



- совокупность правовых норм, регулирующих отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства. Включает нормы национального (внутригосударственного) и международного права.

Существует 2 вида воздушного права:

**1. Международное воздушное право.** Определяется межправительственными соглашениями и многосторонними соглашениями в области воздушного права.

**2. Внутригосударственное (национальное) воздушное право.** Определяется Воздушным кодексом государства.

**Международное воздушное право** - совокупность правовых норм, регулирующих отношения между государствами в отношении использования воздушного пространства с целью осуществления международного воздушного сообщения и обеспечения его безопасности, а также устанавливающих режим воздушных сообщений

Выделяют 3 уровня нормативных документов , регламентирующих деятельность в ГА:

- \* 1.международный
- \* 2.государственный
- \* 3.локальный

- Конституционное право РФ. – 2002
- Парижская конвенция о воздушных передвижениях 1919 г.
- Варшавская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г.
- Брюссельская конвенция 1938 г.- оказание помощи воздушным судам и их спасение.
- Чикагской конвенции 1944 г. Конвенция о международной гражданской авиации.
- Римская конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г.
- Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г. (СССР присоединился к Конвенции, вступила в силу для СССР в 1988 г.);
- Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. (Россия участвует, вступила в силу в 1971 г.);
- Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г.

- \* ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ:
- \* Основные принципы сотрудничества в области международной ГА изложены в Чикагской Конвенции:
- \* 1. Полный и исключительный суверенитет каждого государства на свое воздушное пространство.
- \* 2. Обеспечение безопасности полетов по международным воздушным линиям на территории государства.
- \* 3. Обязательство применять гражданскую авиацию только в мирных целях, целях укрепления дружбы между народами и перевозки различных грузов.
- \* 4. Предоставление средств и создание необходимых условий для осуществления международных воздушных сообщений своими компаниями.
- \* 5. Установление регулярного воздушного сообщения путем заключения двухсторонних и многосторонних соглашений между государствами.
- \* 6. Предоставление Договаривающимися государствами друг другу права на регулярные полеты на их территорию, когда между ними еще не заключено соглашение о воздушном сообщении.
- \* 7. Осуществление свободных полетов над открытым морем и проливами для всех государств.
- \* 8. Каждое государство имеет право регулировать коммерческую деятельность на своей территории.
- \* 9. Каждое государство имеет право регулировать административную, гражданскую и уголовную юрисдикцию по отношению к экипажам, воздушным судам и пассажирам.
- \* 10. Любое воздушное судно, вторгшееся в пределы воздушного пространства любого государства считается нарушителем. Государство может применять соответствующие меры к нарушителям воздушного пространства, вплоть до принудительной посадки.
- \* 11. Каждое государство, совершающее полеты на своих воздушных судах в пределах другой страны, должно подчиняться действующим в этой стране правилам, постановлениям, касающимся полета и маневрирования воздушных судов.
- \* 12. Вылет воздушного судна для выполнения международного полета допускается только после прохождения экипажем и пассажирами паспортной и таможенной процедур в соответствии с правилами, установленными данным государством. Территорию государства можно пересекать без посадки согласно соглашения или специального разрешения. За каждым государством сохраняется право подвергать обязательной таможенной проверке воздушные суда, выполняющие транзитные полеты.
- \* 13. В качестве запасных можно использовать только те аэродромы, которые указаны в соглашении о международном воздушном сообщении. Вынужденную посадку можно совершать только в случае крайней необходимости.

# Основные принципы международного воздушного права :

- \* Чикагская конвенция устанавливает общие принципы межгосударственного сотрудничества в области международных полетов, регулирования деятельности воздушного транспорта и обеспечения его безопасности
- \* Принцип полного и исключительного суверенитета государства над его национальным (суверенным) воздушным пространством означает право каждой страны самостоятельно и в полном объеме устанавливать правовой режим пользования частью земной атмосферы, расположенной над территорией этой страны.
- \* В 1919 году Парижская конвенция закрепила принципы суверенитета государств над воздушным пространством. « Каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над его территорией»

\* в международном воздушном пространстве, расположенном за пределами государственных границ, означает, что летательные аппараты любой страны имеют право на беспрепятственное осуществление полетов в пределах открытого пространства при условии строгого соблюдения установленных международным правом предписаний.

\* *К открытому или международному воздушному пространству* относится воздушное пространство за пределами территориальных вод прибрежных государств.

\* Согласно Чикагской конвенции 1944 года, правила полетов устанавливаются ИКАО.

\* **Принцип свободы полетов**

## \* Принцип обеспечения безопасности

- \* международной гражданской авиации подразумевает два направления охранной деятельности. В соответствии с этим принципом государства обязаны:
- \* а) принимать меры по обеспечению технической надежности авиационной техники, аэропортов, вспомогательных служб и воздушных трасс;
- \* б) вести борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.
- \* Одна из основных задач Чикагской конвенции 1944 года и создания ИКАО состояла в том, чтобы «международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом». На это направлены прежде всего те единые требования к технике безопасности аэронавигации, которые содержатся в самой Конвенции и в 18 приложениях к ней. Приложение 17 к Чикагской конвенции — «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». В приложении подчеркивается, что «во всех вопросах, связанных с защитой международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, первостепенное значение имеет безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и общества в целом».

- \* Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г. (СССР присоединился к Конвенции, вступила в силу для СССР в 1988 г.);
- \* - Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. (Россия участвует, вступила в силу в 1971 г.); Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. (вступила в силу для СССР в 1973 г.), Конвенция была дополнена Монреальским протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные полеты, 1988 г. В этих конвенциях захват находящегося в полете воздушного судна с помощью силы или угрозы ее применения либо другой формы запугивания признается тяжким уголовным преступлением. В Монреальской конвенции уточнен и расширен (по сравнению с Гаагской конвенцией) перечень преступных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации:
  - \* насилие в отношении лиц, находящихся на борту ВС в полете;
  - \* разрушение или повреждение ВС , находящегося в эксплуатации; разрушение, повреждение или вмешательство в эксплуатацию наземного аэронавигационного оборудования;
  - \* сообщение заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна.
- \* Государства – участники этих конвенций обязаны применять в отношении всех таких преступлений суровые меры наказания. Неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности – важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений, которые в наше время играют существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между странами и народами

## \* Приложение 19 Управление безопасностью полетов.

- \* 4 ноября 2013 года введено в действие Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов».
- \* Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в настоящем Приложении призваны помочь государствам в управлении рисками для безопасности полетов. Создание Приложения 19 сводит положения, относящиеся к Государственным программам безопасности и Системе управления безопасностью, в единый ресурс.
- \* Положения об управлении безопасностью полетов для государств содержатся в главе 3 и относятся к Государственной программе по безопасности полетов.
- \* Положения об управлении безопасностью полетов для конкретных поставщиков авиационного обслуживания и эксплуатантов приведены в главе 4 и относятся к системам управления безопасностью полетов.
- \* В главе 5 приложения: Каждое государство создает и ведет базу данных о безопасности полетов в целях содействия проведению эффективного анализа полученной информации о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов, в том числе информации из своих систем представления данных об инцидентах, и в целях определения любых необходимых действий по повышению уровня безопасности полетов.

## **\* Принцип национальной принадлежности воздушных судов      Статья 17**

- \* Национальность воздушных судов. Воздушные суда имеют национальность того Государства, в регистр которых они занесены

### **\* Статья 20**

- \* Нанесение знаков. Каждое воздушное судно, занятое в международной воздушной навигации, должно нести на себе свои соответствующие национальный и регистрационный знаки.
- \* Признание за воздушным судном государственной принадлежности является свидетельством того, что оно находится под юрисдикцией определенного государства и пользуется правами, предоставляемыми законами этого государства. Юридическим документом, удостоверяющим государственную принадлежность воздушного судна, является Свидетельство о регистрации, которое выдается после внесения воздушного судна в Государственный Реестр. При этом государство берет на себя следующие обязанности:

## \* ПРАВОВОЙ СТАТУС ВОЗДУШНОГО СУДНА И ЭКИПАЖА

- \* Воздушное судно обладает определенной национальной принадлежностью, которая определяется по факту регистрации его в том или ином государстве.
- \* **Принцип национальной принадлежности** создает непосредственную связь между воздушным судном и государством регистрации. Воздушное судно при этом пользуется защитой этого государства. Воздушное судно, будучи зарегистрированным, заносится в государственный реестр.
- \* В международных воздушных сообщениях принципиальное значение имеет деление воздушных судов на гражданские и государственные. К государственным воздушным судам согласно ст. 3 Чикагской конвенции относятся воздушные суда, используемые на военной, полицейской и таможенной службе.
- \* Члены экипажа, действуя в пределах своих служебных обязанностей и полномочий, являются представителями владельца судна, который отвечает за их действия, как за своих работников.
- \* правовое положение экипажа определяется законодательством того государства, которое провело регистрацию данного воздушного судна.

- \* На каждом воздушном судне должны быть нанесены и отчетливо видны национальные и регистрационные знаки.
- \* 2. Воздушное судно не должно использоваться в целях, не совместимых с целями Чикагской Конвенции.
- \* 3. Все воздушные суда должны соблюдать законы, правила и процедуры иностранных государств, регламентирующие международные полеты и перелеты.
- \* 4. Не перевозить на территорию или через нее никакого военного имущества без разрешения данного государства.
- \* 5. Признать Удостоверения о летной годности воздушных судов, свидетельств о полномочиях и правах, выданные или признанные действительными другими государствами, в которых зарегистрированы воздушные суда, при условии, что требования, на основании которых они выданы или признаны действительными, равны или превышают минимальные требования Стандартов ИКАО.
- \* 6. Предоставлять другим Договаривающимся государствам или Совету ИКАО в случае их запроса сведений, касающихся регистрации или принадлежности воздушных судов, внесенных в Реестр государства.
- \* 7. Обеспечивать, чтобы на борту каждого воздушного судна, внесенного в Государственный Реестр и выполняющего международный полет

\* **Международный полет может выполняться только при наличии на борту воздушного судна следующей судовой и полетной документации:**

- \* 1. Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.
- \* 2. Удостоверение о годности воздушного судна к полетам.
- \* 3. Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на воздушном судне.
- \* 4. Удостоверение о годности гражданского воздушного судна по шуму на местности.
- \* 5. Свидетельство эксплуатанта воздушной трассы.
- \* 6. Специальные положения по эксплуатации.
- \* 7. Лицензия на выполнение полетов по маршруту или видов работ (эксплуатацию воздушной линии).
- \* 8. Страховые полисы на членов экипажа воздушного судна и ответственности за причинение ущерба третьим лицам.
- \* 9. Форма донесения: -авиационное происшествие; -инцидент; -опасное сближение (AIR TRAFIC INCIDENT).
- \* 10. Загрузочная ведомость.
- \* 11. Генеральная декларация.
- \* 12. П

14/ Сертификат о дезинсектизации (называемый часто как сертификат о дезинфекции).

- \* 15. Бортовые журналы (для воздушного судна иностранного производства может быть бортовой журнал на английском языке):
  - \* • -бортовой журнал воздушного судна; -санитарный бортовой журнал.
- \* 16. Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (для воздушного судна иностранного производства может быть на англ. языке).
- \* 17. Контрольные карты проверок.
- \* 18. Документы аэронавигационной информации (карты захода на посадку и аэронавигационные карты, штурманский борт.журнал, план полета и т.д.).
- \* 19. Руководство по производству полетов (включая справочник маршрутов) или часть его, касающаяся конкретного полета.
- \* 20. Задание на полет.
- \* 21. Папка с паспортами к магнитофонной ленте МСРП, тарифовочные графики.
- \* 22. Справка о наработке воздушного судна и двигателей.
- \* 23. Сборник рекомендаций для экипажа по неисправностям и действиям в особых случаях полета.
- \* 24. Каталог наиболее часто встречающихся дефектов, классификация поиска и устранения отказов и неисправностей.
- \* 25. Требования на заправку ГСМ.

## \* МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

\* Межправительственные соглашения о воздушном сообщении строятся на односторонней или многосторонней основе. определяют и содержат:

\* 1. Основные условия, принципы организации и выполнения полетов между государствами.

\* 2. Соблюдение равенства и взаимности сторон в установлении наиболее приемлемых условий для навигации, обеспечения аэродромами, техническими средствами, метеорологической информацией и так далее.

\* 3. Коммерческие права.

\* 4. Право на транзитные полеты в третьи страны.

\* 5. Требования соблюдения законов и правил данного государства, освобождение от таможенных пошлин отдельных видов продуктов (топливо, ликеро - водочные изделия и продукты питания для обслуживания экипажей и пассажиров).

\* 6. Право на открытие представительств на территории другого государства.

\* Соглашения могут быть на полеты двух видов:

\* --регулярные (обычные): полеты по расписанию и дополнительные

## \* ПРАВО РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ

- \* Право регулярных полетов предоставляется государством 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 рейсов является расписание, согласованное обеими сторонами.
- \* Для выполнения конкретного рейса по расписанию требуется за 30 минут до полета подать диспетчеру план полета в 2 экземплярах.
- \* Изменение расписания или введение дополнительных рейсов оформляется дополнительной договоренностью между государствами, если эта процедура не оговаривается в соглашении. В этом случае составляется предварительный план полета - заявка на выполнение полета в сроки, указанные в соглашении, но не позднее чем за 24 часа до вылета.

## \* ПРАВО ЭПИЗОДИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ

- \* Право эпизодических полетов предоставляется государством путем выдачи разовых разрешений на каждый полет.
- \* В соглашении обычно оговаривается процедура выполнения эпизодических полетов. Для его выполнения через Министерство иностранных дел подается заявка в установленной форме послам тех стран, над территорией которых будет проходить полет (пролет), посадка и находятся запасные аэродромы. Заявки подаются в сроки, указанные в соглашении.
- \* Получение разрешения на полет от диспетчерской службы является основанием для его выполнения, а также является свидетельством предварительного разрешения полета государством.
- \* Данная система обслуживания воздушного движения распространяется только на гражданские воздушные суда. Полеты государственных воздушных судов (военных, полицейских, таможенных...) выполняются по международным

## \* МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС

- \* 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 для перевозки коммерческой загрузки. В зависимости от назначения может быть:
  - \* 1. Обычный (по расписанию).
  - \* 2. Специальный - для перевозки официальных лиц, делегаций и так далее:
    - \* - по расписанию (регулярный);
    - \* - вне расписания (разовый, эпизодический).
  - \* 3. Чартерный (заказной) - для перевозки определенной группы туристов или грузов по найму.
  - \* 4. Дополнительный - дополнительно к расписанию.
  - \* 5. Технический - для перевозки служебных грузов и персонала, а также облетов и перегонки авиационной техники.
- \* Все полеты по международным воздушным линиям могут выполняться только при оформлении разрешения по установленным соглашениям маршрутам без отклонения и нарушений режима использования воздушного пространства.
- \* 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 метеорологических или неисправности материальной части

## \* Ответственность в международном воздушном праве.

- \* Государства несут международную ответственность за нарушение суверенитета иностранных государств на воздушное пространство. Государства несут политическую ответственность за нарушения принципов и норм международного воздушного права. Она может выражаться, в частности, в форме приостановления права голосования в Ассамблее ИКАО (ст. 88 Чикагской конвенции)
- \* Ответственность авиаперевозчика. Авиаперевозчик (авиапредприятие) несет гражданско-правовую ответственность за ущерб, причиненный пассажиру или владельцу груза. Международные воздушные сообщения требуют единообразного подхода к вопросам материальной ответственности авиаперевозчика в интересах пользователей воздушным транспортом, а также во избежание использования авиакомпаниями различных условий ответственности в конкурентной борьбе.
- \* Сотрудничество государств данной области выразилось в принятии серии договоров, получивших название "Варшавская система". Поскольку субъектами ответственности по условиям этих договоров являются стороны сделки (контракта на продажу услуги), эти вопросы относятся к области международного частного права.
- \* Согласно Варшавской конвенции 1929 года, перевозчик несет ответственность за вред, выразившийся в смерти и любом телесном повреждении пассажира, в уничтожении, утере или повреждении багажа и груза, а также в опоздании при перевозке.
- \* По договорам Варшавской системы установлены максимальные пределы ответственности авиаперевозчика (ограничение ответственности по сумме), что отражает политику своеобразного протекционизма государств в отношении своих национальных авиапредприятий. Ответственность основана на принципе вины (ограниченная ответственность). Регламентирована также процедура возмещения ущерба.

\* Существует 4 уровня ответственности за безопасность авиаперевозки ( пассажиров и багажа):

\* 1. Международный ( обеспечивает ИКАО и ИАТА ,а при перевозке опасных грузов кроме ИКАО и ИАТА-МАГАТЭ).

\* 2. Государственный.

\* 3. Отраслевой.

\* 4. Ответственность авиапредприятия.

## Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

Основана в 1947 г., местопребывание — г. Монреаль

**АССАМБЛЕЯ** — высший представительный орган, состоит из всех государств — членов ИКАО. Заседает не реже одного раза в три года

**СЕКРЕТАРИАТ**

**СОВЕТ** — постоянный исполнительный орган, состоит из 33 членов, избираемых тайным голосованием при условии руководства Ассамблеей представителями всех государств, играющих ведущую роль в воздушном пространстве государств, вносящих значительный вклад в аэронавигацию гражданской авиации, а также обеспечения представительства всех основных географических районов мира

Аэронавигационная комиссия

Авиатранспортный комитет

Финансовый комитет

Юридический комитет

**\* ИКАО была создана в 1944 году в Чикаго, в конвенции приняли участие 52 государства. СССР отказался от принятия участия по политическим мотивам. Все участники сходились во мнении, что международная авиационная организация должна заниматься двумя группами вопросов:**

- Свою деятельность ИКАО начала в 1947 году. Штаб - квартира находится в Монреале. Официальное представительство ИКАО в Европе - Париж. В Африке - Каир.

Организационная структура ИКАО :

Ассамблея - высший орган ИКАО, в котором могут быть представлены на равных основаниях все государства - члены ИКАО. В настоящее время членами являются более 160 государств.

Другие государства - не члены ИКАО, могут участвовать в работе Ассамблеи в качестве наблюдателей.

Ассамблея проводится не реже одного раза в три года.

Функции Ассамблеи, в основном, заключаются в определении направления деятельности ИКАО в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. Ассамблея подводит итоги деятельности ИКАО за определённый период, утверждает соответствующую программу, выполнение которой возлагается на Совет.

Совет является постоянным органом ИКАО, который обеспечивает непрерывность деятельности организации в промежутках между сессиями.

Ассамблея несёт ответственность перед этим высшим органом за свою работу. В состав Совета входят 33 государства, избираемых Ассамблеей. Бывший СССР был избран в Совет в 1971 году.

Для руководства Советом избирается Президент.

Первейшая обязанность Совета - принятие им международных стандартов и рекомендаций.

Постоянные рабочие органы - Управления. Управления - вспомогательные органы ИКАО, которые занимаются разработкой технических вопросов гражданской авиации и утверждаются Советом для выполнения конкретных поручений.

Существуют также региональные бюро секретариата ИКАО, задача которых - оказание помощи странам в осуществлении планов развития воздушного транспорта (Египет, Франция, Кения, Мексика, Перу,



\* Организация устанавливает стандарты и требования, направленные на обеспечение безопасности, защиты, эффективности и регулярности авиационных перевозок, а также защиту окружающей среды от неблагоприятных воздействий, связанных с авиацией.

Целями и задачами ИКАО является развитие принципов и технических методов международных воздушных передвижений и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- обеспечить безопасное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- способствовать развитию воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной ГА;
- удовлетворять потребности народов всего мира в безопасном, регулярном, надежном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращать экономические потери, вызванные чрезмерной конкуренцией;
- обеспечивать уважение прав договаривающихся государств и равные возможности при эксплуатации МВЛ;
- избегать дискриминации между договаривающимися государствами;
- способствовать повышению безопасности полетов в международных воздушных передвижениях;
- в целом содействовать развитию всех сторон международной ГА.

# \* Требования ИКАО к бортпроводникам

1. Допуск к данному типу ВС (свидетельство + тренажёры).
2. Знание аварийного расписания.
3. Знание и умение использовать АСС.
4. Форменная одежда ( БП должен выделяться на фоне пассажиров).
5. Инструкции по безопасности должны находиться в кармашке каждого кресла.
6. На борту должны находиться, а БП знать наизусть инструкции по действиям в аварийных ситуациях.
7. У БП должны быть индивидуальные аварийные фонарики.
8. Аварийные выходы и проходы ВС не завалены багажом и др. вещами.
9. Столики, ремни безопасности, спинки кресел, аудиоаппаратура, подлокотники, иллюминаторы - контроль за исполнением этих требований на взлёте / посадке осуществляется БП.

Бортпроводники нужны на борту воздушных судов для обеспечения безопасности пассажиров. Чтобы бортпроводники могли эффективно выполнять свои обязанности, связанные с обеспечением безопасности, необходимо организовать надлежащую и эффективную систему их подготовки. (ИКАО Doc 7192 Руководство по обучению. Часть E-1. Руководство по обучению бортпроводников с учетом аспектов обеспечения безопасности. Издание второе.)



# **ИАТА - Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA - International Air Transport Association) - неправительственная международная организация, учреждена на Конференции представителей 50 авиатранспортных компаний 31 страны, проходившей в Гаване с 16 по 19 апреля 1945 года. Штаб-квартира ИАТА находится в Женеве.**

Цели ИАТА: содействие разработке безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта, поощрение коммерческой деятельности авиапредприятий, поддержка мероприятий, разработка мер для развития сотрудничества между авиапредприятиями, развитие сотрудничества с ИКАО и другими международными организациями.

Действительным членом ИАТА может стать любое коммерческое авиапредприятие, осуществляющие регулярные международные воздушные перевозки под флагом государства, имеющего право на членство в ИКАО (Признавшее Чикагскую конвенцию).

Для вступления в ИКАО должен быть уплачен вступительный взнос авиакомпанией.

В настоящее время членами ИАТА являются более 200 авиакомпаний.

Высшим органом ИАТА является Общее собрание (Генеральная Ассамблея). Оно состоит из всех членов ИАТА. Очередное собрание собирается ежегодно.

Общее собрание избирает президента ИАТА, членов Исполнительного комитета, обсуждает и утверждает доклады исполнительного и постоянных комитетов, утверждает бюджет, состав постоянных комитетов, создает новые комитеты и пр. Исполнительный комитет осуществляет руководство ИАТА в период между общими собраниями. Президент ИАТА избирается сроком на 1 год.

Исполнительный комитет собирается на свои заседания не менее двух раз в год, как правило, до и после Общего собрания.

В настоящее время в ИАТА действует 6 постоянных комитетов:

Консультативный по перевозкам, технический по борьбе с угоном самолетов и хищением багажа и грузов, юридический, финансовый, специальный по изучению конъюнктуры, медицинский.

ИАТА занимается главным образом коммерческими вопросами деятельности авиапредприятий. ИАТА разрабатывает рекомендации по уровню, построению и правилам применения тарифов, утверждает единые правила авиаперевозок пассажиров, багажа и грузов, регламентирует порядок пользования льготами и скидками с тарифов, вырабатывает общие стандарты обслуживания пассажиров, ведет работу по обобщению и распространению экономического и технического опыта эксплуатации авиалиний, а также через свой расчетный орган (Клиринговую палату) осуществляет финансовые расчеты между авиакомпаниями-членами.

Деятельность ИАТА по организации международных перевозок направлена на то, чтобы помочь авиакомпаниям минимизировать расходы и максимизировать обслуживание клиентуры с помощью разработки и воплощению стандартов обслуживания пассажиров

ИАТА присваивает коды аэропортам, авиакомпаниям и типам самолетов для классификации.

- \* Код аэропорта ИКАО — четырёхбуквенный уникальный индивидуальный идентификатор, присваиваемый аэропортам мира Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Данные коды используются авиакомпаниями, органами управления воздушным движением, метеорологическими службами для передачи аэронавигационной и метеорологической информации по аэропортам, планов полётов (флайт-планов), обозначения гражданских аэродромов на радионавигационных картах, а также в качестве адресов аэропортов в международной сети телеграфной авиационной связи AFTN.
- \* Коды ИКАО имеют региональную структуру: как правило, используется двухбуквенный префикс страны, где первая буква присваивается группе стран расположенных рядом, вторая буква определяет конкретную страну в группе. Остальные две буквы кода определяют аэропорт в этой стране.
- \* Исключения составляют большие страны (Россия, Канада, США, Китай, Австралия), на каждую из которых выделен однобуквенный префикс, а остальные три буквы определяют аэропорт.
- \* Помимо кода ИКАО, многие аэропорты имеют код ИАТА — трёхбуквенный код, присваиваемый аэропортам мира Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).
- \* Небольшие аэропорты (особенно аэропорты местных воздушных линий) могут не иметь ни кода ИКАО, ни кода ИАТА.

- \*EB- Бельгия
- \*ED- Германия (гражданские)
- \*EE- Эстония
- \*EF- Финляндия
- \*EG- Великобритания
- \*EH- Нидерланды
- \*EI- Ирландия
- \*EK- Дания
- \*EL- Люксембург
- \*EN- Норвегия
- \*EP- Польша
- \*ES- Швеция
- \*ET- Германия (военные)
- \*EU- Дания

- \*ТХ- Бермуды
- \*U- Россия (кроме UA, UB, UG, UK, UM и UT) UWOO-Оренбург
- \* UA- Казахстан, Киргизия
- \*UB- Азербайджан
- \*UD- Армения
- \*UG- Грузия
- \*UK- Украина
- \*UM- Белоруссия
- \*UT- Таджикистан, Туркмения, Узбекистан
- \*VA- Индия (также VE, VI и VO)
- \* VC- Шри Ланка
- \*VD- Камбоджа
- \*VE- Индия (также VA, VI и VO)

- \* Руководство по стандартам IOSA включает в себя 872 требования, соответствие которым должна подтвердить авиакомпания во время прохождения аудита.
- \* В 1996 году в Москве (Россия) организован региональный офис, работающий на территории России и стран СНГ.
- \* В марте 2006 года Аэрофлот был внесен в реестр Операторов IOSA. В июне 2007 года в компании Аэрофлот проводился аудит по второй редакции стандарта IOSA на продление регистрации Аэрофлота в качестве Оператора IOSA. Регистрация Аэрофлота в качестве Оператора IOSA продлена до 2009 года.
- \* С 2010 года авиакомпания « OREN AIR» официально включена в реестр перевозчиков, обладающих сертификатом оператора IOSA. А в 2012 и 2014 году подтвердила сертификат оператора.

\* IOSA

**IOSA — Программа производственного аудита безопасности авиакомпаний Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA Operational Safety Audit), которая предназначена для оценки систем эксплуатационного управления и контроля воздушных перевозчиков. Сегодня IOSA — это передовой гармонизированный стандарт всей мировой авиационной индустрии в области осуществления авиаперевозок и обеспечения их безопасности.**

## \* Safty Assessment Foreign Aircraft

- \* цель рамповых проверок по программе SAFA – изучение соответствия перевозчиков и национальных авиационных властей третьих стран требованиям приложений к Чикагской конвенции
- \* Проверка осуществляется в соответствии с «Детализированным Руководством для инспектора SAFA».
- \* проверка производится силами двух инспекторов, один из которых опрашивает летный состав, а второй проводит оценку состояния ВС снаружи, в салоне и в багажном отсеке.
- \* Все замеченные в ходе проверки отклонения от норм и стандартов ICAO в зависимости от тяжести возможного влияния на безопасность полета подразделяются на три категории. Каждой категории соответствует ряд принимаемых мер. Все замечания вносятся в базу данных.
- \* Замечания, относящиеся к категории I (низкая степень влияния на безопасность полета), не повлекут за собой никаких действий, кроме уведомления командира ВС о найденных недостатках.
- \* При обнаружении нарушений категории II (могущих иметь серьезные последствия для безопасности полетов) командир ВС уведомляется в устной форме; кроме того, соответствующее письмо направляется в авиакомпанию и в надзорные органы страны-эксплуатанта. Причем правила позволяют не сообщать письмом о результатах первой проверки, а накапливать несколько замечаний
- \* Нарушения категории III означают существенную угрозу для безопасности полета. В случае обнаружения таких нарушений последствия для перевозчика могут быть самые серьезные: от запрета на вылет ВС до введения ограничений на полеты в Европу. Такие меры принимаются крайне редко, причем в ситуациях, требующих немедленных действий. Запрет на вылет и последующее разрешение на вылет требуют ряда согласований, и разрешение выдается только инспектором, наложившим запрет.

**\* Европейская инспекция по безопасности полетов – SAFA, проверяет все иностранные суда, вылетающие в Европу, около трех тысяч специалистов по всем странам. Каждая страна, в том числе Россия, имеет право и возможность провести инспекцию под руководством SAFA.**

# Европейская организация безопасности аэронавигации Евроконтроль



[About us](#) | [Jobs](#) | [Procurement](#) | [Visitors portal](#)

[SESAR & Research](#) | [Single Sky](#) | [Network Management](#) | [Maastricht UAC](#) | [Route Charges](#) | [Products & Services](#)

## EUROCONTROL

Working together to deliver the  
Single European Sky



\* Первостепенные задачи:

- \* - осуществлять руководство по внедрению Программы согласования и интеграции управления воздушным движением в Европе от имени государств, относящихся к Европейской Конференции по вопросам гражданской авиации;
- \* - действовать посредством единого органа УВД с целью оптимального использования воздушного пространства Европы и предотвращения перегрузки в воздушном движении;
- \* - предпринимать краткосрочные действия и действия средней продолжительности с целью улучшения координации системы УВД по всей Европе;
- \* - осуществлять работы по исследованию и развитию возможностей увеличения пропускной способности управления воздушным движением в Европе.

\* **Главная служба по взиманию аэронавигационных сборов за использование воздушного пространства (также как и штаб расположена в Брюсселе) подсчитывает, выставляет счета и собирает деньги за применение оборудования на маршруте**

## \* Межгосударственный авиационный комитет (МАК)

- \* учрежден на основании подписанного 30.12.1991 межправительственного "Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства" (Соглашение) и является исполнительным органом указанного Соглашения.
- \* Занимается сертификацией воздушных судов, аэродромов и авиакомпаний. Ведёт Авиарегистр МАК (АР МАК). Занимается расследованиями происшествий на воздушном транспорте.
- \* Штаб-квартира МАК находится в Москве по адресу: ул. Большая Ордынка, дом 22/2/1
- \* Участниками Соглашения к настоящему времени являются Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан

# \* Воздушный кодекс РФ N 60-ФЗ

- \* Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года
- \* Состоит из 18 глав и 137 статей
- \* Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в ГА
- \* Обязательной сертификации подлежат юридические лица - разработчики и изготовители ВС и другой авиационной техники; физические лица, юр.лица, осуществляющие и (или) обеспечивающие коммерческие воздушные перевозки выполнение авиаработ; юр.лица, осуществляющие тех. обслуживание и ремонт авиатехники; аэродромы, аэропорты; образовательные организации и организации, осуществляющие обучение специалистов соответствующего уровня согласно перечням специалистов авиаперсонала; воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое и наземное авиаоборудование и др. объекты, а также юр.лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов ВС или авиационной безопасности
- \* 2. Обязательной аттестации подлежит авиационный персонал
- \* Статья 9. Лицензирование деятельности в области авиации
- \* Отдельные виды деятельности в области авиации могут осуществляться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании лицензий, выданных в соответствии с законодательством РФ
- \* 3. Выдача соответствующих лицензий индивидуальным предпринимателям и указанным в статье 8 настоящего Кодекса юридическим лицам при отсутствии сертификатов запрещается

\*Статья 20. Виды авиации

\*Статья 21. Гражданская авиация

\*1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

\*2. Гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и (или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации.

\*Статья 22. Государственная авиация

\*1. Авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения оборонных задач, относится к государственной авиации.

\*Статья 23. Экспериментальная авиация

\*1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и

\*Статья 32. Воздушное судно

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

Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов

1. Воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации

4. Воздушное судно, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

\*Статья 34. Обозначения, наносимые на воздушные суда

\*2. На государственные воздушные суда наносятся знаки государственной принадлежности и учетные опознавательные знаки

# \* Статья 40. Аэродромы и аэропорты

\*

- \* 1. Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.
- \* 2. Аэродромы подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации.
- \* 3. Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников.
- \* 4. Международный аэропорт - аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и
- \* .

## \* Глава VII. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ

\*

\* Статья 52. Понятие авиационного персонала

\*

\* 1. К авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и сертификат

\* (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов

\* или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и

\* обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ.

\*

\* На должности авиационного персонала не принимаются лица, имеющие непогашенную или неснятую

\*

\*

\* Статья 56. Экипаж воздушного судна

\*

- \* 1. Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и
- \* кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.
- \* В состав летного экипажа воздушного судна Российской Федерации, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только граждане Российской Федерации.

**\* Глава VIII. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

## \* Глава XIII. ПОИСК И СПАСАНИЕ

- \* Статья 86. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно
  - \* 1. Воздушное судно признается терпящим бедствие, если такому судну или находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий членов экипажа, либо воздушное судно, с которым потеряна связь и место нахождения которого неизвестно.
  - \* 2. Потерпевшим бедствие признается воздушное судно, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение либо полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

**\* Статья 117. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна**

- \* Статья 117. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна
- \* 1.1. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родителей, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у которых он находился на иждивении, **в сумме два миллиона рублей**. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан.
- \* 2. В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

## \* Глава XV. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- \* Статья 119. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире
- \* 1. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах:
  - \* 1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности.
  - \* 2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более 600 рублей за кг. веса багажа или груза;
  - \* 3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем 11 тысяч рублей.
- \* 2. Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар
- \* 3. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность: 20 \$ за 1 кг. За вещи при пассажире 400 \$

## \*Статья 105. Перевозочные документы

1. К перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты и предусмотренные нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта.

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

- \* Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов
- \* 2. Пассажир воздушного судна имеет право:
  - \* 1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством РФ и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;
  - \* 2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа ВС и не могут быть менее чем 10 кг. на одного пассажира;
  - \* пассажир ВС имеет право перевозить с собой детей в возрасте от двух до двенадцати лет в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест.
  - \* 3) бесплатного, при международных воздушных перевозках - в соответствии с льготным тарифом, провоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от 2 до 12 лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;
  - \* 4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке ВС при отлете и (или) в полете.

\* Статья 107. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

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

- 1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством РФ требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;
- 2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- 3) если состояние здоровья пассажира ВС требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц. Перевозчик не вправе относить услуги, указанные в пунктах 7 и 8 статьи 106.1 настоящего Кодекса, к особым условиям воздушной перевозки;
- 4) отказ пассажира ВС оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;
- 5) отказ пассажира ВС оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3 пункта 2 статьи 106;
- 6) нарушение пассажиром ВС правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета ВС либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром ВС распоряжений командира ВС, предъявленных в соответствии со статьей 58 настоящего Кодекса;
- 7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

2. В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза пассажиру, грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку, за исключением случая, предусмотренного подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи. В этом случае, уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру ВС не возвращается.

\* Статья 126. Срок предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках

1. Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

1) о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза или почты, а также в случае просрочки их доставки - со дня, следующего за днем выдачи груза, а в отношении почты - с даты составления коммерческого акта;

2) о возмещении вреда в случае утраты груза - через десять дней по истечении срока доставки;

3) о возмещении вреда в случае утраты почты - по истечении срока доставки;

4) о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

2. Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии

Статья 127. Срок предъявления претензии к перевозчику при международных воздушных перевозках

1. В случае повреждения (порчи) багажа или груза при международных воздушных перевозках лицо, имеющее право на его получение, при обнаружении вреда должно заявить перевозчику уведомление в письменной форме не позднее чем через семь дней со дня получения багажа и не позднее чем через четырнадцать дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение. Указанное уведомление является основанием для составления коммерческого акта.

2. В случае утраты багажа, груза или почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение восемнадцати месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки.

\* Статья 131. Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами

\* 1. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

\* 2. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна

\* Статья 132. Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна

\* 1. Страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным.

\* 2. Страховая сумма на каждого члена экипажа воздушного судна устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования.

**\* ФАП «Подготовка и выполнение полетов в  
ГА РФ.»**

**Утв. Приказом Минтранса России от 31  
июля 2009 г. N 128**

- \* I. Общие положения.
- \* 1.1. Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (далее - Правила) устанавливают правила подготовки воздушного судна и его экипажа к полету, обеспечения и выполнения полетов в гражданской авиации.
- \* II. Общие правила подготовки к полетам. (Требования к экипажам, запас кислорода, бортовые приборы и оборудование)
- \* III. Общие правила выполнения полетов. (Права, обязанности КВС; права обязанности членов кабинного экипажа)
- \* IV. Требования к подготовке и выполнению полетов воздушных судов авиации общего назначения, не относящихся к легким или сверхлегким.
- \* V. Правила подготовки и выполнения полетов при осуществлении коммерческих воздушных перевозок.
- \* VI. Общие правила выполнения авиационных работ.
- \* VII. Правила выполнения видов авиационных работ.
- \* VIII. Обеспечение полетов.

**\* ФАП «Требование к членам экипажа  
воздушных судов ГА»  
Утв. Приказом Минтранса России от  
12 сентября 2008 г. N 147**

- \* Владелец свидетельства бортпроводника (далее - бортпроводник) должен:
- \* а) быть старше 18 лет;
- \* б) пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях: правил и положений, касающихся владельца свидетельства бортпроводника; практики и правил обслуживания пассажиров воздушных судов; влияния загрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна; возможностей человека применительно к бортпроводнику, включая принципы контроля факторов угрозы и ошибок; оборудования воздушных судов; аварийных ситуаций и выживаемости; организации воздушных перевозок; авиационной медицины и оказания первой помощи;
- \* в) пройти необходимую подготовку на тренажере и стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 ч;
- \* иметь опыт работы, полученный при выполнении функций бортпроводника под контролем бортпроводника по действиям: в нормальных условиях; в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах; в аварийной обстановке; выполнения других специальных обязанностей;
- \* г) продемонстрировать способность выполнять обязанности бортпроводника и правила, указанные в настоящих Правил, а также: распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки; использовать бортовые системы с учетом характеристик и ограничений воздушного судна; принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете; выполнять обязанности члена кабинного экипажа; осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа;
- \* д) иметь действующее медицинское заключение второго класса.
- \* При условии соблюдения требований, указанных в пунктах настоящих Правил, при наличии квалификационных отметок о типах воздушных судов в свидетельстве владелец свидетельства бортпроводника может осуществлять функции бортпроводника на любых типах воздушных судов, на которых владелец свидетельства продемонстрировал знания и умения.
- \* Для проведения практической подготовки кандидатов на получение свидетельства бортпроводника владелец

## **\* Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС ГА РФ.**

- \* Приказ Минтранс России Приказ №139 от 21 ноября 2005 года. Подписал Министр транспорта РФ И. Ливитин.
- \* в целях обеспечения безопасности полетов, снижения утомляемости и сохранения здоровья членов экипажей ВС. Настоящее положение устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей ВС, имеющих действующие свидетельства, предоставляющие право выполнения работы на борту ВС.
- \* **Бортпроводник 80-Месяц . 800-год- Не более 40 часов- в неделю**
- \* Продолжительность полетного времени может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц, до 270 часов в квартал, до 900 часов за календарный год.
- \* Рабочее время при дежурстве и нахождении в резерве:
- \* Член экипажа может быть назначен в резерв не более четырех раз за учетный период. Продолжительность времени пребывания на дежурстве и в резерве не может превышать 12 часов в течение непрерывных 24 часов.
- \* Время пребывания на дежурстве и в резерве в специально отведенном для

\* РПП авиакомпании ОАО «Оренбургские  
авиалинии»

\* с) РУКОВОДСТВО ПО ПРОИЗВОДСТВУ  
ПОЛЁТОВ ОАО «ОРЕНБУРГСКИЕ  
АВИАЛИНИИ»

\* СОСТОИТ ИЗ СЛЕДУЮЩИХ ЧАСТЕЙ:

\* ЧАСТЬ А. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ;

\* ЧАСТЬ В. ИНФОРМАЦИЯ ПО  
ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА;

\* ЧАСТЬ С. РАЙОНЫ, МАРШРУТЫ И  
АЭРОДРОМЫ;

\* ЧАСТЬ Д. ПОДБОРКА АВИАЦИОННОГО

- \* **Часть А - «Общие положения»** - включает в себя описание организационной структуры ОАО «Оренбургские авиалинии», обязанности персонала авиакомпании, имеющего отношение к выполнению полётов, систему контроля и надзора за выполнением полетов, требования, предъявляемые к лётному составу, эксплуатационные процедуры на земле и в воздухе, меры по обеспечению авиационной безопасности, действия в чрезвычайных обстоятельствах, правила полетов, правила перевозки опасных грузов. Ведение и сроки хранения отчетной документации о полетах, тренировках и проверках лиц лётных и кабинных экипажей.
- \* **Часть В - «Информация по эксплуатации воздушного судна»** - описывает порядок выполнения членами экипажа процедур нормальной эксплуатации на всех этапах полёта, действия экипажа в аварийных ситуациях, лётно-технические характеристики эксплуатируемых ВС, планирование полётов и расчет лётных данных, правила загрузки ВС, перечни отклонений от стандартной конфигурации, допустимых отказов и неисправностей, требования к аварийно-спасательному оборудованию, порядок аварийной эвакуации и рекомендации по выживанию, перечень самолетных систем и индивидуальных особенностей ВС.
- \* **Часть С - «Районы, маршруты и аэродромы»** - содержит инструктивный материал и сведения, полученные из опыта предыдущих полётов с особенностями регионов, стран и аэродромов, знание которых важно для подготовки и выполнения полётов.
- \* **Часть D - «Подготовка авиационного персонала»** - включает в себя программы подготовки, тренировок и проверок уровня квалификации членов лётного и кабинного экипажей, процедуры проведения подготовки и проверок.

## \* РБП для бортпроводников ОАО «Оренбургские авиалинии»

- \* РБП ОАО «Оренбургские авиалинии» состоит из четырех частей: 1, 2, 3, 4 и Приложений к ним:
- \* а) Часть 1. «Нормативные документы».
- \* б) Часть 2. «Выполнение полетов».
- \* в) Часть 3. «Обеспечение безопасности».
- \* г) Часть 4. «Правила аварийной эвакуации, включая специальные процедуры по видам аварийных ситуаций, координацию действий экипажа ВС, закрепление за членами экипажа их рабочих мест в аварийной ситуации и аварийные обязанности, порученные каждому члену экипажа».
- \* Приложения к РБП. Приложения к РБП содержат документы, на которые в тексте РБП имеются ссылки, либо статус которых прямо определен в РБП. Приложения могут быть, изданы как отдельным документом, так и помещаться внутри комплекта листов РБП.

## \* Стандарты организации ОАО «Оренбургские авиалинии:

- \* СТО 02/03-01-1 стандарт организации правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов ОАО «Оренбургские авиалинии».
- \* СТО 01/01-04-11 стандарт организации ОАО «Оренбургские авиалинии» - «Правила поведения членов экипажа ВС во время пребывания по заданию работодателя во внебазовом аэропорту в целях выполнения задания на полет»
- \* СТО 02\02\02-03-12 «Правила поведения при ношении форменной одежды»
- \* СТО 02/02/02-02-12 «Обслуживание пассажиров регулярных рейсов выполняющихся из аэропорта г.Оренбурга»
- \* СТО 02/02/02-04-12 «Стандарт обслуживания пассажиров на регулярных рейсах на самолете Боинг -777»

\*

**\* СТО 02/03-01-1 стандарт организации  
правила воздушных перевозок пассажиров,  
багажа и грузов  
ОАО «Оренбургские авиалинии».**

- \* Настоящие Правила разработаны в соответствии с Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12.10.1929 г.), иными международными договорами РФ, ВК РФ, ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 г. № 82, иными нормативными правовыми актами РФ, а также рекомендациями Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международной организации гражданской авиации (ИКАО).
- \* Настоящие Правила определяют условия воздушной перевозки Пассажиров, багажа, груза, права и обязанности Авиакомпании, других лиц, участвующих в организации и обеспечении воздушных перевозок, а также Пассажиров, Грузоотправителей и Грузополучателей.
- \* Настоящие Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок Пассажиров, багажа, грузов рейсами по расписанию движения ВС и дополнительными рейсами (регулярными рейсами) и рейсами по договору фрахтования ВС (чартерными рейсами). Перевозка работников Авиакомпании и других категорий служебных Пассажиров регулируется настоящими Правилами, приказами Генерального директора ОАО «Оренбургские авиалинии», а также Правилами использования годовых служебных билетов, действующих на Предприятии.
- \* Вопросы, касающиеся применения настоящих Правил и других нормативных документов, изданных в развитие этих Правил, разрешаются должностными лицами Авиакомпании, его Уполномоченными агентами, или должностными лицами Обслуживающей организации.

**\* СТО 01/01-04-11 ОАО «Оренбургские авиалинии» - «Правила поведения членов экипажа ВС во время пребывания по заданию работодателя во внебазовом аэропорту в целях выполнения задания на полет»**

- \* Настоящий стандарт обязателен для исполнения всеми членами экипажа ОАО «Оренбургские авиалинии». За нарушение правил установленных данным стандартом члены экипажа несут дисциплинарную ответственность в соответствии с действующим ТК РФ, нарушение установленных правил поведения, служит также основанием для не начисления премии, процентной надбавки за выслугу лет виновному члену экипажа.
- \* **Правила поведения.** Во время пребывания членов экипажа по заданию работодателя во внебазовом аэропорту в целях выполнения задания на полет:
- \* - категорически запрещено употребление алкогольных напитков, а также наркотических и иных психотропных веществ в любом виде. В случае нарушения членом экипажа указанного Правила, другими членами экипажа составляется акт о появлении на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.
- \* -обязаны соблюдать ограничения и правила страны пребывания.
- \* -обязаны соблюдать правила охраны труда и техники безопасности, в том числе и во внерабочее время.
- \* -запрещается в рабочее время брать на прокат (пользоваться) авто-, мото-, вело- и иную технику, связанную с повышенной опасностью, а также заниматься экстремальными видами спорта.
- \* -самовольно покидать территорию гостиницы после 22:00ч до 6:00ч. (местного
- \* времени); -передать карту-ключ от номера посторонним лицам, а также оставлять их

## \* СТО 02\02\02-03-12 «Правила поведения при ношении форменной одежды»

- \* В отношении с пассажирами или коллегами необходимо избегать резкостей и фамильярности, избегать жарких споров. Не обсуждать личные и интимные темы (о деньгах, личной жизни, делах Общества и пр.) в присутствии пассажиров.
- \* Необходимо, прежде всего, слушать и всегда находить к любому человеку спокойный и доброжелательный подход, уметь владеть собой и контролировать ситуацию, чаще улыбаться, направлять все свои действия на высокий уровень обслуживания пассажиров. Мнение, составленное о бортпроводнике, сервисе, пассажир распространяет на все Общество.
- \* Находясь в форменной одежде недопустимо:
  - \* б) жевать жевательную резинку; д) чесаться;
  - \* е) делать маникюр и накладывать косметику на виду у пассажиров;
  - \* з) сидеть, развалившись;
  - \* к) носить портативные музыкальные проигрыватели (плеер, наушники);
  - \* л) спать или проявлять признаки сонливости в полете в присутствии пассажиров.
  - \* о) говорить неграмотно; р) употреблять в речи жаргонные слова и панибратские обращения;
  - \* с) принимать пищу на виду у всех;
- \* Каждый сотрудник ОАО «Оренбургские авиалинии» во время исполнения служебных обязанностей должен своим поведением, внешним видом и эффективной работой способствовать поддержанию имиджа и высокой репутации Общества

## **\* Багаж экипажа. Полеты в качестве пассажиров. Полеты при использовании льготных билетов**

- \* Каждому члену экипажа разрешено брать с собой 25 кг багажа. На самолётах типа Boeing 777-200 багаж членов экипажа перевозится в отсеке (Aft bulk cargo), а самолётах типа Boeing 737 в первом багажно-грузовом отсеке.
- \* Крупногабаритные вещи членов экипажа маркируются бирками и загружаются в багажный отсек самолёта.
- \* Летая в качестве пассажиров экипажи должны вести себя так, чтобы оправдать доверие Общества и сами по мере возможности должны способствовать комфорту пассажиров, заплативших за свой билет.
- \* Вмешиваться в процесс обслуживания пассажиров и делать замечания своим коллегам в присутствии пассажиров запрещено.
- \* В случае полетов сотрудника, его семьи или родственников с использованием льготных билетов, все участники полета должны соблюдать правила поведения, установленные Обществом для этих целей. Любое неправильное поведение может привести к отсрочке или отмене льгот, а сотрудник может быть наказан вплоть до увольнения. Например, -несанкционированное резервирование мест.

**\* «Обслуживание пассажиров регулярных рейсов выполняющихся из аэропорта г. Оренбурга» СТО 02/02/02-02-12**  
**«Стандарт обслуживания пассажиров на регулярных рейсах на самолете Боинг -777» СТО 02/02/02-04-12**

\* Цель разработки настоящих стандартов - установление единых требований к обслуживанию пассажиров ОАО «Оренбургские авиалинии». Положения стандартов применяются при введении нового или изменении существующего продукта; разработке или изменении технологий обслуживания клиентов и пассажиров и являются обязательными для соблюдения всеми работниками авиакомпании и другими организациями

**\* Нормативные ссылки**

\* В настоящем стандарте использованы ссылки на:

\* - Воздушный кодекс Российской Федерации;

\* - ФАП «Общие правила перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей», утв. приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82;

\* - Руководство по работе бортпроводников.

\* -СТО « Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов ОАО «Оренбургские авиалинии»:



Фото: rmk2112