки до пункта назначения взимается в этом пункте и удостоверяется квитанцией платного багажа. В случае разногласия в оценке багаж принимается к перевозке с оценкой, определенной аэропортом; при несогласии пассажира багаж принимается к перевозке без объявленной ценности. Перевозчик может отказать пассажиру в приеме багажа без объявленной ценности, если этот багаж требует особых мер предосторожности при перевозке.

Нормы бесплатного провоза багажа. При перевозке по международным линиям авиакомпании, где установлены классы обслуживания – первый, экономический или «бизнес» класс, – каждому пассажиру, имеющему билет с оплатой не менее 50 % соответствующего тарифа, предоставляется право провозить бесплатно 40 кг при оплате тарифа первого класса, 30 кг – при оплате тарифа «бизнес» класса и 20 кг – при оплате тарифа экономического класса. Перевозчик вправе устанавливать свои нормы провоза багажа.

При перевозке по международным линиям, где классы обслуживания не установлены, каждому пассажиру, имеющему билет с оплатой не менее 50 % соответствующего тарифа, предоставляется право бесплатного провоза 20 кг багажа. Если перевозка последовательно выполняется по международной линии, где установлены классы обслуживания (включая линии иностранных перевозчиков), и по международной линии, где нет первого класса обслуживания,

то при полете по участку, где нет повышенных классов, пассажир может бесплатно провезти багаж по норме, соответствующей первоначально оплаченному им классу обслуживания.

При международной перевозке, выполняемой последовательно по международной и внутренней линиям или наоборот, на участке перевозки по внутренней линии пассажиру предоставляется право бесплатного багажа по норме, соответствующей классу обслуживания на международной линии, первоначально оплаченному пассажиром.

При добровольном изменении маршрута перевозки или класса обслуживания пассажир может бесплатно провезти на измененном участке такое количество багажа, какое ему было бы разрешено в случае покупки отдельного билета для полета по этому участку. В случае, когда перевозчик вынужден изменить маршрут перевозки или класс обслуживания пассажира, на измененном участке пассажир может провезти бесплатно такое же количество багажа, какое ему разрешалось провозить по первоначальному классу обслуживания.

В норму бесплатного провоза багажа входит как зарегистрированный, так и незарегистрированный багаж. Норма бесплатного провоза багажа и ручной клади сохраняется и при перевозке пассажиров по льготным, бесплатным и служебным билетам. На детей с оплатой тарифа 10 % право бесплатного провоза багажа не распространяется. Сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа пассажир может бесплатно провозить следующие предметы, если они не вложены в багаж и находятся на его руках: дамская сумочка или папка для бумаг; пальто или плащ; плед; зонтик или трость; печатные издания для чтения в полете; питание для ребенка и детская дорожная коляска; кресло-коляска для инвалидов.

К вещам, на которые не распространяется норма бесплатного провоза, относятся:

- вещи, не вложенные в чемоданы, саквояжи, коробки и т. п., габариты которых в упакованном виде превышают $50 \times 50 \times 100$ см;
- музыкальные инструменты, ковры, лыжи и другой спортивный инвентарь, габариты которых в упакованном виде превышают размеры $50 \times 50 \times 100$ см;
- холодильники, стиральные машины, ножные швейные машины, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, спортивные, охотничьи лодки и моторы к ним, автопокрышки, громоздкие механизмы и запчасти;
- телевизоры, магнитофоны, радиоприемники массой более 10 кг;

- цветы, саженцы растений, трава и сушеные растения (в упаковке) массой более 5 кг;
- образцы промышленных изделий, запасные части к механизмам, оборудование, приборы и прочее, предназначенные предприятиям, учреждениям и организациям;
- корреспонденция, сопровождаемая фельдъегерями Министерства связи или работниками других ведомств;
- животные (домашние и дикие), птицы, рыбы, пчелы и другая живность, за исключением собак-поводырей, сопровождающих слепых; эти собаки перевозятся в счет нормы бесплатного провоза багажа.

Перевозка указанных вещей оплачивается по их фактической массе согласно правилам применения тарифов независимо от других вещей пассажира, перевозимых в качестве багажа или ручной клади. К багажу и ручной клади предъявляются следующие требования:

- масса каждого места багажа не должна превышать 30 кг;
- размеры каждого места багажа не должны превышать 50 × 50 × 100 см;
- масса ручной клади не должна превышать 10 кг, а по своим размерам она должна свободно размещаться под сиденьем или в закрытой багажной полке.

Перевозчик может отказать в приеме к перевозке вещей в качестве багажа или ручной клади, масса и размеры которых превышают установленные. Не принимаются к перевозке в качестве багажа и ручной клади следующие предметы: холодильники, стиральные машины, швейные ножные машины, мебель, мотоциклы, мотороллеры, мопеды, велосипеды, спортивные и охотничьи лодки и моторы к ним, автопокрышки, громоздкие механизмы и запасные части, другие крупногабаритные вещи и предметы домашнего обихода, размеры которых превышают 50 × 50 × 100 см. Перевозчик может принять перечисленные предметы к перевозке в качестве груза, а в отдельных случаях при наличии свободного тоннажа – в качестве багажа.

Деньги, драгоценности, документы пассажир должен перевозить только при себе.

Сверхнормативный багаж. Багаж, перевозимый сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа, является сверхнормативным багажом и оплачивается в соответствии с багажными тарифами, действующими на день

оформления квитанции платного багажа. Оплата за провоз 1 кг сверхнормативного багажа производится из расчета 1 % от прямого нормального тарифа первого класса в одну сторону («туда»).

Если при построении тарифа использовалась мильная надбавка и опубликованный тариф увеличивался на процентную надбавку, то при расчете тарифа за провоз сверхнормативного багажа никаких надбавок не производится.

В тех случаях, когда тариф не опубликован в местной валюте, необходимо: перевести базовый тариф первого класса «туда» в действующую валюту; округлить, от полученной суммы высчитать 1 %; еще раз округлить, полученную сумму умножить на количество килограммов сверхнормативного багажа.

Оплата должна производиться до того пункта, до которого был зарегистрирован багаж. В тех случаях, когда сверхнормативный багаж был оплачен до пункта назначения, а пассажир в промежуточном пункте приобрел какие-либо вещи, в результате чего масса сверхнормативного багажа увеличилась, всякое такое увеличение должно оплачиваться от промежуточного пункта (остановки). По существующим правилам авиакомпании не разрешают перевозку сверхнормативного багажа «в кредит».

Оплата за провоз сверхнормативного багажа подтверждается специальным документом – квитанцией оплаты сверхнормативного багажа, которая выдается пассажиру при получении от него оплаты.

3.2. Незарегистрированный багаж

Незарегистрированный багаж (ручная кладь) – это вещи пассажира, находящиеся во время перевозки под его непосредственным наблюдением и ответственностью и перевозимые в салоне самолета. Масса ручной клади, как правило, не должна превышать 10 кг. В виде исключения в качестве ручной клади могут приниматься хрупкие и бьющиеся предметы, требующие особых мер предосторожности (посуда, стеклянные приборы и т. п.). Эти предметы размещаются у пассажирского кресла, на руках у пассажира или в специально отведенном месте пассажирской кабины. В качестве незарегистрированного багажа допускается также перевозка почты, сопровождаемой фельдъегерями и дипкурьерами.

Ручная кладь записывается в багажную квитанцию, и на каждое ее место прикрепляется бирка «В кабину». При регистрации пассажир обязан предъявить

перевозчику всю ручную кладь вместе с остальным багажом. В случаях, когда у пассажира имеется только багаж «В кабину», а другого багажа нет, такой багаж не требует регистрации, и он не вносится в полетный купон. Пассажир имеет право провозить в пассажирском салоне незарегистрированный багаж на следующих условиях:

- пассажир производит предварительную оплату багажа «В кабину»;
- багаж «В кабину» не должен размещаться в проходах, а также создавать препятствий;
- размеры багажа «В кабину» должны быть такими, чтобы он легко размещался под пассажирским креслом.

Пассажирам следует разъяснять причины, по которым не разрешается провоз багажа в салоне самолета в количестве, превышающем установленные нормы.

Ни при каких обстоятельствах пассажирам не разрешается провозить в пассажирской кабине огнестрельное оружие и снаряженные к нему патроны.

Бирка «В кабину» должна быть прикреплена к каждому месту ручной клади за исключением предметов, которые разрешено провозить бесплатно.

На бирке «В кабину» должно быть указано место и дата ее выдачи.

Бирка должна быть погашена штампом аэропорта. Этот штамп требуется для того, чтобы избежать в дальнейшем повторного использования бирки «В кабину» и обеспечить опознание того багажа, который был предъявлен в момент регистрации.

Пассажиры не должны проносить на борт самолета (за исключением предметов, перечисленных выше) ни одного места ручной клади без бирки «В кабину». Бирка «В кабину» должна прикрепляться к ручной клади, а не выдаваться на руки пассажиру. Эта мера предосторожности связана с обеспечением безопасности полета. Детская колыбелька может перевозиться в пассажирской кабине. Она не должна загромождать проход к аварийному выходу.

Перевозка детской колыбельки, а также детского питания, необходимого на период полета, производится бесплатно, при этом детская колыбелька и детское питание считаются ручной кладью. Не следует смешивать понятия детской колыбельки с детской коляской, которая должна перевозиться только как зарегистрированный багаж в багажных отсеках самолета.

При регистрации багажа на вылетающий рейс обслуживающий персонал обязан объяснить пассажиру, следующему с маленьким ребенком в колыбельке, что

в соответствии с правилами безопасности ребенка следует держать на руках как при взлете, так и при посадке самолета, а также в других случаях по указанию членов экипажа. При полной занятости кресел в пассажирской кабине может возникнуть необходимость сдать колыбельку для перевозки в багажном помещении или в гардеробе пассажирской кабины.

3.3. Оформление багажа

Для оформления багажа, принимаемого к перевозке, применяются специальные багажные бирки и ярлыки. Пункт назначения, указанный на бирке, прикрепленной к багажу, должен соответствовать пункту назначения, до которого багаж был оформлен и зарегистрирован, а также были взысканы все необходимые сборы. Записи должны быть четкими и легко читаемыми. Названия пунктов назначения на багажных бирках (за исключением трансферной и идентификационной частей) пишутся полностью по-английски и указывается трехбуквенный код пункта назначения. Во избежание засылки багажа необходимо при регистрации удалять с багажа все старые бирки, а при регистрации трансферного багажа, оформленного межлинейной биркой, – соответствующую часть.

Международная багажная бирка применяется при оформлении зарегистрированного багажа при полетах:

- на самолетах авиакомпаний, выполняющих международные рейсы;
- на самолетах иностранных авиакомпаний, выполняющих свои рейсы из тех пунктов, где российская авиакомпания является для них обслуживающей стороной;
- на внутренних рейсах, являющихся продолжением международных.

Международная багажная бирка на одного перевозчика применяется при перевозках на одном и том же рейсе без изменения перевозчика или самолета. Такая бирка может применяться также в тех случаях, когда меняется только номер рейса без замены самолета. На багажной бирке должны быть указаны следующие данные:

- против слова «До» – «То» – пункт, до которого оформлен багаж (в том случае, если бирка «безкодовая»);
- в графе «Рейс» – «Flight» – номер рейса;
- в графе «Мест/вес» – «PCS/WGT» – количество мест и масса багажа.

Если авиакомпания пользуется стандартной массой багажа, то указывается только количество мест, а масса не проставляется. После заполнения бирки навешиваются на каждое место зарегистрированного багажа, а идентификационная часть (отрывной талон) отрывается и крепится к обложке пассажирского билета. В пункте назначения или в любом другом пункте, где пассажир получает свой багаж, при выдаче багажа, как правило, проверяется соответствие отрывного талона багажной бирки, прикрепленной к багажу, хотя некоторые авиакомпании не требуют проверки соответствия багажной бирки и отрывного талона.

Международная бирка на нескольких перевозчиков (межлинейная бирка) применяется при оформлении трансферных пассажиров и их багажа для полета рейсами нескольких перевозчиков или несколькими рейсами одного и того же перевозчика. При регистрации трансферных пассажиров необходимо:

- вписать вручную или впечатать в соответствующие графы полетного купона авиабилета количество мест и общую массу багажа, которая принимается от пассажира в качестве зарегистрированного и незарегистрированного багажа;

- для каждого отдельного места багажа, принятого к трансферной перевозке, оформить межлинейную бирку и прикрепить ее к багажу, а идентификационную часть этой бирки прикрепить к обложке пассажирского билета таким образом, чтобы аэропорт назначения, напечатанный на ней, был отчетливо виден.

Если маршрут следования багажа пассажира включает в себя только пункт передачи, нижняя отрывная часть багажной бирки, оставшаяся незаполненной, должна быть уничтожена в пункте отправления. Если же все пункты передачи, встречающиеся на маршруте следования багажа, не могут быть указаны на одной бирке, применяется следующая процедура:

- вторая бирка должна быть тщательно прикреплена к обратной стороне нижней отрывной части первой бирки таким образом, чтобы в общей сложности образовалось требуемое количество граф;

- идентификационный номер второй бирки, если он существует, должен быть исправлен таким образом, чтобы соответствовать номеру первой бирки;

- отрывной талон второй бирки должен быть отделен и уничтожен.

Кроме того, необходимо проверить, имеется ли на каждом отдельном месте сданного к межлинейной (трансферной) перевозке багажа именная бирка, и, в случае ее отсутствия, прикрепить именную бирку после заполнения ее пассажиром к каждому месту багажа.

В качестве пункта назначения перевозки багажа как на багажной бирке, так и на купонах авиабилета необходимо указать:

- первый пункт «стоп-овера»;
- пункт, до которого имеется подтвержденное бронирование или на полет до которого стыковочным рейсом сделан запрос (учитывая необходимое стыковочное время);
- пункт, до которого взимались сборы за сверхнормативный багаж;
- пункт стыковки, где необходима перевозка багажа из одного аэропорта в другой, если только перевозчик не обеспечивает доставку трансферного багажа;
- конечный пункт назначения, указанный в пассажирском билете и багажной квитанции, включая все билеты, выданные в дополнение к нему в зависимости от того, какой из этих пунктов окажется раньше на маршруте следования пассажира.

В пункте трансфера (передачи) багажа сотрудники передающего перевозчика должны удалить с багажа и уничтожить соответствующую использованную часть межлинейной бирки. В тех случаях, когда в пункте трансфера необходимо изменить маршрут следования багажа, перевозчик, продолжающий перевозку багажа, должен переоформить багаж и прикрепить к нему новую багажную бирку таким образом, как будто пассажир и его багаж начинают свое путешествие из этого пункта, соблюдая установленные правила.

Кроме перечисленных выше багажных бирок, при международных перевозках багажа применяются и другие багажные бирки и ярлыки, такие как «именная адресная бирка», бирка для идентификации багажа особо важных пассажиров «VIP», бирка «групповая перевозка», служащая для идентификации багажа пассажиров, следующих группой, досылочная бирка «RUSH» и др.

Именная адресная бирка или специальная наклейка применяется только для идентификации багажа (определения владельца в случаях утери багажной бирки при розыске и досылке багажа). Пассажиру следует предлагать такие бирки или наклейки как при приобретении билета в агентстве, так и во время регистрации багажа в аэропорту. Они должны иметь достаточно места для того, чтобы пассажир мог вписать свою фамилию и адрес. Представительства авиакомпаний должны заказать и иметь в наличии все виды бирок и этикеток.

Вопросы для самопроверки

1. Прием багажа к перевозке.
2. Нормы бесплатного провоза багажа.
3. Что называют «багаж зарегистрированный» и «незарегистрированный багаж»?
4. Объявление ценности багажа.
5. Назовите вещи, не входящие в норму бесплатного провоза багажа.
6. Сверхнормативный багаж.
7. Оформление багажа.

ТЕМА 4. ОРГАНИЗАЦИЯ И ОФОРМЛЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

4.1. Прием грузов к перевозке

Перевозка грузов, включая соответствующее обслуживание, осуществляемая авиакомпанией на международных авиалиниях, регулируется международными договорами и конвенциями, участником которых является государство, Воздушным кодексом и другими законодательными актами государства, соглашениями между авиакомпаниями и соответствующими правилами воздушных перевозок грузов, руководствами и инструкциями конкретной авиакомпании по их применению.

Общие требования к принимаемому грузу

Груз принимается к перевозке на следующих условиях:

- ввоз, вывоз или транзит груза должны быть разрешены законами и правилами страны, на/через территорию которой осуществляется перевозка;
- габариты груза должны обеспечивать его свободную погрузку и выгрузку, размещение в багажно-грузовых отсеках ВС и его крепление;
- при перевозке на рейсовых пассажирских ВС масса и габариты груза не должны превышать пределов размеров дверей и люков самолетов;
- к грузу должны быть приложены все требуемые документы;
- груз не должен создавать опасности для ВС, находящихся на нем людей и имущества, а по своим свойствам не должен создавать неудобств для пассажиров.

Груз, превышающий установленные пределы по массе и габаритам, может быть принят к перевозке только с согласия перевозчика.

Особый груз, который по своему характеру или стоимости требует особого внимания или обработки во время приемки, хранения, транспортировки, погрузки и разгрузки, принимается к перевозке при соблюдении следующих условий:

- для гарантии правильного обращения и загрузки большинству особых грузов необходима соответствующая бирка или наклейка;
- для перевозки опасных грузов по воздуху необходима декларация грузоотправителя на провоз опасного груза;
- на некоторые виды особых грузов, например, грузы скоропортящиеся и ценные, человеческие останки и живые животные, необходимо заблаговременное бронирование или согласование.

О наличии на борту особого груза должно быть сообщено экипажу, например, с помощью заполнения бланка уведомления командира ВС о наличии особого груза. Для опасных грузов эта процедура обязательна.

О наличии на борту ВС особых грузов должна делаться отметка в сводной загрузочной ведомости и сообщении о загрузке ВС с помощью соответствующего кода и другой необходимой информации в графе «Примечания» или «SI» (Special Information).

Каждое место перевозимого груза должно иметь информацию об отправителе и транспортную маркировку, а в необходимых случаях – и специальную маркировку. Маркировка выполняется в соответствии с правилами и инструкциями перевозчика и должна содержать следующие сведения:

- пункты назначения и отправления;
- точные адреса получателя и отправителя;
- массу брутто каждого места;
- другую дополнительную или необходимую информацию.

При транспортировке груза могут использоваться ярлыки, которые наклеиваются на каждое грузовое место рядом с наименованием и адресом грузополучателя, там, где позволяет место.

Груз должен быть упакован с учетом его особых свойств таким образом, чтобы при обычных мерах обращения обеспечивалась его сохранность при перевозке, а также исключалась возможность причинения вреда людям или повреждения другого груза или имущества перевозчика.

Тара или упаковка мест, сдаваемых к перевозке с объявленной ценностью, должна опломбироваться отправителем. Пломбы должны быть стандартными, иметь ясные оттиски цифровых и буквенных знаков. В авиагрузовой накладной делается отметка о произведенном опломбировании груза и указывается наименование пломб отправителя.

Перед приемкой тяжелого и негабаритного груза представитель перевозчика должен проверить выполнение всех необходимых для данного маршрута формальностей, чтобы быть уверенным в том, что:

- не превышены никакие ограничения;
- имеется необходимое наземное погрузочно-разгрузочное оборудование и рабочая сила;
- погрузка-разгрузка может производиться по графику во время стоянки ВС на земле.

В аэропорты, включенные в план погрузки-разгрузки, заблаговременно отправляется запрос для получения их согласия принять груз. Запрос должен содержать следующую минимальную информацию, позволяющую им оценить требования к погрузке-разгрузке:

- вес каждой единицы;
- размеры каждой единицы (Длина × Ширина × Высота) в четко указанных единицах измерения;
- другую полезную информацию, касающуюся обращения с грузом, например описание предмета, его общей формы и того, как его можно поднимать. Перед отправкой необходимо получить подтверждение соответствующего аэропорта (или аэропортов) о готовности принять такой груз.

При перевозке крупногабаритного груза в соответствующей графе сводной загрузочной ведомости ВС указываются местонахождение, вес груза и код крупногабаритного груза (BIG), например, BIG/AB/2000.

4.2. Грузовые документы. Договор воздушной перевозки груза

Авиагрузовая накладная

Авиагрузовая накладная является документом, удостоверяющим заключение договора воздушной перевозки груза между перевозчиком и отправителем, условия перевозки и принятия груза к перевозке. Условия договора, содержащиеся в авиагрузовой накладной, представляют собой краткое изложение

основных положений Резолюции 600b IATA. Авиагрузовая накладная должна содержать информацию о том, что данный документ удостоверяет заключение договора воздушной перевозки груза между перевозчиком и грузоотправителем. В ней отражаются условия договора, ограничивающие ответственность перевозчика при международных перевозках груза за его утрату, недостачу, повреждение (порчу) или задержку в перевозке. Условия договора должны содержать:

- обязательства перевозчика по доставке принятого к перевозке груза в пункт назначения и выдаче его грузополучателю, а также обязательства перед перевозчиком об оплате воздушной перевозки груза;

- условия, при которых производится возврат груза, сданного к перевозке, изменения грузополучателя, распоряжения грузом в случае непринятия его по какой-либо причине грузополучателем;

- требования об уведомлении перевозчиком грузополучателя о прибытии груза в пункт назначения и обязательства грузополучателя о принятии груза и его вывозе;

- штрафные санкции, применяемые за невыполнение условий договора воздушной перевозки груза, а также обязательства по составлению коммерческих актов, предъявлению других санкций, предусмотренных законодательством Российской Федерации;

- обязательства грузоотправителя, касающиеся воздушной перевозки груза, по соблюдению законов и других нормативных документов государства, на (из, через) территорию которого может перевозиться груз;

- информацию об условиях воздушной перевозки опасных грузов.

Авиагрузовая накладная должна отвечать следующим требованиям:

а) она должна являться учетно-финансовым и контрольным документом для взаиморасчетов между участниками перевозочного процесса, а также для оформления таможенных процедур. «Лицевая сторона» грузовой накладной должна содержать:

- реквизиты грузоотправителя и грузополучателя (наименование и юридический адрес, номер расчетного счета соответствующего банка);

- реквизиты перевозчика (агента перевозчика), выдавшего грузовую накладную (код, номер расчетного счета соответствующего банка);

- номер рейса отправления, маршрут перевозки, даты отправления и прибытия груза;

- информацию о перевозимом грузе (наименование и количество мест, размеры или объем груза, вес брутто, объявление ценности груза);
- информацию об оплате груза, в том числе с объявленной ценностью;
- графу, в которой указывается информация об уведомлении грузополучателя о прибытии груза;
- графу, в которой указывается информация об обработке груза, информацию об ответственности грузоотправителя за достоверность сведений о характере груза и его характеристике, в том числе отнесенных к категории «опасных грузов»;
- подписи грузоотправителя (его агента), грузополучателя (уполномоченного лица), соответствующие даты и место для печати;
- другую информацию, необходимую для обеспечения взаиморасчетов между участниками перевозочного процесса;

б) расположение указанных выше сведений и реквизитов должно быть технологически удобным для оформления.

Текст условий договора и другая информация, наименования граф, блоков, прочих типографских данных на бланке авиагрузовой накладной должны быть выполнены на русском и/или английском языках.

Комплект авиагрузовой накладной международного образца включает семь экземпляров с указанными ниже маркировками, порядком и цветовым исполнением:

Оригинал 1 (для перевозчика)	Зеленый
Оригинал 2 (для грузополучателя)	Розовый
Оригинал 3 (для грузоотправителя)	Голубой
Копия 4 (расписка в получении)	Желтый
Копия 5 (дополнительный экземпляр)	Белый
Копия 6 (дополнительный экземпляр)	Белый
Копия 7 (дополнительный экземпляр)	Белый
Копия 8 (для агента)	Белый

В комплект авиагрузовой накладной могут быть включены дополнительно максимально пять экземпляров копий с пометкой «Копия XX» (дополнительная копия), где «XX» обозначает номер копии грузовой накладной.

Экземпляры авиагрузовой накладной распределяются следующим образом: оригинал 3 (для грузоотправителя) голубого цвета выдается грузоотправителю и служит:

- доказательством приема грузов к перевозке;
- документальным подтверждением заключения договора на перевозку между перевозчиком и грузоотправителем.

Копия 8 (для агента) белого цвета остается у агента или перевозчика, оформляющего авиагрузовую накладную.

Оригинал 1 зеленого цвета остается у перевозчика для учета и как документальное подтверждение заключения контракта на перевозку между ним и грузоотправителем.

Оригинал 2 (для грузополучателя) розового цвета сопровождает партию грузов до конечного места назначения и выдается грузополучателю после доставки.

Копия 4 (расписка в получении) желтого цвета подписывается грузополучателем и остается у последнего перевозчика в качестве:

- расписки в получении грузов;
- подтверждения выполнения перевозчиком контракта на перевозку.

Копии 5–7 (дополнительные экземпляры) белого цвета предназначены только для использования перевозчиками при необходимости.

Перевозчик может потребовать от отправителя или уполномоченного им лица заполнения дополнительных авиагрузовых накладных, если отправка состоит более чем из одного места либо этого требует предписания государственных органов или инструкции перевозчика.

Груз принимается к перевозке только при наличии правильно оформленной авиагрузовой накладной. По просьбе отправителя перевозчик может сам заполнить авиагрузовую накладную. Если врученная перевозчику вместе с грузом авиагрузовая накладная не содержит всех необходимых данных или заполнена неправильно, перевозчик имеет право (но не обязан) внести в нее необходимые дополнения или уточнения. Данные авиагрузовой накладной о массе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест считаются достоверными, если перевозчик не докажет иное. Данные о количестве, объеме и состоянии груза считаются достоверными лишь в том случае, если перевозчик в установленном порядке произвел их проверку в присутствии отправителя, указав это в авиагрузовой накладной, либо если эти данные касаются наружного вида груза. Авиагрузовая накладная заполняется на русском языке для внутренних перевозок и на английском языке для международных перевозок.

Если наружный вид, упаковка и состояние груза не являются удовлетворительными, отправитель обязан указать в авиагрузовой накладной его действительный наружный вид и состояние. Если сдаваемый к перевозке груз имеет особые свойства или нуждается в особых условиях перевозки, отправитель должен указать это в авиагрузовой накладной. Однако если отправитель не сделает этого, перевозчик вправе поставить в авиагрузовой накладной отметку о действительном виде и состоянии груза, его особых свойствах и об условиях перевозки, а также уточнить ранее сделанную отметку, заверив такое исправление подписью ответственного лица и штампом.

Отправитель несет перед перевозчиком, другими лицами всю ответственность за полноту, правильность, точность сведений, указанных в авиагрузовой накладной, в том числе и в тех случаях, когда авиагрузовая накладная была заполнена перевозчиком по просьбе отправителя. Отправитель обязан возместить вред, причиненный перевозчику или другому лицу вследствие неправильности, неточности или неполноты указанных сведений. Отсутствие, неправильность или утрата авиагрузовой накладной не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки.

Если авиагрузовая накладная содержит исправления или изменения, внесенные иным лицом, а не перевозчиком или агентом перевозчика, то она может быть признана недействительной.

4.3. Условия договора перевозки груза

На лицевой стороне авиагрузовой накладной дано примечание: «Согласовано, что вышеупомянутый здесь груз принимается к перевозке в хорошем состоянии (за исключением оговоренных случаев) и на него распространяются условия договора, изложенные на обратной стороне накладной». Весь груз может быть перевезен любыми другими средствами, включая средства автомобильного или иного транспорта, если только в накладной не предусмотрены специальные условия грузоотправителя или грузоотправитель не согласен с тем, что груз может быть перевезен с промежуточными скидками, которые перевозчик считает уместными. Грузоотправителю следует обратить внимание на примечание в части ограничений ответственности перевозчика.

Условия договора:

1. По договору воздушной перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз (принятый к перевозке) в пункт назначения в установленный срок и выдать

его уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза. Срок доставки груза определяется ФАП или установленными перевозчиками правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. Правила, установленные перевозчиком, не должны противоречить ФАП и ухудшать уровень обслуживания грузоотправителей (грузополучателей).

2. Грузоотправитель имеет право в установленном порядке получить обратно сданный к перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченное лицо, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

3. Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза. Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Он имеет право отказаться от получения поврежденного (испорченного) груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

4. Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в установленный срок либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя и оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск. Груз, не полученный в установленный срок, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном ФАП.

5. За просрочку доставки груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере 25 % установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более 50 % провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

6. Перевозчик по требованию грузоотправителя (грузополучателя) и при предъявлении перевозочных документов обязан составить коммерческий акт. Отсутствие коммерческого акта не лишает грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензий или иска. Обстоятельства, при которых составляется коммерческий акт, а также предъявляется претензия или иск, отражены в Воздушном кодексе Российской Федерации.

7. Претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение шести месяцев. Перевозчик вправе принять претензию к рассмотрению по истечении

установленного срока, если признает причину задержки предъявления претензии уважительной. Перевозчик обязан в течение тридцати дней с даты поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме уведомить грузоотправителя (грузополучателя) об удовлетворении или отклонения претензии.

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

Вопросы для самопроверки

1. Какие существуют требования к принимаемому грузу?
2. Маркировка и упаковка грузов.
3. Авиагрузовая накладная.
4. Договор воздушной перевозки груза.
5. Условия договора перевозки груза.

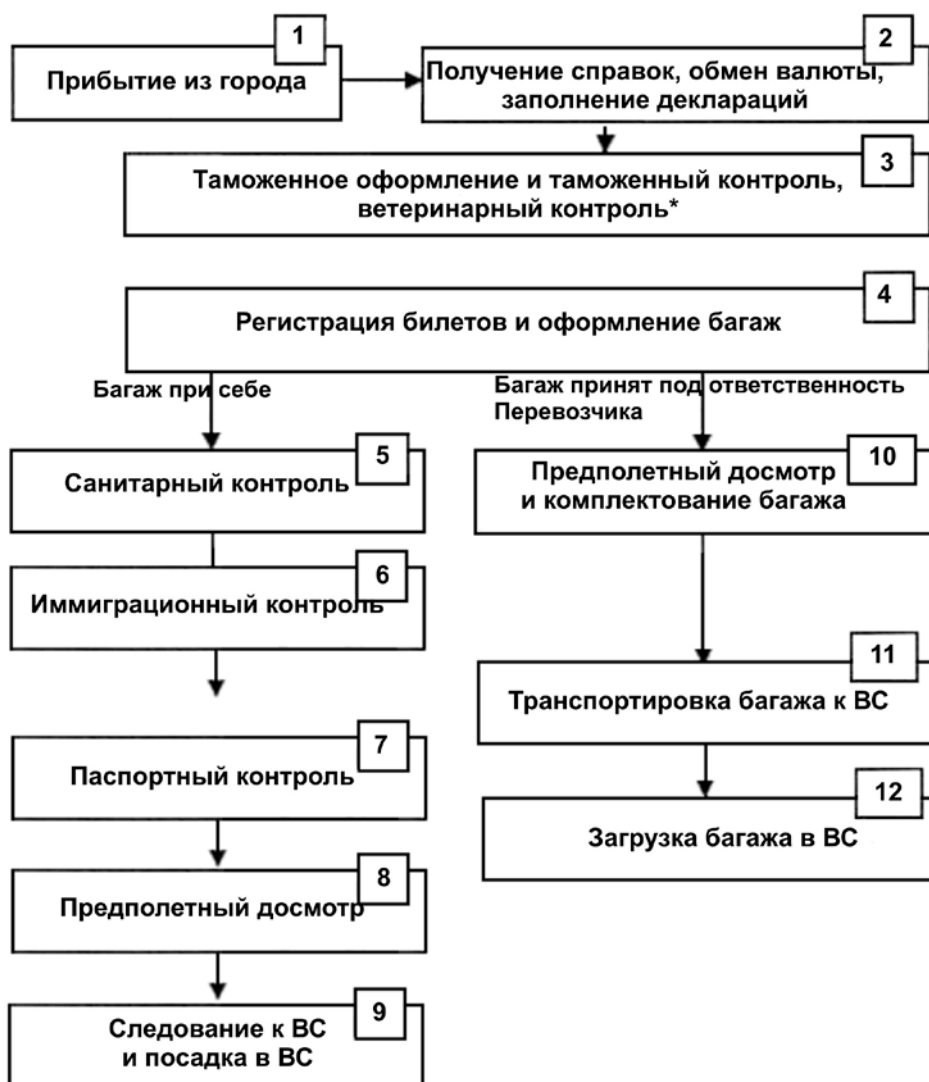
ТЕМА 5. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

5.1. Типовые схемы организации пропуска физических лиц

В соответствии с технологическим процессом обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа и грузов при пропуске через государственную границу определяются их основные категории: вылетающие, прилетевшие, транзитные и трансферные.

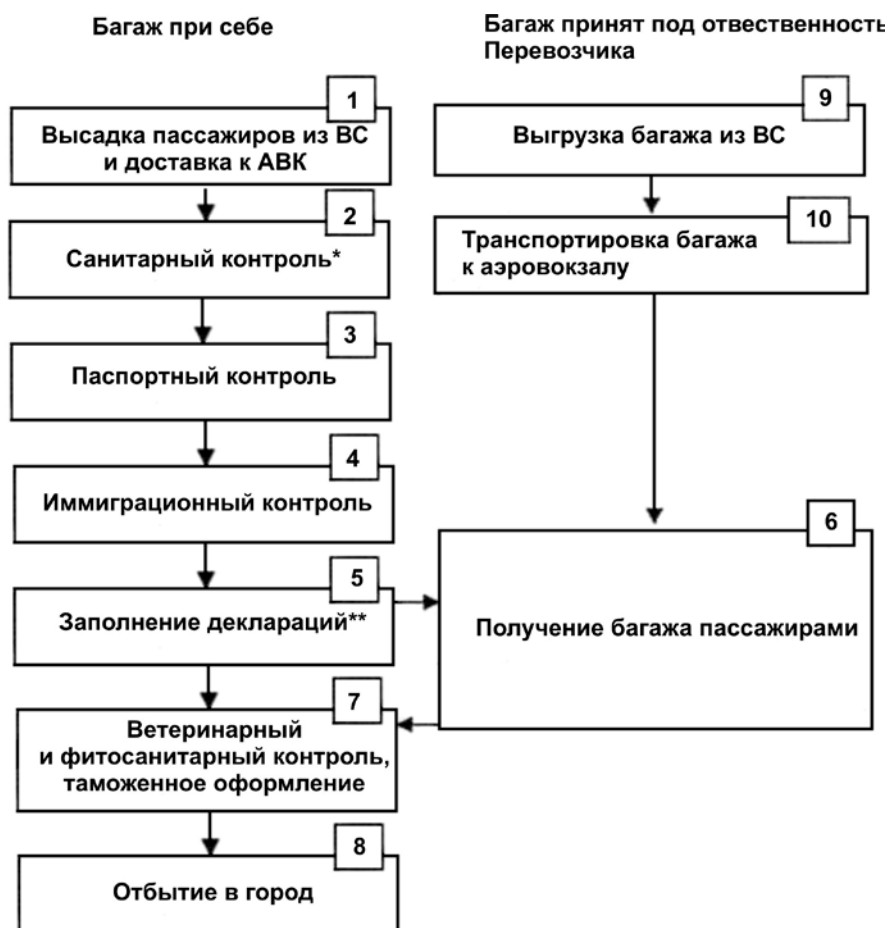
Ниже на рис. 4–7 приведены типовые схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации указанных категорий.

Разъяснения по последовательности и особенностям осуществления государственных и иных видов контроля изложены в пояснении к типовым схемам.



* Операция 5 может проводиться одновременно с операцией 3.

Рис. 4. Типовая схема организации пропуска через государственную границу вылетающих пассажиров в воздушном пункте пропуска



* Операция 2 может осуществляться на борту ВС

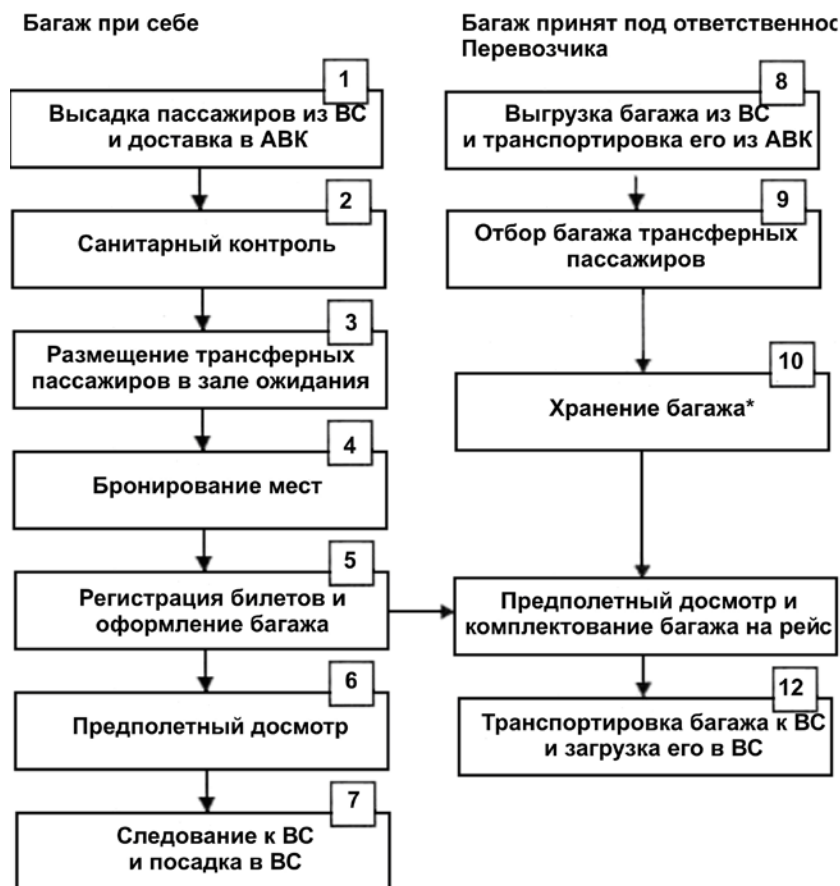
** Операция 5 может производиться на более ранних этапах

Рис. 5. Типовая схема организации пропуска через государственную границу прилетевших пассажиров в воздушном пункте пропуска



* Данный этап не исключает проведение таможенного контроля ручной клади и багажа пассажиров

Рис. 6. Типовая схема организации пропуска через государственную границу транзитных пассажиров в воздушном пункте пропуска



*Данный этап не исключает проведения таможенного контроля и предполетного досмотра багажа пассажиров.

Рис. 7. Типовая схема организации пропуска через государственную границу трансферных пассажиров с ожиданием рейса до 3-х часов в воздушном пункте пропуска

Вопросы для самопроверки

1. Типовая схема пропуска через государственную границу вылетающих пассажиров.
2. Типовая схема пропуска через государственную границу прибывших пассажиров.
3. Типовая схема пропуска через государственную границу транзитных пассажиров.
4. Типовая схема пропуска через государственную границу трансферных пассажиров.

ТЕМА 6. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОПЕРАЦИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

6.1. Вылет пассажирских воздушных судов

При технической готовности ВС к вылету диспетчер ПДСП не менее чем за три часа до вылета сообщает по громкоговорящей связи аэропорта в подразделения контрольных органов и функциональные транспортные службы перевозчика о готовности ВС к загрузке с указанием номера рейса, типа самолета, бортового номера, времени отправления, аэропорта назначения, номера стоянки. При этом план вылетов ВС выдается за сутки.

После получения сообщения о готовности ВС к загрузке сотрудники пограничной, таможенной, санитарно-карантинной, ветеринарной, фитосанитарной служб и САБ проводят совместно со специалистом АТБ (в случае иностранного ВС – в присутствии членов экипажа) предполетный досмотр ВС по согласованной Инструкции.

Сотрудники ПКВП для определения характера груза проверяют грузовые документы, после чего производят осмотр животных, животноводческих грузов и досматривают ВС на возможность и готовность его к перевозке этих животных и животноводческих грузов. Если на ВС не перевозятся животноводческие грузы, то оно сотрудниками ПКВП не досматривается.

По завершению контрольных функций на борту ВС остаются представители пограничной службы и службы авиационной безопасности, которые осуществляют контроль за вылетающим ВС, обеспечивают контроль допуска в ВС членов экипажа, обслуживающего персонала, а также за погрузкой багажа, грузов, почты, бортовых запасов и засланного багажа.

Основанием (официальным разрешением) на погрузку товаров на ВС является наличие штампов «Выпуск разрешен» государственных контрольных органов, проставляемых на товаросопроводительных документах (грузовой и почтовый манифесты, перечень бортзапасов).

Официальным разрешением таможенного органа на выполнение (отправление) рейса является штамп установленного образца, проставляемый по окончании процедуры оформления ВС и перевозимых на нем товаров на Генеральной декларации.

В целях осуществления функций по контролю за соблюдением правил загрузки ВС, проверки бортовой и полетной документации экипажей ВС инспекторский состав Минтранса России и ее территориальных органов может находиться в контролируемой зоне с момента начала досмотра ВС и до его окончания.

Для осуществления контрольных функций при вылете сотрудникам государственных контрольных органов предоставляются следующие документы:

а) пограничной службе:

- генеральная декларация (для иностранного ВС) – 1 экз.;
- полетное задание;
- паспорта (при необходимости визы) или удостоверения членов экипажа;
- сводная загрузочная ведомость – 1 экз.;

б) таможенной службе:

- почтовый манифест – 2 экз.;
- пассажирская ведомость – 1 экз.;
- генеральная декларация – 2 экз.;
- грузовая ведомость (грузовой манифест) – 2 экз.;
- сводная загрузочная ведомость – 2 экз.;
- полетное задание – 1 экз.;
- перечень бортзапасов – 2 экз.;
- иные товаросопроводительные документы, необходимые для таможенных целей.

Если на ВС перевозятся животные и животноводческие грузы, то на грузовой ведомости (грузовом манифесте) и авианакладных на перевозимый груз должен стоять штамп ПКВП «Выпуск разрешен»;

в) ветеринарной службе:

- грузовые документы (грузовая ведомость, авианакладные на перевозимый груз) для определения характера груза;

г) санитарно-карантинной службе:

- сертификат дезинсекции ВС с последствием (предъявляется при вылете из районов распространения инфекционной болезни);
- свидетельство международного образца о вакцинации и ревакцинации (при вылете в страны или регионы, где это требуется).

Места предъявления выше указанных документов устанавливаются соответствующими государственными контрольными органами, о чем официально уведомляются все заинтересованные стороны.

Перевозчик поручает информационной службе предприятия дать информационное объявление на русском языке и языке страны назначения (или английском) о начале оформления пассажиров и багажа на рейс, а также специальную информацию по авиационной безопасности о требованиях, предъявляемых перевозчиком при перевозке пассажиров, ручной клади, багажа, животных и животноводческих грузов и о таможенных правилах. Одновременно соответствующая информация вводится в информационную систему аэропорта.

После сообщения о начале оформления на рейс подразделения таможенной, иммиграционной, санитарно-карантинной, пограничной служб, САБ и перевозчика приступают к оформлению пассажиров, багажа, почты, грузов и бортзапасов по согласованным технологическим схемам.

Пассажиры, перевозящие в ручной клади или багаже мелких животных или животноводческую продукцию, для прохождения ветеринарного контроля должны обратиться в ПКВП.

Дежурный ветврач ПКВП проверяет наличие разрешения Главного государственного ветеринарного инспектора Российской Федерации или его заместителей (оформляется заблаговременно через государственную ветеринарную службу субъекта Российской Федерации, с территории которого будут вывозиться животные или животноводческая продукция) и ветеринарное свидетельство на перевозимое животное и животноводческую продукцию, затем им производится осмотр животных и животноводческой продукции. При соответствии документации существующим требованиям и положительном результате осмотра ветврач ПКВП производит обмен ветеринарного свидетельства на ветеринарный сертификат и на грузосопроводительных документах ставит штамп «Выпуск разрешен».

Владельцы грузов (грузоотправители), перевозящие на грузопассажирском ВС животных или животноводческие грузы, для прохождения ветеринарного контроля должны обратиться в ПКВП.

Перевозчику, уполномоченному агенту, эксплуатанту ВС запрещено принимать на борт ВС животных и животноводческие грузы, не прошедшие ветеринарный контроль ПКВП.

Таможенное оформление при вывозе животноводческих грузов, животных или растений, подпадающих под действие CITES допускается, кроме выше указанных правил, только при наличии разрешения Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов Российской Федерации, которое является представителем России в CITES.

Организация пропуска пассажиров через государственную границу производится по следующей схеме:

- таможенный контроль;
- ветеринарный контроль;
- проверка наличия виз и иных документов, установленных международными соглашениями для въезда в страну назначения, регистрация билетов, ручной клади и багажа;
- санитарно-карантинный контроль;
- пограничный контроль;
- предполетный досмотр;
- контроль за посадкой в ВС (при необходимости).

В случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации, таможенное оформление товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, может быть завершено только после осуществления ветеринарного, экологического и других видов государственного контроля.

В соответствии с технологическим графиком подготовки рейса к вылету перевозчик дает объявление о начале посадки, обеспечивает посадку и погрузку в ВС. Перевозка пассажиров, в отношении которых завершён контроль государственных органов, от стерильной зоны аэропорта до трапа ВС, их посадка и погрузка в ВС производится под контролем сотрудников пограничной службы и службы авиационной безопасности.

Погрузка багажа, почты, бортзапасов производится после завершения процедуры таможенного оформления данных товаров и в присутствии сотрудников пограничной, таможенной служб и САБ.

В целях осуществления функций по контролю за соблюдением правил загрузки ВС, проверки бортовой и полетной документации экипажей ВС инспекторский состав Минтранса России и ее территориальных органов может находиться в контролируемой зоне с момента начала досмотра ВС и до его окончания.

По завершении наземно-коммерческого обслуживания ВС, пассажиров, багажа, почты и грузов ПДСП производит отсылку всех коммерческих сообщений по пунктам посадки и в аэропорт назначения.

6.2. Прилет пассажирских воздушных судов

Получив телеграфное сообщение (вылетную телеграмму) с указанием номера рейса, типа ВС, бортового номера и т. п., ПДСП аэропорта прибытия информирует об этом подразделения контрольных органов и функциональных транспортных служб перевозчика, которые проводят подготовку к приему ВС и осуществлению пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Получив сообщение от АДП о посадке ВС и номере стоянки, информационно-справочная служба аэропорта объявляет по громкоговорящей связи аэропорта на русском языке, языке той страны, откуда прибыло ВС, и языке региона, где расположен данный аэропорт (или английском), о прибытии ВС с указанием номера рейса и пункта вылета, вводит информацию в информационную систему аэропорта.

Сотрудники пограничной, санитарно-карантинной и таможенной служб прибывают на стоянку ВС и приступают к своим функциональным обязанностям в отношении ВС.

В случае прибытия ВС из эпидемиологически неблагополучной страны или в случае получения (не менее чем за 30 мин до посадки ВС) от командира ВС информации о наличии на борту больного или подозрительного на наличие инфекционного заболевания пассажира сотрудники санитарно-карантинной службы первыми поднимаются на борт ВС, оценивают санитарно-эпидемиологическую обстановку и дают разрешение на прием ВС.

Если санитарно-эпидемиологическая обстановка неблагоприятна, ВС размещается на санитарной стоянке. Стоянка огораживается красными флажками и администрация аэропорта выставляет охрану. На борту ВС устанавливается карантин, и в соответствии с планом проводятся необходимые санитарно-противоэпидемические мероприятия.

Выявленные больные направляются в изолятор. Паспортные данные и маршрут следования членов экипажа и остальных пассажиров переписываются (как контактировавшие).

После этого карантин снимается и продолжается пропуск через государственную границу Российской Федерации ВС, пассажиров, багажа и почты.

Если на ВС находятся животные или животноводческие грузы, сотрудники ПКВП досматривают груз и дают разрешение на его выгрузку. Животные (кроме тех которые прибыли с пассажирами), прибывшие на ВС, размещаются на территории аэропорта (аэродрома) в пункте временной передержки животных. Создание таких пунктов возлагается на администрацию международных аэропортов (аэродромов).

В случае прибытия ВС из зоны неблагополучной по заболеваниям животных или получения (не менее чем за 30 мин до посадки ВС) от командира ВС информации о наличии на борту больного животного, подозрительного на наличие инфекционного заболевания животного или трупа животного сотрудники ПКВП принимают решение о проведении противоэпизоотических мероприятий (запрет выгрузки, гарантирование животных, утилизация и т. д.) и информируют санитарно-карантинную службу.

Перевозчик, уполномоченный агент, эксплуатант несут ответственность за принятие к перевозке животных и животноводческих грузов из зон неблагополучных по заболеваниям животных (Африка, Азия и т. д.). Минтранс России обязан информировать компании эксплуатантов ВС о необходимости предварительного оформления разрешения Главного государственного ветеринарного инспектора Российской Федерации или его заместителей на ввоз животных и животноводческих грузов из-за границы.

При получении разрешения на прием ВС сотрудники пограничной службы совместно с сотрудниками САБ контролируют на стоянке и борту ВС соблюдение режима в пункте пропуска, сотрудники таможенной службы – зону таможенного контроля.

В целях осуществления функций по контролю за соблюдением правил выгрузки ВС, проверки бортовой и полетной документации экипажей ВС инспекторский состав Минтранса России и ее территориальных органов может находиться в контролируемой зоне с момента начала досмотра ВС и до его окончания.

Для осуществления контрольных функций по прилету сотрудникам государственных контрольных органов представляются следующие документы:

а) санитарно-карантинной службе:

– генеральная декларация – 2 экз.;

– сертификат дезинсекции с последствием – 1 экз. (предъявляется при прилете из районов распространения инфекционной болезни);

б) пограничной службе:

– генеральная декларация – 1 экз.;

– полетное задание;

– паспорта (при необходимости визы) или удостоверения членов экипажа;

– сводная загрузочная ведомость – 1 экз.;

в) таможенной службе:

– полетное задание – 1 экз.;

– пассажирский манифест – 1 экз.;

– генеральная декларация – 3 экз.;

– грузовая ведомость – 3 экз.;

– авианакладные на перевозимый груз;

– сводная загрузочная ведомость – 2 экз.;

– перечень бортзапасов – 2 экз.;

– иные документы, необходимые для таможенных целей.

Если на ВС перевозятся животные и животноводческие грузы, то на грузовой ведомости (грузовом манифесте) и авианакладных на перевозимый груз должен стоять штамп ПКВП «Выпуск разрешен»;

г) ветеринарной службе:

– грузовые документы (грузовая ведомость, авианакладные на перевозимый груз) для определения характера груза;

д) Госкарантинслужбе:

– фитосанитарный сертификат.

Груз, содержащий подкарантинную продукцию, доставляется в места таможенного оформления и оформляется таможенными органами в соответствии с актом государственного карантинного фитосанитарного контроля.

Высадка из ВС, перевозка пассажиров в стерильную зону производится под контролем сотрудников пограничной службы и представителя СОПП.

Выгрузка багажа почты, бортзапасов и грузов, а также доставка данных товаров в места их таможенного оформления осуществляется с разрешения и по взаимосогласованным с таможенным органом технологическим схемам.

Пассажиры, перевозящие в ручной клади или багаже мелких домашних животных, животноводческую продукцию или подкарантинную продукцию,

для прохождения ветеринарного или фитосанитарного контроля должны обратиться к таможенному инспектору, осуществляющему таможенное оформление, который по внутренней связи вызывает дежурного ветврача ПКВП.

Дежурный ветврач ПКВП проверяет наличие разрешения Главного государственного ветеринарного инспектора Российской Федерации или его заместителей (оформляется заблаговременно через государственную ветеринарную службу субъекта Российской Федерации, на территорию которого будут ввозиться животные или животноводческая продукция) и ветеринарный сертификат и грузосопроводительные документы на перевозимое животное и животноводческую продукцию, затем им производится осмотр животных и животноводческой продукции. При соответствии документации существующим требованиям и положительном результате осмотра ветврач ПКВП производит обмен ветеринарного сертификата на ветеринарное свидетельство и на грузосопроводительных документах ставит штамп «Выпуск разрешен». После этого таможенное оформление может быть завершено.

Таможенное оформление при ввозе животных, животноводческих грузов и растений, подпадающих под действие CITES, допускается, кроме выше указанных правил, только при наличии разрешения (защитной марки) административного органа CITES страны-экспортера.

Пропуск пассажиров через государственную границу производится по следующей схеме:

- санитарно-карантинный контроль (при необходимости);
- пограничный контроль;
- иммиграционный контроль;
- получение багажа;
- ветеринарный контроль (при необходимости);
- фитосанитарный контроль (при необходимости);
- таможенный контроль.

При таможенном контроле и таможенном оформлении товаров, ввозимых физическими лицами на таможенную территорию Российской Федерации согласно упрощенному, льготному порядку, таможенные органы, в регионе деятельности которых расположены пункты пропуска, могут применять технологическую систему «красного» и «зеленого» каналов (двухканальная система) – систему самостоятельного выбора физическим лицом, следующим через таможенную границу Российской Федерации, формы декларирования и

соответствующего ей канала для таможенного оформления и таможенного контроля ввозимых им товаров. При этом «красный» канал используется для декларирования в письменной форме товаров, ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации физическими лицами, а «зеленый» канал – для декларирования таких товаров в конклюдентной форме.

Место расположения двухканальной системы и пункты пропуска, в которых возможно ее использование, определяется Государственным таможенным комитетом России.

По окончании высадки пассажиров, экипажа и выгрузки грузов, багажа и бортзапасов сотрудниками пограничной, таможенной службы, погранветнадзора и Госкарантинслужбы, а также по специальному запросу – сотрудниками службы государственного надзора за безопасностью полетов, производится досмотр ВС. После чего сотрудники аэропорта под контролем указанных служб производят выгрузку и утилизацию остатков бортового питания. С ВС, стоянки ВС снимаются пограничные и таможенные режимные ограничения, ВС сдается под охрану САБ.

Изменение места стоянки, транспортировка ВС, находящегося под таможенным контролем или в отношении которого таможенное оформление не завершено, производится только с разрешения таможенного органа.

Пропуск груза через государственную границу Российской Федерации считается осуществленным после завершения в его отношении санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного и таможенного контроля.

Вопросы для самопроверки

1. Порядок обслуживания вылетающего ВС.
2. Порядок обслуживания прилетевшего ВС.
3. Схема пропуска пассажиров через государственную границу при вылете.
4. Схема пропуска пассажиров через государственную границу по прилету.
5. Какие документы сотрудникам государственных контрольных органов представляются по прилету?
6. Какие документы сотрудникам государственных контрольных органов представляются по вылету?

ТЕМА 7. ОРГАНИЗАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ

7.1. Особенности выполнения международных полетов

Международным полетом признается всякий полет, связанный с пересечением ВС государственной границы, например, России и другого государства, т. е. полет, выполняемый в ВП другого государства.

Международные полеты гражданских ВС России осуществляются на основании и в соответствии с условиями международных договоров России о воздушном сообщении и специальных разрешений на выполнение регулярных и разовых полетов, выдаваемых компетентными органами иностранных государств по установленным соглашениям маршрутам, без отклонения и нарушений режима использования ВП.

Каждое российское ВС, выполняющее международный полет, должно иметь на борту соответствующие судовые документы, установленные Воздушным кодексом Российской Федерации.

Вылет российских и иностранных ВС, выполняющих международные полеты из России, а также их посадка после входа в ВП России производятся в аэропортах, открытых для международных полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск и таможенные учреждения. Иной порядок вылета и посадки ВС допускается только по разрешению российских компетентных органов.

На ВС, их экипажи и пассажиров, прибывающих и отбывающих из России, а также на имущество, ввозимое или вывозимое из России на ВС, распространяется действие паспортных, таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил о въезде и выезде, ввозе и вывозе имущества, а также правил транзита через территорию России.

Международный рейс – полет с пересечением государственной границы по установленной международной воздушной линии в одном направлении (с посадкой или без посадки в промежуточном пункте) от начального аэропорта вылета до конечного аэропорта посадки.

В зависимости от назначения международный авиарейс может быть:

- обычный (по расписанию);
- специальный – для перевозки официальных лиц, делегаций и др. (по расписанию – регулярный, вне расписания – разовый, эпизодический);

- чартерный (заказной) – для перевозки определенной группы туристов или грузов по найму;
- дополнительный (дополнительно к расписанию);
- технический – для перевозки служебных грузов и персонала, а также для облетов и перегонки авиационной техники.

Посадка выполняется только в международных аэропортах, где есть таможня, карантинная и другие службы.

В качестве запасных могут быть использованы только те аэродромы, которые выделены государством и перечислены в сборнике аэронавигационной информации. Выполнять посадку на них разрешается только в крайних случаях из-за метеоусловий или неисправности материальной части самолета.

Полет над территорией иностранного государства должен выполняться согласно правилам и нормам, установленным этим государством.

Правила полетов над территорией государства включают:

- условия пересечения государственной границы;
- ширину воздушных трасс и высоту полета по ним;
- запретные и опасные зоны, зоны с особым режимом полетов и др.;
- правила аэронавигации, связи и сигнализации;
- правила использования аэродромной сети;
- требования к полетной документации;
- нормы запаса топлива;
- систему счисления времени.

Признание за ВС государственной принадлежности является свидетельством того, что оно находится под юрисдикцией определенного государства и пользуется правами, предоставляемыми законами этого государства. Юридическим документом, удостоверяющим государственную принадлежность ВС, является свидетельство о регистрации, которое выдается после внесения ВС в Государственный реестр. При этом государство берет на себя следующие обязанности по организации международных полетов:

- на каждом ВС должны быть нанесены и отчетливо видны национальные и регистрационные знаки;
- ВС не должно использоваться в целях, не совместимых с целями Чикагской конвенции;
- все ВС должны соблюдать законы, правила и процедуры иностранных государств, регламентирующие международные полеты и перелеты;

- не перевозить на территорию или через нее никакого военного имущества без разрешения данного государства;
- признавать удостоверения о летной годности ВС, свидетельства о полномочиях и правах, выданные или признанные действительными другими государствами, в которых зарегистрированы ВС, при условии, что требования, на основании которых они выданы или признаны действительными, равны или превышают минимальные требования стандартов ICAO;
- предоставлять другим договаривающимся государствам или Совету ICAO в случае их запроса сведения, касающиеся регистрации или принадлежности ВС, внесенных в Государственный реестр;
- обеспечивать наличие на борту каждого ВС, внесенного в Государственный реестр и выполняющего международный полет, всех необходимых документов.

Международный полет может выполняться только при наличии на борту ВС судовой и полетной документации.

Перечень судовой и полетной документации, необходимой для выполнения международного полета:

- свидетельство о государственной регистрации ВС;
- удостоверение о годности ВС к полетам;
- разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на ВС;
- удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности;
- свидетельство эксплуатанта воздушной трассы;
- специальное положение по эксплуатации;
- лицензия на выполнение полетов по маршруту или видов работ (на эксплуатацию воздушной линии);
- страховые полисы на членов экипажа ВС и ответственности за причинение ущерба третьим лицам;
- форма донесения: об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении;
- загрузочная ведомость;
- генеральная декларация;
- пассажирский манифест;
- грузовой манифест;
- сертификат о дезинсектизации;

- бортовой журнал ВС и санитарный бортовой журнал (для судна иностранного производства может быть на английском языке);
- руководство по летной эксплуатации ВС (для судна иностранного производства может быть на английском языке);
- контрольные карты проверок;
- документы аэронавигационной информации (карты захода на посадку и аэронавигационные карты для использования членами экипажа, штурманский бортовой журнал, план полета и т. д.);
- руководство по производству полетов (включая справочник маршрутов) или часть его, касающаяся конкретного полета;
- задание на полет;
- папка с паспортами к магнитофонной ленте МСРП, тарифовочные (полетные) графики;
- справка о наработке ВС и двигателей (эксплуатации);
- сборник рекомендаций для экипажа по неисправностям и действиям в особых случаях полета;
- каталог наиболее часто встречающихся технических дефектов, классификация поиска и устранения отказов и неисправностей на ВС;
- требования на заправку горюче-смазочными материалами;
- ФАП по производству полетов в гражданской авиации.

В соответствии с конкретной страной, перечень документов может быть расширен. Судовые документы, указанные в пунктах 5–8, 19, могут быть представлены в ксерокопиях. Судовые и полевые документы, указанные в пунктах 1–14, должны иметь копии на английском языке. При выполнении полетов по внутрироссийским воздушным линиям из судовой и полетной документации могут быть изъяты документы, указанные в пунктах 4, 9, 11–14.

Право регулярных полетов предоставляется при заключении соглашения о международном воздушном сообщении, где указывается, с какой частотой и по каким договорным маршрутам и трассам будут осуществляться полеты.

Предварительным планом полета для выполнения является расписание, согласованное обеими сторонами выполнения конкретного рейса. По расписанию за 30 мин до полета подать диспетчеру план полета (флайт-план) в двух экземплярах.

Изменение расписания или введение дополнительного рейса оформляются дополнительной договоренностью государствами, если эта процедура не оговаривается в соглашении.

В этом случае составляется предварительный план-заявка на выполнение полета в сроки, указанные в соглашении, но не позднее чем за 24 часа до вылета.

Право эпизодических полетов предоставляется государством путем выдачи разовых разрешений на каждый полет. В соглашении обычно оговаривается процедура выполнения эпизодических полетов. Для выполнения такого полета через Министерство иностранных дел подается заявка в установленной форме послам тех стран, где находятся запасные аэродромы и над территорией которых будет проходить полет (пролет) или производиться посадка. Заявки подаются в сроки, указанные в соглашении.

Получение разрешения на полет от диспетчерской службы является основанием для его выполнения, а также свидетельством предварительного разрешения полета государством.

Данная система обслуживания воздушного движения распространяется только на гражданские ВС. Полеты государственных ВС (военных, полицейских, таможенных и др.) выполняются по международным линиям только по специальному разрешению.

Все государства в отношении ВП над открытым морем имеют право:

- беспрепятственно осуществлять полеты и гражданских, и военных ВС;
- осуществлять юрисдикцию над ВС и экипажами;
- применять аэронавигационные средства;
- наблюдать с ВС за обстановкой в море в военных, промысловых и научно-исследовательских интересах;
- преследовать иностранные торговые суда в открытом море за нарушение законов и правил прибрежного государства;
- привлекать ВС для борьбы с пиратством и работоторговлей.

При этом государства обязаны:

- соблюдать правила полетов, установленные ИКАО;
- предотвращать загрязнение окружающей среды;
- предотвращать инциденты в открытом море;
- оказывать помощь терпящим бедствие кораблям и ВС;
- не допускать полетов военных и гражданских ВС без опознавательных и регистрационных знаков;

- воздерживаться от угрозы применения силы.

Полеты в воздушном пространстве над открытым морем осуществляются в строгом соответствии со стандартами ИКАО.

Выполнение международных соглашений о воздушном сообщении доверяется национальным авиакомпаниям. Им выдается лицензия на эксплуатацию международной воздушной трассы, на основании которой авиакомпания размещает свои представительства в сотрудничающих странах.

Представительство национальной авиакомпании выражает ее интересы перед учреждениями, органами и предприятиями страны пребывания и выполняет следующие функции:

- осуществляет непосредственные связи с авиационными, авиатранспортными, туристскими, торговыми и другими организациями и предприятиями страны пребывания для обеспечения коммерческого, технического и другого обслуживания ВС своей авиакомпании и сотрудничающих с ней авиакомпаний;

- контролирует безопасность и регулярность полетов своих ВС, качество их обслуживания;

- обеспечивает экипажи своих ВС питанием, ночлегом и транспортом;

- готовит экипажи своих ВС к вылету, графики вылета и прилета, выполняет загрузочные и центровочные расчеты и производит загрузку;

- организует и ведет коммерческую и рекламную деятельность;

- решает спорные вопросы с представителями учреждений и организаций страны пребывания.

Предполетная подготовка в иностранных аэропортах и прохождение экипажами ВС иммиграционного и таможенного контроля осуществляются в присутствии представителя авиакомпании, который должен прибыть в аэропорт за 1–1,5 часа до посадки ВС этой авиакомпании, а при вылете – за 2 часа для организации приема и выпуска судна. Представители авиакомпаний обязаны своевременно обеспечивать экипажи судов метеорологической информацией и полетной документацией в установленном объеме.

Вопросы для самопроверки

1. На основании чего осуществляются международные полеты гражданских ВС Российской Федерации?

2. Какой орган дает разрешение на организацию международных полетов гражданских ВС Российской Федерации?
3. Каков порядок использования аэропортов для осуществления вылета и посадки российских и иностранных ВС, выполняющих международные рейсы?
4. Что такое международный рейс?
5. Каковы виды международных авиарейсов в зависимости от их назначения?
6. Расскажите о правилах полета над территорией государства.
7. Какой документ удостоверяет государственную принадлежность ВС?
8. Какие обязанности по организации международных полетов берет на себя государство?
9. При наличии какой судовой и полетной документации может осуществляться международный полет?
10. Что является предварительным планом полета?
11. Что такое «флайт-план»? Кому и за сколько времени до полета он подается?
12. Что является основанием для выполнения полета?
13. В соответствии с какими стандартами осуществляются полеты в воздушном пространстве над открытым морем?
14. Чьи интересы выражает представительство национальной авиакомпании и какие функции выполняет?
15. Каковы обязанности представителя авиакомпании по работе с рейсами своих ВС и их экипажами?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международные воздушные сообщения охватывают весь комплекс многогранных и многосторонних мирохозяйственных связей, обслуживаемых системой мирового воздушного транспорта.

Мировой воздушный транспорт – наиболее динамичная развивающаяся отрасль мирового хозяйства. В МВС задействованы практически все слагаемые системы мирового воздушного транспорта: авиакомпании, аэропорты, органы управления воздушным движением, страховые компании, многочисленные посредники и основные участники, для которых они осуществляются – пассажиры и клиентура. Особую роль в системе играют ведомства гражданской

авиации и различные регулирующие органы государств и международных организаций.

МВС регулируются государствами, между которыми они осуществляются, а также международными авиатранспортными организациями. Как двустороннее, так и многостороннее регулирование носит явно выраженный экономический характер. Государства защищают экономические и коммерческие интересы своих авиакомпаний, задачи международных организаций заключаются в разработке принципов и практики международной воздушной навигации и содействии развитию МВС, с тем чтобы обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие гражданской авиации во всем мире, полностью удовлетворять потребность в безопасных, регулярных, надежных и экономичных воздушных перевозках в мировом масштабе.

Основными целями МВС являются перевозки между странами пассажиров, багажа, грузов и почты, т. е. коммерческой загрузки, поэтому практически все международные полеты имеют коммерческий характер, за исключением воздушных сообщений на правительственном уровне.

Этим вопросам целиком посвящено данное учебное пособие.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Воздушные перевозки : учеб. пособие / сост. Л. Б. Бажов. – Ульяновск : УВАУ ГА, 2005.
2. Воздушный кодекс РФ. – Введ. 19.03.97 № 60-ФЗ. – М. : ФАС России, 1997. – 76 с.
3. Коммерческая деятельность на воздушном транспорте : учеб. пособие / сост. Л. Б. Бажов. – Ульяновск : УВАУ ГА, 2006. – 119 с.
4. Менеджмент транспортных услуг : индустрия авиаперевозок : учеб. / Е. Н. Ильина. – М. : Сов. Спорт, 2005. – 176 с.
5. Об утверждении федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» : утв. Приказом Минтранса РФ от 28.06.07 № 82. – М. : Минтранс, 2007.
6. Основы грузовых авиаперевозок : учеб. пособие / Э. К. Шагиахметова. – М. : Авиабизнес, 2005. – 118 с.

7. Основы международных воздушных сообщений : учеб. пособие / В. Г. Афанасьев. – М. : Авиабизнес, 2010. – 456 с.

8. Эффективность пассажирских авиаперевозок / В. М. Окулов, М. И. Полубояринов, Е. П. Курочкин и др. – М. : Авиабизнес, 2008. – 208 с.

Учебное пособие

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Составитель

БАЖОВ
ЛЕОНИД БОРИСОВИЧ

Редактирование Л. В. Макушкина

Компьютерная верстка Н. П. Красильникова

Подписано в печать 01.11.2013. Формат 60×90/16. Бумага офсетная.

Печать трафаретная. Усл. печ. л. 4,88. Уч.-изд. л. 4,79.

Тираж 200 экз. Заказ № 397.

РИО и типография УВАУ ГА(И). 432071, Ульяновск, ул. Можайского, 8/8.