

Лекция 1

Тема: Современное состояние авиаперевозок.

Учебные вопросы:

1. Авиауслуги.
2. Мировые авиакомпании.
3. Российский рынок авиаперевозок.

1 вопрос. Авиатранспортные услуги — наиболее динамично развивающийся сектор в международной торговле услугами. Темпы развития международных авиаперевозок в конце XIX — начале XX в. существенно опережали темпы роста мирового ВВП и промышленного производства (9—11% в год при росте мирового ВВП на 3,5% в год). Вклад рынка услуг гражданской авиации в локальную, региональную и мировую экономику складывается из сопряженного мультипликационного эффекта взаимодействующих с ним отраслей экономики. Это воздушный транспорт (пассажирские и грузовые авиаперевозки), авиационная промышленность (самолетостроение, двигателестроение, производство компонентов), техобслуживание и ремонт. Кроме того, сюда входят аэродромное хозяйство, обслуживание пассажиров в аэропортах, лизинговые операции, обеспечение безопасности полетов и т.д. По оценкам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), вклад этого сектора в мировую экономику составляет около 3 трлн долл. США, что эквивалентно 8% мирового ВВП. В международных перевозках доминирующее положение занимают пассажирские перевозки. На их долю приходится около 70% всех перевозок, в то время как грузовые перевозки составляют 30%. Число занятых в области авиатранспортных услуг составляет порядка 25 млн человек, большая часть которых сосредоточена в компаниях, осуществляющих международные авиационные перевозки. Основные показатели деятельности авиаиндустрии (2001—2009 гг.) Источник: YATA. Financial Forecast. 2010. March. Несмотря на увеличение перевозимых пассажиров и грузов, в отрасли авиаперевозок одна из самых низких норм прибыли. Это объясняется высоким уровнем конкурентной борьбы. Авиаперевозки осуществляются в значительной степени монополиями на аэронавигационное обслуживание, монополиями аэропортов, топливно-заправочных компаний, сервисных компаний, страховщиков. Поэтому, чтобы не снижать операционную прибыль, авиакомпании наращивают объем авиаперевозок, который вырос за последнее десятилетие в полтора раза, что составило 4300 млрд пассажирских км в 2008 г.

2 вопрос. Лидерами в мировых пассажироперевозках, осуществляемых во все страны, являются авиакомпании США, стран ЕС, Японии и Китая. Что касается перевозок с разбивкой по регионам, то 31% общего объема перевозок (пассажирских, грузовых, почтовых) был выполнен авиакомпаниями Северной

Америки, 29% — Азии и Тихоокеанского региона, 28% — европейскими авиакомпаниями, 6% — авиакомпаниями Ближнего Востока, 4% — Латинской Америки и Карибского бассейна и 2% — африканскими авиакомпаниями. Рейтинг авиакомпаний по пассажирообороту (2010 г.) Источник: Airline Business. 2010. Aug. P. 28. Усиливающаяся интернационализация постиндустриального общества ведет к резкому увеличению межстранового перемещения людей, товаров и услуг. К 2020 г. объем авиационных перевозок в мире, согласно прогнозам ведущих авиационных фирм, возрастет до 7000—9000 млрд пасс.-км против 3000 млрд пасс.-км в конце XX в. Для осуществления прогнозируемого объема авиатранспортных услуг планируется существенно увеличить парк летательных аппаратов. В начале 2000-х годов парк пассажирских самолетов насчитывал 12 тыс. ед. (весь парк — 13,7 тыс. ед.). К 2008 г. он составил 21 тыс. ед., а по прогнозам ведущих авиаперевозчиков, достигнет к 2020 г. 36 тыс. воздушных судов. Самолеты нового поколения — экономичные, комфортабельные, скоростные — позволят осуществить прямые пассажироперевозки практически в любую точку мира. Это Boeing 787 Dreamliner, широкофюзеляжный самолет следующего поколения A 350 XWB (аэробус), израильский G250, созданный компанией Gulf Stream Aerospace, — самый быстрый реактивный самолет в классе super-midsize, военно-транспортный Airbus A400M и др. Мировой парк грузовых воздушных перевозок в последние три десятилетия удваивался каждые 10 лет и в настоящее время насчитывает 1700 ед. (для сравнения: в 1970 г. — менее 100). К 2020 г. уже составляет 3200 самолетов. Прогресс в области создания более экономичных воздушных судов, внедрение технических новшеств, применение логистических схем управления помогут уменьшить эксплуатационные расходы и позволят сократить тарифы на международные перевозки пассажиров.

Одним из наиболее эффективных методов повышения конкурентоспособности авиакомпаний является управление доходами. Ключевой момент программы управления доходами — это возможности получить максимальный доход с каждого места на рейсе. Основной упор делается на регулирование спроса и максимальную загрузку самолета. Предложение характеризуется варьированием качества услуг, сегментированием потребителей по ценовой чувствительности, эффективной политикой хеджирования топливных расходов, выстраиванием системы тарифов. Эффективная структура тарифов базируется на ценности услуги, учете необходимых затрат, максимизации дохода. Особая роль отводится максимизации дохода по сети соединяющихся отрезков пути, так как многие пассажиры летают с пересадками (в США — 40—70% пассажиров). Это требует комбинации систем управления доходами и компьютерных систем резервирования. При применении этой системы выгодно отдать предпочтение высокодоходному пассажиру в случае наличия свободного места, но не отбирать места от двух и более местных пассажиров, каждый из которых берет место только на одном отрезке, так как их суммированные платежи могут быть существенно выше, чем у одного пассажира. В результате внедрения системы управления доходами American Airlines получила более 1,4 млрд долл. за три

года в начале 1990-х. Эффективность авиаперевозок возрастает от применения код-шеринговых соглашений. Код-шеринг (code-share) — это совместное использование самолета одной компании несколькими авиаперевозчиками.

Рейс выполняется одной компанией, а другие перевозчики могут продавать места в этом самолете по своим тарифам, под своим кодом и номером рейса. Выгодность системы код-шеринга очевидна. Сокращается число собственных рейсов, но за счет партнерства сохраняется частота полетов. Кроме того, благодаря код-шерингу появляются более удобные стыковки в случае пересадок через узловой аэропорт-хаб. Авиационные компании используют также стратегию овербу-кинга в целях уменьшения убытков от незагруженных воздушных судов из-за неявки на них пассажиров. Позднее они предъявляют компании билеты к возврату денег. Стратегия овербукинга состоит в том, чтобы предъявить к продаже больше билетов, чем было мест в самолете, в расчете на то, что часть пассажиров не полетит этим самолетом. (Овербукинг пассажиров больше, чем билетов.) В случае если на посадку придет больше пассажиров, чем мест в салоне, компания отправляет пассажира ближайшим рейсом, а если он затягивается по времени отправки — предоставляет компенсацию в виде комплекса услуг (питание, место в гостинице, денежная компенсация). Наконец, эффективность авиаперевозок существенно возрастает при создании глобальных альянсов авиаперевозчиков.

До 90-х годов XX в. ведущие национальные авиакомпании выступали на мировом рынке самостоятельно, не вступая в партнерские отношения с авиакомпаниями из других стран. Однако растущие интеграционные процессы и стремление авиаперевозчиков увеличить объемы и снизить себестоимость перевозок все чаще ведут к созданию альянсов, активному сотрудничеству и кооперации между мировыми транспортными компаниями. Консолидация позволяет избавиться от чрезмерной конкуренции, оптимизировать маршрутную сеть, организационную структуру компании, усилить свои позиции на рынке.

В настоящее время наиболее известными являются глобальные альянсы¹ Star Alliance, Sky Team и One World. Star Alliance («Звездный альянс») образован в 1997 г. и перевозит около 500 млн пассажиров в год. Он объединяет 24 авиакомпании, 55 базовых (узловых) аэропортов, расположенных в основных регионах мира: в Европе — 22, АТР — 17, Северной Америке — 14, в Африке — 2. Sky Team («Небесная команда») была основана в 2000 г. и перевозит 462 млн пассажиров. В ее составе 11 полноправных членов (в том числе Аэрофлот) из 12 стран, 19 базовых (узловых) аэропортов: в Европе — 7, в Северной Америке — 5, АТР — 4, Латинской Америке — 2, в Африке — 1. One World («Один Мир») создан в 1999 г. и перевозит около 330 млн пассажиров в год. Он объединяет 10 авиакомпаний из 14 стран, располагает 24 базовыми (узловыми) аэропортами: в Европе — 7, АТР — 7, Северной Америке — 4, Латинской Америке — 5, на Ближнем Востоке — 1.

Во всех трех альянсах представлены авиакомпании США (6), Китая (4), Испании (3); а в двух альянсах — Великобритании (2), Финляндии (2), Японии (2), Южной Кореи (2) и Мексике (2). Анализ глобальных альянсов авиаперевозчиков позволяет выделить следующие общие принципы их

построения: 1. Лидерство крупных компаний, базирующихся в крупнейших узловых аэропортах основных регионов мирового рынка. 2. Заключение между участниками альянса соглашений о совместной эксплуатации, о код-шеринге, о взаимном признании перевозочной документации (интерлайн), о прорейтовых тарифах и др. 3. Обеспечение высоких и единых стандартов безопасности полетов (IOSA) и качества услуг. 4. Использование унифицированных программ поощрения часто летающих путешественников. 5. Применение передовых авиационных технологий (смешанные перевозки, электронный билет, киоски самостоятельной регистрации, радиочастотная идентификация багажа). 6. Использование глобальных распределительных систем (Sabre, Amadeus, Galileo, Worldspan и др.) и основного канала продажи пассажирских перевозок — агентской сети. Как показывает мировая практика, авиакомпании реализуют сами до 20—25% своих перевозок, а 75—80% билетов продаются через сеть агентов по продаже перевозок. В США на рынке компьютерного бронирования лидирует Sabre, в Европе — Galileo и Amadeus, в России — SITAACB Gabriel. 7. Согласованная коммерческая и тарифная политика, координация маршрутной сети и регулярного расписания, высокая степень финансовой независимости авиакомпаний. 8. Сокращение издержек за счет совместного использования собственных (арендуемых) пассажирских авиатерминалов (салонов), предоставления на взаимной основе наземного обслуживания и аэропортных услуг. Кроме того, предусматривается диверсификация основной производственной деятельности, продажа платных услуг, создание управляющей компании для оперативной координации деятельности участников.

3 вопрос. Российский рынок авиаперевозок. Доля России в мировом объеме пассажирских авиаперевозок составляет 2,4% (122,5 млрд пасс.-км). Уровень развития авиационного сообщения характеризуют данные о числе предложенных пассажиромест на одного жителя страны за один год. В США — это 3 пассажироместа в год (население 300 млн человек), в Китае — 0,3 места в год (на 1,3 млрд населения), в Индии — 0,1 пассажироместа (на 1,1 млрд человек), в России каждому из 140 млн человек предлагается 0,4 пассажироместа. Другие ведущие авиакомпании — «Глобус» и Airlines — перевезли 5,6 млн пассажиров. Международные авиаперевозки осуществляются в условиях жесткой конкурентной борьбы. За последние годы увеличилось число международных перевозчиков, пришедших на российский рынок. Открыли рейсы в Москву Emirates, Thai Airways, Etihad, Niki, United, Singapur Airlines и др. С российской стороны фактически единственным значительным игроком на международных авиалиниях остается Аэрофлот. Другие международные перевозчики — «Трансаэро», «Сибирь», UTair — не всегда имеют возможность работать на привлекательных маршрутах.

Одна из причин этого — двусторонние межправительственные соглашения, регулирующие авиасообщения между Россией и другими государствами. Они ограничивают возможность большинства российских компаний по выходу на международный авиарынок. Не имея возможности самостоятельно работать на международных направлениях, российские авиакомпании фактически передают своих пассажиров с региональных рейсов

иностранным компаниям. Российские авиакомпании, чтобы компенсировать свои потери, подписывают соглашения с иностранными авиакомпаниями, которые дают им возможность продавать трансфертные перевозки по специальным тарифам, оформляя единый билет на свой сегмент перевозки и на рейс авиакомпании партнера. Однако они не могут на равных вести диалог с иностранными авиакомпаниями в связи с невозможностью самостоятельно выйти на линии перевозок. Мерами по решению проблем воздушного транспорта являются: обновление парка воздушных судов, развитие аэропортов, подготовка высококвалифицированных специалистов. Это также повышение безопасности полетов, страхование летного персонала от несчастного случая и страхование ответственности авиаперевозчика перед третьими лицами.

По итогам 2019 года ТОП-8 самых надежных авиаперевозчиков РФ :

1. «АЭРОФЛОТ» работает с 1923 года, парк более 170 машин
2. S7 основан в 1957 году, около 100 ВС
3. «Россия» с 1992 года, 63 ВС
4. «Уральские авиалинии»
5. UTair
6. «Ямал»
7. «Оренбургские авиалинии»
8. Red Wings

В 2020 году в России действует 39 Авиакомпаний

Контрольные вопросы:

1. Какие меры необходимо принять по решению проблем воздушного транспорта?
2. Какую долю занимает Россия в мировом объеме пассажирских авиаперевозок?
3. Какие существуют наиболее известные глобальные альянсы?
4. Что является одним из наиболее эффективных методов повышения конкурентоспособности авиакомпаний?
5. Что входит в сектор воздушный транспорт ,авиационная промышленность?

Лекция 2

Тема: Основные принципы грузовых авиаперевозок.

1. Организация доставки товаров при воздушных перевозках.
2. Особенности доставки грузов.
3. Получение заказов на авиаперевозку на транспортном портале.

1 вопрос. Мировым авиационным перевозкам принадлежит важное место в системе товародвижения. Современный этап их развития характеризуется постоянным увеличением их объемов. На период до 2000 г. прирост

международных воздушных перевозок предсказывается в пределах 5-6%, причем, практически, по всему земному шару. Подобный рост объясняется расширением международной торговли товарами высокой степени переработки и научной продукцией, на цены которых высокие авиационные тарифы не оказывают существенного влияния. Это связано также с повышением требований грузовладельцев к скорости транспортировки и сохранности груза в пути. Авиатранспорт активно используется при международных смешанных сообщениях с использованием современных технологий, в частности, при перевозках грузов в контейнерах.

Ведущими типами грузовых самолетов в мире являются грузовые модели Боинг-747 и ДС-8. Транспортная авиация России и стран СНГ также начинает выходить на мировые рынки грузовых перевозок. Такие модели как АН-124 ("Руслан") и АН-225 ("Мрия") не имеют себе равных в мире по грузоподъемности, грузовместимости. Этими самолетами можно перевозить тяжеловесные и крупногабаритные грузы, что является весьма ценной услугой на международных рынках транспортной продукции.

Следует отметить, что хотя воздушные перевозки грузов в основном осуществляются авиакомпаниями, чьей основной деятельностью является перевозка пассажиров, в мире действуют авиапредприятия, специализирующиеся на транспортировке грузов. В настоящее время лидирующее положение в области грузовых перевозок воздушным транспортом занимают США, которые значительно опережают Германию, Японию, Францию, Великобританию. В Европе действует 21 специализированная грузовая авиакомпания, В Северной Америке - 16, Южной Америке - 17. Крупнейшей грузовой авиакомпанией мира является "Флайинг Тайгер" (США), грузооборот которой составляет более 4 млрд.т.км., из которых 2,5 - перевозка в международном сообщении.

Конкурентным преимуществом воздушного транспорта по сравнению с другими видами являются скорость и сохранность груза в пути. Основным недостатком - высокие тарифы. В качестве "авиа пригодных" по оценкам Мирового банка принимаются грузы по цене FOB за 1 фунт массы более 10 долларов.

Авиатранспортные компании в условиях острой конкуренции прилагают значительные усилия для снижения своих издержек. Пытаются достичь этого, в частности, на основе оптимального сочетания видов транспорта в цепочке смешанного сообщения, где участие воздушного транспорта на дальние расстояния способно привести к снижению совокупных издержек. Так, на некоторых направлениях смешанные воздушно-морские перевозки сокращают транспортные издержки по сравнению с чисто воздушной транспортировкой на 50%, а по сравнению с прямыми морскими перевозками - на 75%. Такие перевозки нашли свое применение на направлениях Западная Европа - Дальний

Восток, Западная Европа - Австралия, Западная Европа - США, Япония - Западная Европа.

В отличие от других видов транспорта в перевозках на воздушном транспорте первое место занимают пассажиры. Воздушный транспорт широко используется для перевозки срочных, скоропортящихся ценных и других грузов, багажа и почты.

Перед другими видами транспорта авиационный имеет определенные преимущества. К наиболее важным из них относятся: высокая скорость движения пассажиров и грузов; сокращение пути, что оказывает существенное влияние на экономию времени по доставке пассажиров и грузов; быстрота организации воздушного сообщения; высокая маневренность и приспособляемость авиатранспорта к различным объектам перевозок, к их сезонным колебаниям.

Самым молодым видом грузового транспорта является авиационный. Появившись только в XX столетии, авиaperевозки прочно заняли свою нишу в вопросах экстренной доставки и срочного снабжения предприятий особо важной для них номенклатурой грузов. Появившаяся возможность авиадоставки грузов в особо удаленные и труднодоступные регионы привела к развитию целых промышленных регионов и освоению новых месторождений, как показано на рисунке 1.



			 
<p>Организация перевозки</p> <p>Доставляем Ваш товар согласно условий договора</p>		<p>Оплата</p> <p>Вы оплачиваете перевозку</p>	<p>Документы на оказанную услугу</p> <p>Все документы для бухгалтерии согласно законодательства</p>



Рисунок 1.

2 вопрос. Стоимость воздушных судов, топлива, организации и содержания наземной инфраструктуры чрезвычайно высока, что приводит к значительной провозной плате для грузов на авиарейсах. Поэтому, по составу своего грузооборота воздушный транспорт имеет определенную специфику. Перевозимые «бортами» виды товаров зачастую дорогостоящие, скоропортящиеся, требующие срочной доставки. Авиадоставка грузов даёт Грузовладельцу беспрецедентный выигрыш во времени. Решение о выборе именно этого вида транспорта всегда остается за Клиентом. К примеру, в настоящее время широко распространены авиадоставки дорогостоящих грузов из Китая. Ввиду того, что существенный выигрыш во времени приводит к относительно небольшому удорожанию таких товаров, к перевозке принимается большое количество высокотехнологичной дорогостоящей электро-, компьютерной и видеотехники, осветительного, LED, медицинского и высокоточного оборудования.

Специалисты транспортной отрасли особо подчеркивают предельное внимание операторов авиадоставок грузов к вопросам соблюдения правил по обеспечению безопасности полета и транспортировки, как во время полета, так и при организации перевалок в пунктах стыковки рейсов и перевалки грузов.

Планируя грузовые авиаперевозки, необходимо уделить внимание ряду вопросов:

- подходящей и качественной упаковки товара, способной выдержать перевалки в аэропортах;
- принять во внимание невысокий предел ответственности авиаперевозчика, предусмотренный в международном и национальном законодательствах, выбрав дополнительно к тарифу авиаперевозчика, оптимальный пакет страховых продуктов;
- придётся учесть все ограничения, налагаемые Международной Ассоциацией Воздушного Транспорта (ИАТА).

Давно присутствуя на рынке авиадоставок, мы успели не только разобраться в особенностях этого вида транспорта, но и получили от авиалиний существенные скидки от тарифа за размещаемый объём. Например, ALT Guangzhou Trading Co. Ltd, расположенный в КНР, приобрел большой опыт в авиадоставках грузов из «Поднебесной» и, в настоящее время, является полноценным оператором значительного количества грузопотоков оборудования и электроники, в том числе из городов Шеньжень, Гонконг, Гуанчжоу, Шанхай и пр. в Россию.

В деле дополнительной экономии средств Клиента нам также помогает имеющаяся у нас возможность консолидации нескольких отдельных партий авиа грузов, следующих в одном направлении на используемых нами складах и терминалах. Именно поэтому наша помощь при организации авиа перевозок придётся кстати любому заказчику услуги. Как это принято в данной отрасли, авиа перевозки мы организуем, обычно, от двери Грузоотправителя до двери Грузополучателя, «под ключ», предоставляя именно тот комплекс сопутствующих услуг, который требуется Клиенту.

Современная практика организации международных воздушных перевозок, в том числе и в России, такова, что авиакомпании предпочитают не работать напрямую с грузоотправителями, а строить с ними свои отношения через транспортно-экспедиторские компании.

Работа экспедитора по отправлению груза начинается после получения заявки от клиента в письменном виде. После получения заявки экспедитор связывается с различными авиакомпаниями с целью выяснения наиболее выгодной ставки авиафрахта. При этом, следует отметить, что в настоящее время существует

тенденция заключения соглашений между авиакомпаниями и экспедиторскими фирмами. Согласно такого рода соглашениям, авиакомпания перевозит грузы, предоставляемые экспедиторской фирмой по специальным тарифам, которые ниже обычных. Однако, клиенту объявляется ставка авиафрахта, которая включает в себя как тариф авиакомпании, так и определенную надбавку, которая представляет собой доход экспедитора.

Затем клиент получает тарифы экспедиторской фирмы на осуществление услуг по транспортировке груза и если они его устраивают, извещает об этом экспедитора, который начинает работу с грузом. При этом, по желанию клиента, объем услуг, оказываемых экспедиторской фирмой, может быть разным. Так, экспедитор может начать работу с грузом непосредственно в аэропорту, в этом случае доставку груза берет на себя клиент. Однако, такого рода ситуации встречаются довольно редко. Чаще всего экспедитор сам забирает груз у клиента и доставляет его в аэропорт. Кроме того, по желанию клиента, возможно осуществление также экспедирования по прибытию в пункте назначения. В этом случае экспедитор связывается с партнером в пункте назначения, выясняет стоимость осуществления экспедирования по прибытию и объявляет клиенту полную стоимость услуг.

Экспедитор должен получить у клиента документы, которые будут ему необходимы при работе с грузом. Груз отправляется с приложением счета-фактуры, сертификата качества и гарантийных свидетельств, а также документов, подтверждающих вес, объем груза, число мест в упаковке и т.д. Если фирма не зарегистрирована в аэропорту, то понадобятся документы, необходимые для ее регистрации. После получения от клиента всех необходимых документов осуществляется бронирование рейса.

При отправлении груза авиатранспортом экспедитор также должен обеспечить надлежащую упаковку, необходимую для перевозки товара по воздуху, за исключением случаев, когда торговые обычаи допускают отправку товара без упаковки. Кроме того экспедитор обеспечивает укладку груза в специальный контейнер перевозчика.

Грузоотправитель извещается об отправке товара путем пересылки ему авианакладной. Возможна пересылка по каналам электронной связи.

Работа экспедитора, связанная с прибытием груза, достаточно сложна. Важным здесь является владение таможенной, товарной и грузовой классификациями, построенными на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров, выпущенной в свет "Европейским таможенным советом".

Работа экспедитора с импортным грузом начинается после получения извещения об его отправке. Обычно по факсу приходит копия авианакладной, с указанием всех параметров груза. После этого подразделение экспедиторской

компании, занимающееся вопросами таможенного оформления, получает документы, которые следовали с грузом. После получения документов экспедитор извещает получателя о прибытии груза. При этом необходимо как можно быстрее снабдить экспедиторами всеми необходимыми документами, чтобы избежать платного хранения груза в аэропорту. Далее производится таможенная очистка груза и его отправка до склада получателя. Если по прибытию груза клиента что-либо не устраивает (например, он не согласен с размером комиссии) и он захочет получить груз самостоятельно, то экспедитор выдает ему отказное письмо, в котором передает ему все права по распоряжению груза.

3 вопрос. Получение заказов на авиаперевозку на транспортном портале. С помощью информационного портала по грузовым авиаперевозкам, транспортно-экспедиторские компании могут ежедневно получать новые заказы на доставку грузов воздушным транспортом по самым распространенным направлениям: Россия, СНГ, Европа, Китай, Турция, Арабские Эмираты, Италия и другие страны мира. Для того чтобы привлечь клиентов воспользоваться услугами авиадоставки грузов, авиакомпании, активно размещают информацию о возможностях и организации авиа доставок, тем самым привлекают заказы на грузовые авиаперевозки. Указав точную и подробную информацию о готовящемся рейсе: технические характеристики воздушного судна, направление авиаперевозки, время вылета, возможная грузоподъемность, свободная площадь на борту самолета, страна отправки и место прибытия груза, время перелета и длина маршрута. Транспортный портал позволяет компаниям авиаперевозчикам получать свежую информацию о грузах для авиадоставки, отвечать на поступающие запросы от грузовладельцев, в режиме реального времени, принимать заказы на авиа доставку груза из любой страны мира.

Солидные транспортные компании с большим опытом международных авиаперевозок в состоянии предложить любые типы авиа доставки: транспортировка грузов в авиационных контейнерах и поддонах, сборные грузовые авиаперевозки (заполнение одного самолета товарами различных наименований, проходящих по различной товаротранспортной документации), рефрижераторные авиаперевозки. Авиаперевозка опасных ADR грузов, авиа перевозка особоценных грузов, авиадоставка автомобилей, грузов для магазинов и частных лиц.

Потенциал грузовых авиаперевозчиков, on-line информация. На сегодняшний день в общей доле международных грузоперевозок наблюдается определенный рост авиационных перевозок грузов, включая транзитные и комбинированные перевозки с применением не только авиатранспорта. С развитием стран и регионов, появляются новые тенденции к увеличению потока грузовых авиадоставок. С помощью нашего транспортного портала Ваша компания может активно предлагать своевременные услуги авиадоставки грузов в основных направлениях мировых грузопотоков. В первую очередь – это страны Северной Америки, Азии и Европы. Россия и СНГ, как транзитная территория, обладают громадным потенциалом в этом отношении. Ваша компания может

наладить авиа доставку грузов из Юго-Восточной Азии и Китая через российские хабы, авиационные узлы и грузовые авиа терминалы в Западную, Центральную и Восточную Европу. Внутрirosсийский рынок авиаперевозок и стран СНГ пока что не столь значителен в мировом соотношении, но также имеет большой потенциал и спрос на авиа перевозки у грузовладельцев – посетителей нашего транспортного портала.

Контрольные вопросы:

1. Какие существуют типы авиадоставки грузов?
2. В чем заключается работа экспедитора?
3. Обязан ли экспедитор обеспечивать укладку груза в специальный контейнер перевозчика?
4. С помощью какого документа грузоотправитель извещается об отправке товара?
5. При планировании грузовых авиаперевозок, чему необходимо уделить внимание?
6. Какие преимущества перед другими видами транспорта имеет авиационный?

Лекция 3

Тема: Нормативная база АБ. Безопасность.

Учебные вопросы:

1. Нормативная база АБ.
2. Международные документы.
3. Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации.

1 вопрос. Приложение 17 ИКАО содержит международные стандарты и рекомендуемую практику и состоит из следующих основных разделов:

1. Определение.
2. Общие принципы.
3. Организация.

4.Превентивные меры безопасности.

5.Руководство действиями в связи с актами незаконного вмешательства.

6.Дополнения.

Международные Конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства:

- Токийская Конвенция 1963 года;
- Гаагская Конвенция 1970 года;
- Монреальская Конвенция 1971 года;
- Монреальский Протокол 1998 года;
- Пекинская Конвенция 2010 года;
- Пекинский Протокол 2010 года.

Токийская конвенция 1963 года. Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, осуществленных на борту воздушного судна. Конвенция применяется ко уголовных преступлений, а также действий, независимо от того являются ли они преступлениями или нет, которые могут угрожать или угрожают поддержания должного порядка и дисциплины на борту.

Юрисдикция: - государство регистрации воздушного судна;

- государство посадки компетентно только в случаях, когда акт затрагивает национальную безопасность, осуществляется гражданином или направлен против гражданина этого государства.

Полномочия КВС: - Принимать меры принуждения в отношении пассажиров и

высаживать их;

-Передавать пассажиров компетентным полномочным органам;

-Обращаться за помощью к экипажу и пассажирам / санкционировать такую помощь.

Восстановление контроля законного командира над воздушным судном:

- Государство посадки обязано разрешить командиру ВС высадку пассажиров, принятие пассажиров, обеспечить их охрану до отправления.

Однако по существу Конвенция установила лишь обязанность государства обеспечить возврат контроля за воздушным судном его командиру, заключение под стражу предполагаемых преступников, быстрое предоставление пассажирам и экипажу воздушного судна возможности продолжить свой полет.

Токийская конвенция 1963 г. не квалифицирует незаконный захват воздушного судна как международное преступление, не признает его преступлением согласно принципам международного права и не обязывает государства признать захват воздушного судна в как преступление согласно их внутренним законодательствам.

Гаагская конвенция 1970 года. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. Определяет захвата самолета как преступление. Требуем от государства предусматривать для такого преступления суровое наказание. При этом воздушное судно должно находиться в полете, а преступление должно быть совершено на борту воздушного судна. Согласно Конвенции Договаривающиеся государства обязаны установить свою юрисдикцию: это может быть государство регистрации воздушного судна; государство, на территории которого воздушное судно совершило посадку, когда на его борту находится преступник, или государство, на территории которого находится основное место деятельности арендатора, если речь идет о воздушном судне, сданном в аренду. Государство, на территории которого оказывается преступник, должно установить свою юрисдикцию, если ни с одной из упомянутых выше стран у него нет договора о выдаче преступника. Дело на конкретного преступника должно быть передано полномочным органам соответствующего государства для уголовного преследования.

Значение Гаагской Конвенции 1970 г. состоит в том, что она установила принцип универсальной юрисдикции Договаривающихся государств, признала акт незаконного вмешательства международным преступлением и потребовала признания государствами акта незаконного захвата воздушного судна в качестве серьезного преступления соответствии с их внутренним законодательством. Конвенция не делает исключений по политическим преступлениям и устанавливает принцип «выдай или накажи». В совокупности эти положения Гаагской Конвенции 1970 г. способствовали формированию такого правового положения, при котором любой преступник, совершивший акт незаконного захвата, не может найти безопасное убежище и остаться безнаказанным.

Монреальская конвенция 1971 года. Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. В Монреальской конвенции 1971 г. значительно расширен перечень признаков, определяющих те или иные действия как акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. В ней указано, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно: совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна; разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или причиняет этому воздушному судну повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете; совершает действия, приводящие к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройства или вещества, которые могут разрушить такое

воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете, или сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете. В Монреальской конвенции закреплён принцип «выдай или накажи». При этом расширены полномочия государств по осуществлению в соответствии с международным правом юрисдикцию над преступниками. Право на осуществление своей юрисдикции возникает у государства, на территории которого произвело посадку воздушное судно с преступником на борту, или государства, на территории которого оказывается предполагаемый преступник. В случае его невыдачи такое государство обязано передать дело своим полномочным органам для целей уголовного преследования.

Монреальский протокол 1988 года. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию. Дополняет Монреальскую конвенцию в части незаконных актов, осуществляемых в аэропортах. Определяет дополнения в классификацию преступлений:

- Насилие против лиц в аэропортах;
- Разрушение или повреждение средств, аэропортов, или ВС на стоянках;
- Нарушение работы служб аэропорта.

Согласно Протоколу государства-участники обязаны установить свою юрисдикцию над подобными преступлениями в случае, когда преступник находится на их территории и они не могут выдать его государству, на территории которого было совершено данное преступление. Протокол дополнил правовую основу, необходимую для предотвращения незаконных актов, направленных против безопасности гражданской авиации.

Монреальская конвенция 1991 года. Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения. Рассматривает:

- Возможность использования существующей технологии для выявления пластических взрывчатых веществ;
- Дополнение маркированной примеси в пластические взрывчатые вещества в процессе производства;
- Контроль за производством и перевозкой немаркированных взрывчатых веществ;
- Создание технической комиссии для проведения научных исследований и разработок;

- Дает определение: взрывчатых веществ, вещества, которое используется для выявления, маркировки, производства и производителя государства.

Пекинская конвенция 2010 года. Конвенция о борьбе с незаконными актами в международной гражданской авиации. Данная Конвенция имеет преимущественную силу перед Монреальской конвенцией и Монреальским протоколом. Применение:

Любое лицо совершает преступление, если это лицо незаконно и преднамеренно:

a) Совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна; или

b) Разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или причиняет этому ВС повреждения, которое выводит его из строя или может угрожать его безопасности в полете, или

c) помещает или совершает действия, приводящие к помещению на ВС, находящееся в эксплуатации, устройство или вещество, которое может разрушить такое ВС или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя или угрожает безопасности полета, или

d) разрушает или повреждает аэронавигационные средства или вмешивается в их эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности ВС в полете, или

e) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете, или

f) использует воздушное судно, находящееся в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде, или

g) высвобождает или выбрасывает с борта ВС любое БХЯ или подобные вещества, которые могут причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде, или

h) использует против ВС или на борту ВС любое оружие БХЯ или подобные вещества, которые могут причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде, или

i) выполняет перевозку любого взрывчатого вещества или радиоактивного материала, любого оружия БХЯ, исходного материала, оборудования, материалов программного обеспечения или технологии без законного разрешения с намерением использования в преступных целях.

Совершает, с использованием любого устройства, оружия или вещества акт насилия в аэропорту или серьезно повреждает оборудование и сооружения аэропорта или ВС, угрожающие их безопасности.

Юрисдикция государства:

- когда преступление совершено на территории данного государства;
- когда преступление совершено на борту или в отношении воздушного судна, зарегистрированного в данном государстве;
- когда ВС совершает посадку на его территории и преступник находится на борту;
- когда преступление совершается гражданином этого государства или против гражданина этого государства;
- когда преступление совершено в отношении арендованного ВС и арендатор находится в данном государстве.

Пекинский Протокол 2010 дополняет Гаагскую конвенцию и устанавливает, что:

- Любое лицо совершает преступление, если это лицо незаконно и преднамеренно захватывает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или осуществляет над ним контроль путем насилия или угрозы применения насилия, или любой другой формы запугивания, или с помощью технических средств.

- Любое лицо также совершает преступление, если это лицо угрожает совершить преступление, указанное в п.1 или незаконно и преднамеренно вызывает получение любым лицом угрозы совершения такого преступления.

Государство-участник Конвенции устанавливает свою юрисдикцию над преступлениями, связанными с незаконным захватом воздушных судов, в следующих случаях:

Когда такое преступление совершено на территории данного государства.

Когда такое преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве.

Когда захвачено воздушное судно совершило посадку на его территории и преступник может находиться на борту ВС.

Когда такое преступление совершено гражданином этого государства.

Когда такое преступление совершено против гражданина этого государства.

Когда такое преступление совершено лицом без гражданства, которое обычно проживает на территории данного государства.

Государство регистрации воздушного судна устанавливает свою исключительную юрисдикцию:

- над воздушными судами, находящимися на территории государства регистрации воздушного судна.

- над воздушными судами, которые находятся в воздушном пространстве государства регистрации воздушного судна.

- над воздушными судами, которые находятся в международном воздушном пространстве.

- над воздушными судами, которые находятся в воздушном пространстве государства, не являющегося государством регистрации воздушного судна.

В соответствии с международными договорами, юрисдикция государства в своем воздушном пространстве предполагает и предоставляет:

-право выполнять беспосадочные полеты в своем воздушном пространстве иностранным авиаперевозчикам.

-право выполнять полет с посадкой на своей территории (для дозаправки и т.п.).

-право принимать на борт и высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать груз, багаж и почту.

-право осуществлять перевозки между третьими странами через свою территорию.

-право осуществлять перевозки между третьими странами, минуя свою территорию.

-право требовать посадку в аэропорту иностранного воздушного судна, если оно выполняет полет над территорией без его разрешения.

Руководство по авиационной безопасности (Doc 8973 ИКАО) разработано с целью оказания государствам помощи в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в области гражданской авиации. Целью настоящего руководства является оказание содействия государствам в предотвращении АНВ и, по необходимости, в ответных действиях посредством разработки следующих элементов:

Правовых рамок и контроля за обеспечением безопасности;

Проектирования, инфраструктуры и оборудования аэропортов;

Набора, отбора и подготовки и сертификации кадров;

Процедуры и применение мер безопасности.

Содержание глав:

Глава 1. Определения.

Глава 2. Общие принципы.

Глава 3. Правовые и связанные с ними аспекты.

Глава 4. Международное сотрудничество

Глава 5. Организация и контроль.

Глава 6. Национальная программа безопасности гражданской авиации.

Глава 7. Контроль качества.

Глава 8. Набор, отбор и подготовка персонала.

Глава 9. Система управления авиационной безопасностью.

Глава 10. Организация работы и программы аэропорта.

Глава 11. Безопасность аэропорта.

Глава 12. Особые категории пассажиров и провоз огнестрельного оружия.

Глава 13. Груз и почта.

Глава 14. Поставщики борТПитания и борТПазпасов.

Глава 15. Безопасность воздушных судов.

Глава 16. Нарушающие порядок или недисциплинированные пассажиры.

Глава 17. Управление кризисной ситуацией и реагирование на АНВ.

Глава 18. Кибер-угрозы критическим авиационным системам информационных и связных технологий.

Добавления 1-45 к основным главам Руководства по безопасности, касающиеся программ безопасности, безопасности аэропортов, воздушных судов, пассажиров, багажа, почты, борТПитания, а также материалы, относящиеся к превентивным мерам авиационной безопасности и ответным действиям на АНВ.

Политика ЕКГА в сфере авиационной безопасности (Дос 30 ЕКГА).

Целью данного документа является оказание помощи государствам-членам ЕКГА в обеспечении защиты людей и материальных ценностей путем предотвращения угроз безопасности гражданской авиации, актов незаконного вмешательства в отношении воздушных судов гражданской авиации путем установления общих правил по обеспечению безопасности ГА.

Средствами для достижения вышеуказанных целей должны быть:

- Установление общих основных стандартов мер авиационной безопасности;
- Создание надлежащих механизмов контроля соответствия.

Составными частями Политики в части, касающейся авиакомпаний, являются:

- Программа безопасности эксплуатанта;
- Безопасность воздушного судна;
- Меры безопасности в полете;
- Обучение;
- Угрозы в отношении воздушных судов;

-Действия в отношении захваченного судна.

Контрольные вопросы:

1. Пекинский Протокол 2010 дополняет какую Конвенцию?
2. Какие были Международные Конвенции о борьбе с актами незаконного вмешательства?
3. Какой документ был разработан для оказания государствам помощи в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности в области гражданской авиации?
4. В чем заключается значимость Гаагской Конвенции 1970 г?
5. Что предполагает и предоставляет в соответствии с международными договорами, юрисдикция государства в своем воздушном пространстве ?

Лекция 4

Тема: Правила международных перевозок.

Учебные вопросы:

1. Содержание конвенции ИКАО 1944 г.
2. Двусторонние договоры о международном воздушном сообщении.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г.
4. Нормативные правовые акты, регулирующие таможенный контроль при международных воздушных перевозках.

1 вопрос Чикагская конвенция 1944 о международной гражданской авиации — основной источник международного воздушного права. Заключена на конференции по воздушному праву в Чикаго в декабре 1944. На 1 января 1990 её участниками являлись 162 государства (СССР с 1970). Русский текст конвенции, аутентичный английскому, французскому и испанскому, был принят в 1977.

Конвенция состоит из преамбулы и четырёх частей: I. Аэронавигация (6 глав, статьи 1—42), II. Международная организация гражданской авиации — ИКАО (7 глав, статьи 43—66), III. Международный воздушный транспорт (3 главы, статьи 67—79), IV. Заключительные положения (6 глав, статьи 80—96). За время действия конвенции к ней было принято 11 поправок. В преамбуле подчёркивается, что развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и

взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозы всеобщей безопасности.

В части I конвенции содержатся её общие принципы и прежде всего признаётся полный и исключительный суверенитет каждого государства над своим воздушным пространством; дано определение понятия государственной территории (применительно к этой конвенции); указано, что конвенция применяется только к гражданским воздушным судам. В положениях конвенции о полётах над территорией договаривающихся государств устанавливаются принципы производства регулярных, нерегулярных и каботажных полётов; содержатся требования к полётам беспилотных воздушных судов, к установлению запретных зон, к посадке в таможенном аэропорту, к соблюдению правил государства о воздушных передвижениях, приводятся основные требования к порядку допуска на государственную территорию и выпуска из неё пассажиров, экипажей и грузов воздушных судов, к предотвращению распространения болезней посредством воздушных судов, нормы аэропортовых и подобных им сборов, а также досмотра воздушных судов. Ч. к. 1944 содержит положения об определении национальной принадлежности воздушного судна, общие положения о применении каждой страной своего национального законодательства при регистрации воздушного судна, об уведомлениях о регистрации. Предусматриваются меры содействия аэронавигации: закрепляются положения, касающиеся административных формальностей, таможенных и иммиграционных процедур, таможенных пошлин, помощи воздушным судам, терпящим бедствие, расследования авиационных происшествий, о недопустимости ареста или задержания воздушного судна одного договаривающегося государства на территории другого договаривающегося государства по патентным искам, об обязанности государства, насколько это возможно, предоставлять на своей территории аэропорты и аэронавигационные средства, сотрудничать по вопросам издания аэронавигационных карт и схем и др. Ч. к. 1944 определяет также, какая документация на воздушных судах является обязательной, излагает требования к бортовым журналам, ограничения в перевозке военных материалов и т. п.

Нормы Ч. к. 1944 о международных стандартах и рекомендуемой практике обязывают государства сотрудничать в достижении максимального единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся деятельности международной гражданской авиации, и в то же время допускают возможность для государств устанавливать иные стандарты, чем выработанные ИКАО.

Положения части II конвенции, относящиеся к созданию и деятельности ИКАО, являются по существу её уставом (см. Международная организация гражданской авиации).

Положения части III конвенции касаются текущей деятельности международной гражданской авиации. Её нормы обязывают авиатранспортные

предприятия представлять в Совет ИКАО отчёты о перевозках, статистические данные о расходах и др. финансовые данные, закрепляют за государствами право самостоятельно, с учётом положений конвенции, определять маршруты и аэропорты, используемые при международных воздушных сообщениях, устанавливают права Совета ИКАО и государств — её членов по усовершенствованию и финансированию аэронавигационных средств на территории государств и т. п. В этой же части конвенции содержатся положения об организации совместной эксплуатации и о пульных сообщениях; в частности, за государствами закреплено право на создание таких объединений (в том числе и по рекомендации Совета) и предусмотрено, что на объединения распространяются все положения конвенции. Государство может участвовать в таких объединениях либо через свое правительство, либо через одно или несколько авиатранспортных предприятий, которые находятся либо в государственной (полностью или частично), либо в частной собственности.

Заключительные положения конвенции (часть IV) предусматривают обязательства государств — участников конвенции по вступлении её в силу денонсировать Парижскую конвенцию 1919 и Гаванскую конвенцию 1928 о коммерческой авиации, регистрировать в Совете все соглашения по вопросам аэронавтики, отменять все соглашения, несовместимые с положениями Ч. к. 1944, и не вступать в подобные соглашения. Отдельные нормы регулируют порядок рассмотрения Советом ИКАО разногласий, касающихся толкования или применения Ч. к. 1944 и предусматривают санкции за невыполнение решений Совета. Конвенция предусматривает свободу действий государств — членов в случае войны или введения чрезвычайного положения.

Конвенция содержит 18 технических приложений. Международные авиационные регламенты, содержащиеся в приложениях (см. Регламенты международные авиационные), являются, как правило, рекомендациями международной организации, не обязательными для исполнения государствами — членами ИКАО. В то же время отдельные регламенты (например, правила полётов над открытым морем) носят императивный характер.

2 вопрос. Двусторонние договоры о международном воздушном сообщении.

Соглашение чикагского типа. Двустороннее регулирование международных воздушных сообщений, в рамках которого происходит детализация многих вопросов, связанных с эксплуатацией двусторонних международных воздушных линий, играет огромную роль в регламентации деятельности международного воздушного транспорта. Во-первых, двусторонние соглашения дополняют и конкретизируют положения Чикагской конвенции 1944 г. в части, касающейся международных воздушных сообщений. Во-вторых, очень часто с их помощью достигаются цели, которых не удалось добиться в многостороннем плане.

На Чикагской конференции 1944 г., после неудачи с закреплением коммерческих «свобод воздуха» на многосторонней основе США предложили утвердить типовой образец двустороннего соглашения. В основе чикагского проекта двустороннего соглашения лежало положение о взаимном предоставлении сторонами соглашения всех пяти видов коммерческих «свобод воздуха», указанных в Соглашении о международном воздушном транспорте. Чикагское соглашение, или соглашение чикагского типа, предлагалось в виде составленного по стандартной форме двустороннего международного соглашения о воздушном транспорте для использования в качестве промежуточной меры по обмену маршрутами и перевозочными правами. Регулирование вопросов перевозочных емкостей и тарифов в таком соглашении не предусматривалось.

Соглашения чикагского типа были одобрены на Чикагской конференции 1944 г., хотя и не получили широкого распространения в послевоенной практике, как надеялись США, хотя по данным ИКАО их небольшое количество остается в силе. Чикагский тип соглашения давал явные преимущества сильным авиакомпаниям, т. е. американским перевозчикам. Поэтому большинство иностранных перевозчиков отказалось применять соглашение чикагского типа.

Новый поход США за интересы своих авиакомпаний сразу после войны привел к появлению соглашений бермудского типа.

Бермудское соглашение между Великобританией и США 1946 г. Большое влияние на практику заключения двусторонних соглашений о воздушном сообщении в послевоенные годы оказало соглашение о воздушном сообщении, заключенное между США и Великобританией в результате переговоров на Бермудских островах в 1946 г. В течение многих лет это соглашение служило образцом для многих государств, устанавливавших между собой двусторонние воздушные сообщения.

Созданные по его образу и подобию соглашения получили название соглашений «бермудского типа». Бермудское соглашение, конечно, не стало таким, каким его хотели видеть США. Соглашение представляет собой компромисс между защитниками конкретного регулирования и теми, кто выступал за отсутствие регулирования основных вопросов коммерческой деятельности перевозчиков, таких как емкость и тарифы.

Суть положений, адресованных назначенным перевозчикам, которыми они были обязаны руководствоваться при полетах между США и Великобританией, состояла в следующем:

— воздушный транспорт должен быть доступен широкой публике и отвечать потребностям населения в этом виде транспорта;

- должны существовать справедливые и равные возможности для авиапредприятий при выполнении авиаперевозок по любым маршрутам, предусмотренным в соглашении;
- при эксплуатации договорных линий авиапредприятия США и Великобритании должны учитывать интересы авиапредприятий третьих стран, эксплуатирующих соответствующие участки тех же линий;
- объем перевозок по договорным линиям должен соответствовать потребностям в перевозках между страной отправления и страной назначения, потребностям в прямом воздушном сообщении и потребностям той территории, через которую проходит договорная линия, принимая при этом во внимание деятельность местных и региональных авиапредприятий.

В большинстве соглашений, заключенных впоследствии между государствами с включением бермудских принципов и терминологии, используется подход, заключающийся в предварительном определении перевозных емкостей, используемых в перевозках. В конечном итоге Бермудское соглашение не выдержало испытаний: до тех пор, пока «свободная конкуренция» устраивала американские авиакомпании, соглашение выполнялось. Но стоило английским перевозчикам стать успешнее в конкуренции со своими заокеанскими соперниками, США перестали выполнять соглашение и даже пошли на принятие дискриминационных мер. В результате Великобритания денонсировала 21 июня 1976 г. Бермудское соглашение.

23 июля 1977 г. первоначальное Бермудское соглашение было заменено более сложным и подробно разработанным Бермудским соглашением II. Вскоре после заключения Бермудского соглашения II США провозгласили политику дерегулирования, целями которой объявлялись либерализация чартерных перевозок, свободный доступ к рынкам, гибкость тарифов (свободные цены на чартеры и отказ от субсидирования тарифов на регулярные перевозки), курс на эффективную конкуренцию между авиакомпаниями в двусторонних отношениях.

Вслед за этим США и некоторые западные страны (Бельгия, Нидерланды) заключили так называемые либерализованные воздушные соглашения, которые характеризуются более широким доступом к рынку, минимальным регулированием емкости и в значительной степени уменьшением правительственного контроля за тарифной политикой авиаперевозчиков. Некоторые соглашения включают также другие либерализованные положения по таким вопросам, как чартерные рейсы, чисто грузовые перевозки и автоматизированные системы бронирования.

Типовые положения о перевозках в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении. Хотя двусторонние соглашения о воздушном сообщении и соглашения о воздушном транспорте, количество которых измеряется

тысячами, обычно содержат характерные черты конкретного типа соглашения, каждое из них является уникальным. Тем не менее в этих соглашениях обычно содержатся различные виды необходимых положений, большинство которых имеет одинаковую цель.

Типовыми являются положения: об определении терминов; предоставлении прав в отношении маршрутов, согласованных для эксплуатации воздушных сообщений; об устранении дискриминации или несправедливой конкурентной практики; о назначении или полномочиях авиаперевозчика или нескольких авиаперевозчиков для осуществления согласованных перевозок; о праве отменять или приостанавливать действие разрешения на эксплуатацию, предоставленного авиаперевозчику другой стороны; о емкости и регулировании объема перевозок; о тарифах; о статистике; о правах, предоставляемых назначенному авиаперевозчику каждой стороны для осуществления коммерческой деятельности на территории другой стороны; об освобождении от налогов на корпоративную прибыль авиаперевозчика; о сборах с пользователей за использование аэропортов и маршрутных аэронавигационных средств назначенным авиаперевозчиком. Приведенный перечень статей не является исчерпывающим.

3 вопрос. Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г.

Воздушный кодекс Российской Федерации — кодекс, закрепляющий правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации.

Государственное регулирование данных сфер направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках и авиаработах, обороны и безопасности государства, охраны его интересов, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

Установлено, что воздушное законодательство Российской Федерации состоит из кодекса, федеральных законов, указов Президента и постановлений Правительства РФ, федеральных правил использования воздушного пространства и авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов. Если международным договором установлены иные правила, чем предусмотрены кодексом, применяются нормы договора.

Определены особенности госконтроля за деятельностью в области гражданской авиации. Его цель — обеспечить безопасность полетов воздушных судов, авиационную безопасность и качество работ и услуг. Для осуществления такого контроля уполномоченный орган создает инспекторские службы. Требования служб и инспекторов, предъявленные в связи с проведением проверок, обязательны для исполнения всеми лицами.

Урегулирован порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов. Они разбираются комиссией в обязательном порядке независимо от категории судна (гражданское, государственное, экспериментальное) и его государственной принадлежности. Цель — определить причины происшествия (инцидента) и принять меры по его предотвращению в будущем. Установление виновника и ответственности не входит в задачи расследования.

Определена ответственность перевозчиков, эксплуатантов и грузоотправителей в различных ситуациях. Установлены порядок предъявления требований, лица, имеющие на это право, размеры ответственности и др. Также предусмотрены положения об обязательном страховании ответственности поименованных лиц.

Кодекс введен в действие с 1 апреля 1997 г. Его положения применяются к гражданским правоотношениям, возникшим после этой даты. Если правоотношения возникли до введения кодекса в действие, его нормы применяются к тем правам и обязанностям, которые возникли после.

Воздушный кодекс Российской Федерации состоит из 18 глав (общей сложностью 137 статей):

1. Общие положения
2. Государственное регулирование использования воздушного пространства
3. Государственное регулирование деятельности в области авиации
4. Государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации
5. Воздушные суда
6. Аэродромы, аэропорты и объекты единой системы организации воздушного движения
7. Авиационный персонал
8. Экипаж воздушного судна
9. Авиационные предприятия
10. Полеты воздушных судов
11. Международные полеты воздушных судов
12. Авиационная безопасность
13. Поиск и спасание

14. Расследования авиационного происшествия или инцидента
15. Воздушные перевозки
16. Авиационные работы
17. Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя
18. Заключительные положения

4 вопрос. Нормативные правовые акты, регулирующие таможенный контроль при международных воздушных перевозках.

Принцип разрешительного порядка международных полетов в суверенном воздушном пространстве является производным от принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством. В соответствии с этим принципом любые международные полеты иностранных предприятий и лиц допускаются только с разрешения суверенного государства.

Принцип разрешительного порядка образует юридическую основу властных полномочий государства применительно к правовому регулированию международных полетов в пределах его территории. Эти полномочия проявляются в законодательной, исполнительной и судебной областях. В законодательной области государство по своему усмотрению определяет: а) основания законности выполнения международных полетов (международный договор, специальные разрешения и т. п.); б) порядок выдачи разрешений, которые уполномочивают национального и иностранного авиаперевозчиков осуществлять международные воздушные перевозки; в) требования, которые обязательны при выполнении международных полетов в пределах государственной территории; г) меры контроля за международными полетами над государственной территорией; д) меры по недопущению и пресечению полетов в суверенном воздушном пространстве без своего согласия; е) меры наказания за нарушение установленного разрешительного порядка.

В исполнительной сфере государство назначает полномочные органы по воздушному транспорту, которые непосредственно отвечают за регулирование всех аспектов гражданского воздушного транспорта, как технических (т. е. аэронавигации и авиационной безопасности), так и экономических (или коммерческих). В области аэронавигации функции контроля за соблюдением разрешительного порядка выполняют органы управления воздушным движением (УВД), которые следят за всеми международными полетами национальных и иностранных воздушных судов, начиная со времени пересечения ими государственной границы и следования по установленной международной трассе до посадки в аэропорту назначения. Аналогичным образом органы УВД контролируют вылет национальных и иностранных воздушных судов из аэропорта вылета до их выхода за пределы государственных

границ. Органы УВД не занимаются охраной воздушных границ: эти функции осуществляют органы противовоздушной обороны.

Чикагская конвенция 1944 г. проводит различие между режимами международного нерегулярного полета (ст. 5) и регулярного международного воздушного сообщения (ст. 6). По смыслу ст. 5 каждое государство предоставляет право осуществлять транзитные полеты и совершать посадки с некоммерческими целями всем воздушным судам других государств, осуществляющих международные нерегулярные полеты, «без необходимости получения предварительного разрешения». Далее в этой статье говорится, что нерегулярные коммерческие полеты также «пользуются привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие права, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными».

Практическим последствием ст. 5 стало регулирование международных нерегулярных перевозок в соответствии с правилами, действующими в отдельных государствах. Существует лишь небольшое количество двусторонних и многосторонних соглашений, в которых предусматривается совместное регулирование.

В Российской Федерации действует специальный порядок выдачи разрешений на разовые полеты воздушных судов. Его определяет Инструкция о взаимодействии федеральных органов исполнительной власти по согласованию и выдаче разрешений на разовые полеты воздушных судов иностранных государств в Российской Федерации, утвержденная приказом Минтранса России 14 мая 2001 г. Издан Сборник аэронавигационной информации Российской Федерации, утвержденный распоряжением Минтранса от 5 июня 2003 г. Кроме того, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта 5 марта 2005 г. издала Распоряжение «О порядке оформления разовых разрешений на полеты гражданских воздушных судов», в котором указан перечень документации, предоставляемой для оформления разового разрешения на полет и порядок его согласования с этой службой в случае перегона воздушного судна из-за рубежа и за рубеж. Что касается нерегулярных полетов, то выдача разрешений на такие полеты осуществляется в соответствии с Временным порядком реализации Федеральным агентством воздушного транспорта полномочий авиационных властей по выдаче разрешений на выполнение международных нерегулярных полетов, в том числе по перевозке пассажиров (грузов) в случаях, предусмотренных международными соглашениями, принятым Федеральным агентством воздушного транспорта в виде Распоряжения от 1 февраля 2006 г.

В нем определена процедура выдачи Росавиацией разрешений на осуществление международных нерегулярных полетов, в том числе по перевозке пассажиров (грузов) в случаях, предусмотренных международными соглашениями. распоряжение охватывает совокупность международных

нерегулярных полетов, для выполнения которых необходимо получить разрешение от российских авиационных властей. Как это видно из документа, такие полеты не обязательно связаны с перевозками. Под действие порядка выдачи разрешений подпадают разовые транзитные пролеты, специальные международные полеты на аэродромы и аэропорты, не открытые для международных полетов, разовые полеты гражданских воздушных судов иностранных государств.

В документе предусмотрены три процедуры. Одна касается порядка выдачи разрешений российским эксплуатантам на выполнение международных нерегулярных полетов, в том числе по перевозке пассажиров (грузов) в зарубежные аэропорты, а также специальных полетов и перевозок из аэропортов, не открытых для международных полетов. Другая — порядка выдачи разрешений иностранным эксплуатантам на международные нерегулярные полеты на аэродромы и в аэропорты Российской Федерации, открытые и не открытые для международных полетов, а также транзитных пролетов с посадкой на российской территории. Наконец, последняя процедура определяет особенности согласования и выдачи разрешений на международные нерегулярные полеты в выходные и праздничные дни. Хотя в распоряжении есть ссылка на международные соглашения, речь в нем идет лишь о наличии у российского эксплуатанта (авиапредприятия) документа, подтверждающего «согласие назначенного перевозчика, выполняющего международные регулярные перевозки по заявленной воздушной линии, если в соответствии с межправительственным соглашением о воздушном сообщении или соглашением авиационных властей требуется такое согласие». такая же процедура установлена в отношении иностранных эксплуатантов.

Контрольные вопросы:

1. Из каких разделов состоит Чикагская конвенция 1944 года?
2. Кто выполняет функции контроля в области аэронавигации за соблюдением разрешительного порядка?
3. Сколько глав в воздушном кодексе Российской Федерации? Перечислите основные.
4. В заключается цель деятельности госконтроля в области гражданской авиации?
5. В чем заключается принцип разрешительного порядка международных полетов в суверенном воздушном пространстве?
6. Международные авиационные регламенты, являются рекомендациями международных организаций или обязательными для исполнения государствами — членами ИКАО?

Лекция 5

Тема: Общие правила перевозки пассажиров.

Учебные вопросы:

1. Каналы продаж.
2. Технология бронирования перевозки пассажира, багажа.
3. Новые технологии продажи перевозок.
4. Оформление перевозки пассажира и багажа

1 вопрос. Развитие современных информационных технологий значительно влияет на методы и формы работы предприятий, как в сфере промышленного производства, так и в сфере услуг.

Продажа авиаперевозок является одним из наиболее важных этапов в деятельности авиакомпании.

В настоящее время авиакомпаниями мира применяются различные методы предложения своих услуг на рынке – каналы продаж. Существуют два возможных канала продаж:

Прямые каналы – собственная продажа; Продажа через посредников агентская продажа (рис. 1). Собственная продажа включает в себя сеть офисов собственных продаж, представительств, продажи через Интернет и телефонный центр, а так же сотрудничество с корпоративными клиентами по двухсторонним договорам.

Сеть собственных продаж – это собственные офисы авиакомпании, в которых осуществляется продажа перевозок только на рейсы данной авиакомпании. Все расходы по содержанию сети берет на себя авиакомпания, ее задача правильно разместить необходимое количество точек продажи.

Продажа через представительства подразумевает продажу билетов на рейсы авиакомпании за рубежом по собственному каналу.

Продажа через Интернет осуществляется с помощью компьютерной сети. Для этого необходима развитая кредитная система с использованием кредитных карт, эффективная служба доставки, внедрение новых компьютерных технологий.

Телефонный центр позволяет получить оперативную информацию о расписании, прилете и вылете воздушных судов, бронировать места на рейсы авиакомпании.

Агентская продажа подразумевает продажу через непосредственно агентов, через агентов-консолидаторов и по трехсторонним договорам.

Агенты продают билеты авиакомпании и получают за это стандартный процент комиссии, плюс бонусные комиссионные за увеличение объемов продаж.



Рисунок 1 - Каналы продаж авиаперевозок

Агенты-консолидаторы обычно работают с одним направлением перевозки или с блоками мест.

Трехсторонние договора заключаются между авиакомпанией, агентом и корпоративным клиентом. При этом агент получает дополнительный бонус, а клиент скидки или услуги.

Агентская продажа билетов на рейсы авиакомпании может осуществляться несколькими способами:

- На собственных бланках авиакомпании.
- На стандартных перевозочных документах систем взаиморасчетов (ТКП/BSP/ARC) – бланк имеет стандартный вид и на нем может быть оформлена перевозка на любую авиакомпанию, участника системы взаиморасчетов.
- Продажи по Interline, то есть передача пассажиров с одной авиакомпании на рейсы другой, куда первая не летает. Это позволяет клиентам покупать билет

на перевозку, включая любое количество поездок, на любое количество авиакомпаний за один раз в одном виде валюты. Никакая

авиакомпания не может летать во все аэропорты мира. При наличии между перевозчиками соглашения Interline, любой пассажир может сделать это.

- Продаж по Code sharing. Это позволяет авиакомпании, не выполняющей рейсы на маршруте, при совместном использовании кодов продавать обслуживание таким же образом, как если эта компания была бы эксплуатантом на этой линии.

- Продажа перевозок через генерального агента (General Sales Agent-GSA). В межправительственном соглашении о воздушном сообщении оговаривается коммерческое право каждой из сторон на свободную продажу своих перевозочных документов в другой стране. Если права свободной продажи предоставлено не было, авиакомпания должна организовать продажу своих перевозок в стране, куда открываются ее полеты, через назначенного генерального агента.

Авиакомпания назначает Генерального Агента, который имеет право за свой счет, но от лица авиакомпании, организовывать продажи в своем регионе.

2 вопрос. Технология бронирования перевозки пассажира, багажа
Закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату (бронирование) является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира и багажа.

При бронировании, как правило, используются автоматизированные системы бронирования.

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

Бронирование пассажирского места и провозной емкости для пассажира предполагает перевозку пассажира и его багажа в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование.

Бронирование производится в сроки и в порядке, установленные перевозчиком. Пассажир при бронировании сообщает необходимую информацию о своих персональных данных и, при наличии, – об особых условиях перевозки пассажира, багажа.

При бронировании пассажиру предоставляют достоверную и полную информацию:

- о расписании движения воздушных судов;
- о наличии свободных пассажирских мест и провозных емкостей;
- о тарифах и условиях применения тарифов;
- о правилах перевозчика;
- об условиях договора воздушной перевозки пассажира;

- об условиях обслуживания на борту воздушного судна;
- о типе воздушного судна;

- о перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку;
- другую сопутствующую информацию.

При бронировании пассажиру производят подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения. При бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик либо уполномоченный агент имеет право не закреплять за пассажиром конкретное пассажирское место в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. В этом случае номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается при регистрации пассажира.

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

Если пассажир, имеющий билет с открытой датой отправления, обращается с просьбой о бронировании перевозки, а перевозчик не имеет возможности предоставить пассажирское место и провозную емкость в течение срока действия договора, то перевозчик или уполномоченный агент должен произвести бронирование на ближайший рейс, на котором имеется свободное пассажирское место и провозная емкость того класса обслуживания, который соответствует оплаченному тарифу.

Для бронирования необходимо согласовать с перевозчиком перевозку:

- пассажира с ребенком до 2 лет;
- ребенка, не сопровождаемого совершеннолетним пассажиром, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;
- тяжелобольного пассажира;
- больного на носилках;
- пассажира, лишенного слуха, без сопровождающего;
- пассажира, лишенного зрения, с собакой-поводырем;
- несопровождаемого пассажира, лишенного зрения и/или слуха, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;
- пассажира, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании (пассажир с ограниченной подвижностью);
- пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы;
- багажа, превышающего установленную перевозчиком норму бесплатного провоза багажа (сверхнормативный багаж);
- багажа, габариты одного места которого в упакованном виде превышают двести три сантиметра в сумме трех измерений (негабаритный багаж);

- багажа, вес одного места которого превышает тридцать два килограмма (тяжеловесный багаж);

- багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна;
- собак, кошек, птиц и других мелких комнатных (прирученных) животных (комнатные животные (птицы));
- животных, птиц, насекомых, рыб и т. п. (живность);
- человеческих останков и останков животных.

Бронирование аннулируется без предупреждения пассажира, в случае если пассажиром не произведена оплата перевозки в установленный перевозчиком или уполномоченным агентом срок и ему не оформлен билет.

Если пассажир не воспользовался забронированным пассажирским местом на каком-либо участке маршрута перевозки, то пассажир должен сообщить перевозчику о намерении продолжить перевозку на последующих участках маршрута перевозки.

Если пассажир не сообщил перевозчику о намерении продолжить перевозку, перевозчик имеет право аннулировать бронирование на каждом последующем участке маршрута перевозки без уведомления пассажира. При этом обязательство перевозчика по перевозке пассажира не прекращается.

При бронировании перевозки с пересадкой пассажира в аэропорту, указанном в перевозочном документе, в течение двадцати четырех часов с одного рейса на другой рейс для дальнейшего следования по маршруту перевозки (аэропорт трансфера), перевозчик или уполномоченный агент обязан обеспечить бронирование и получить подтверждение о бронировании на всех участках перевозки пассажира, в том числе на участках, перевозка по которым выполняется другими перевозчиками.

Время стыковки должно позволить пассажиру прибыть на регистрацию в установленное время для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра, и выполнить требования, связанные с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Ряд авиакомпаний используют при бронировании технологию «овербукинг» или продажа одного и того же места на авиарейсе двум и более лицам.

Овербукинг (от англ. "overbooking" – «перебронирование», «избыточное бронирование»). В ситуации овербукинга забронированное место получает тот пассажир, который первым явился на регистрацию в аэропорт.

Ситуация овербукинга может возникнуть по разным причинам. Во-первых, обычной практикой является плановый, «управляемый» овербукинг. Авиакомпании сознательно бронируют больше мест, чем имеется в наличии, с учетом статистики отказов клиентов (часть клиентов, по статистике, в последний момент отказываются от поездки или опаздывают на рейс).

К сожалению, статистика отражает лишь усредненное положение вещей и может возникнуть ситуация, когда на рейс явятся все пассажиры. В этом случае «опоздавшим» пассажирам предлагаются альтернативные рейсы. Пострадавшие вправе рассчитывать на определенные компенсации (отель на время ожидания альтернативного авиарейса, повышение класса обслуживания; материальную компенсацию за задержку в виде МСО, который в течение последующего года может быть использован для покупки билета или оплаты других услуг авиакомпании, например отправки сверхнормативного багажа; бесплатные обеды и экскурсии и т.п.).

Второй причиной овербукинга являются аварии (например, поломка самолета). Поскольку при таких ситуациях число пострадавших пассажиров может оказаться весьма значительным, возможностей для быстрого урегулирования ситуации остается меньше.

Третьей причиной овербукинга являются технические просчеты (если, например, турагент забыл занести ваши данные в систему бронирования авиабилетов) или недобросовестная практика со стороны турагентов или туроператоров.

3 вопрос. Новые технологии продажи перевозок

Ввиду неуклонно растущих сборов за бронирование существующие каналы продаж, подпавшие под влияние АСБ/ГРС, стали чересчур накладны для авиакомпаний.

С развитием Интернета, этого нового распределительного канала, лояльного по отношению к потребителю, становится очевидно, что чаша весов будет все больше склоняться в пользу наименее затратных вариантов продажи товаров и услуг.

Бронирование билетов через традиционных турагентов может стоить авиакомпании 15 -20% от полученной выручки. Бронирование, осуществляемое непосредственно клиентом через веб-сайт авиакомпании, может стоить перевозчику всего 3-5% от стоимости билета.

Внедрение технологии Internet-продаж совместно с электронным билетом (ЕТ) является одним из наиболее значительных факторов снижения затрат авиакомпаний и повышения удобств для потенциальных пассажиров.

Процесс Internet-продаж авиаперевозок можно разделить на следующие составные части:

- поиск необходимого маршрута и выбор рейса, тарифа;
- бронирование перевозки;

- оплата забронированной перевозки;
- оформление билета;
- получение билета.

Каждая из составных частей разбивается на ряд шагов, которые могут быть различными в зависимости от выбранного вида оплаты и способа получения оформленного билета.

Несмотря на нестабильность интернет-сайтов, которые то возникают, то исчезают, и расширение источников информации (традиционные агентства, агентства онлайн, реклама в газетах, на радио и ТВ, баннерные объявления в Интернете, факсы поставщиков), потребители считают Интернет самым верным местом поиска наиболее привлекательных – то есть, дешевых – тарифов. Интернет – информационно насыщенная среда, быстро и эффективно снабжающая потребителя сведениями, которые необходимы ему для принятия осмысленного решения. Хотя подчас бронирование в он-лайн отнимает больше времени, чем обращение к услугам трэвел-агента, тем не менее, легкость доступа (круглосуточно семь дней в неделю) и возможность получения дополнительной информации – решающие аргументы в пользу такого способа покупки.

При продаже авиаперевозки через Интернет существует ряд ограничений:
Ограничения при бронировании:

- бронирование выполняется только через веб-сайт авиакомпании;
- при бронировании используется ограниченное количество тарифов;
- могут использоваться тарифы имеющие ограничения по времени оплаты и по возврату;
- при бронировании определяется максимальное время для оплаты билета, которое зависит от различных факторов: региона, типа рейса, типа самолета, времени вылета, загрузки, вида тарифа и др.;
- бронирование разрешается только после авторизации (регистрации) клиента на веб-сайте авиакомпании;
- запрещается бронировать билет с открытой датой вылета;
- подтверждение бронирования перевозки по премиальному сертификату осуществляется только после подтверждения списания баллов;
- количество участков перевозки в одном PNR ограничивается авиакомпанией.

Ограничения по порядку оплаты:

- при оплате билета он-лайн возврат осуществляется только в офисах собственных продаж;
- возврат средств производится в валюте платежа с использованием соответствующего платежного инструмента (банковской карты) со «снятием» slip на возврат;
- не допускается возможность смешанной оплаты;
- при отсутствии у пассажира возможности произвести оплату он-лайн он может в пределах ограниченного времени (Time limit) произвести оплату в офисах собственных продаж авиакомпании.

Ограничения по порядку оформлений:

- оформление билета производится на основании записи в PNR. о проведенном платеже (коде авторизации платежной системы) или оплаты пассажиром билета при личном обращении в офис собственных продаж.

Ограничения по порядку получения билетов:

- при бумажной технологии оформления перевозки: в городском офисе собственных продаж авиакомпании свыше 8 часов до вылета, в аэропорту вылета не менее чем за 4 часа до вылета, курьером, заказным письмом;
- при оформлении электронного билета – на электронную почту.

За исключением сайтов, принадлежащих собственно поставщикам туруслуг, ни один из существующих сайтов бронирования не работает в абсолютной независимости от какой-либо ГРС. Именно ГРС обеспечивают онлайн-доступ к обширной информации по тарифам и наличию мест, но в силу исторически сложившейся структуры такой информации ГРС могут даже тормозить работу и сужать поисковые возможности Интернета. Однако это лишь подстегивает технологический прогресс в секторе трэвел-сайтов. Открытая конкуренция и возможность опробовать новые технологии – в этом, несомненно, кроется главная привлекательность данного канала продаж трэвел-услуг, что, собственно, и гарантирует его дальнейшее бурное развитие.

Сборы ГРС за бронирование формируются олигопольно из-за ограниченного числа конкурентов на рынке АСБ. Эти сборы в конечном счете авиакомпании перекладывают на клиентов.

В настоящее время в интернет – пространстве Российской Федерации и стран СНГ представлены четыре вида сайтов:

1. Сайты крупных трэвел-агентств (туроператоров). На этих сайтах хранится ресурс мест, принадлежащих туроператору на чартерные и регулярные рейсы разных авиакомпаний, а также места в отелях. Осуществляется бронирование через интернет не только отдельно авиаперевозок, но и пакета услуг, включающего в себя: авиабилет, трансфер, проживание, питание.

Бронирование туров на этих сайтах возможно только для самого туроператора и турагентов, заключивших с этим туроператором агентское соглашение на бронирование и продажу туристических услуг. Для частных лиц эти сайты работают в режиме он-лайн информирования с предоставлением достоверной информации о ценах, наличии свободных мест, возможных вариантах размещения. Также частное лицо может «заказать» по e-mail интересующий его вариант без гарантии предоставления этого варианта в момент прибытия клиента в офис продаж.

2. Сайты крупных авиакомпаний. На сайтах представлена информация об авиакомпании, расписание выполняемых рейсов, перечень применяемых тарифов, условия применения тарифов, адреса представительств, адреса касс, важная информация для пассажиров, условия перевозки детей, животных, багажа и грузов, новости авиакомпании. Производится прямая продажа ресурса мест самим перевозчиком. В режиме реального времени клиент может забронировать авиабилет на интересующее его

направление и с применением выгодного тарифа без сервисных сборов выкупить его по предлагаемым условиям. В большинстве случаев это за наличный расчет и в кассах,

принадлежащих перевозчику. Возможны и другие варианты: кредитная карта, платежное поручение, доставка на дом и т. д.

3. Сайты турагентств и агентств по продаже авиаперевозок. На этих сайтах представлены данные несущие в большинстве случаев только рекламный и информационный характер. Но и здесь можно забронировать место по предложенной схеме: заявка с данными клиента поступает к оператору агентства, обрабатывается, оператор в ГРС бронирует место, отвечает клиенту, клиент выкупает авиабилет в предложенных оператором местах. Но так как бронируемые места находятся в ГРС, и оператор не может менять тайм-лимит в заказе, клиенту нужно приезжать в агентство и выкупать билет заранее. В противном случае место возвращается в систему и заказ аннулируется.
4. Сайты ГРС. Здесь хранится ресурс мест почти всех авиакомпаний. Пользователь, будь то агент по продаже авиаперевозок или частное лицо может забронировать авиабилет с созданием PNR. Существенным отличием бронирования частного лица от бронирования, осуществляемого агентом, является то, что агент «входит» в систему под своим собственным идентификационным номером, присвоенным ему системой, и несет материальную ответственность за проведенную операцию. Запрос происходит по схеме: пассажир-бронирование-непосредственная выписка билета, реже – бронирование с Time limit. А частное лицо бронирует авиабилет по той же схеме, что и бронирование через онлайн-агентство: заявка – обработка заявки оператором, тайм-лимит, выкуп авиабилета в предложенных агентствах.

4 вопрос. Оформление перевозки пассажира и багажа

К перевозочным документам относятся:

- Пассажирский билет и багажная квитанция (Passenger Ticket and Baggage Check);
- Ордер разных сборов (Miscellaneous charges order – MCO);
- Квитанция на оплату сверхнормативного багажа (Excess Baggage Ticket – ЕВТ);
- Электронный многоцелевой документ (Electronic Miscellaneous Document – EMD).
- Квитанция разных сборов.

Договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом и багажной квитанцией.

Договор воздушной перевозки пассажира оформляется одним билетом или оформленным вместе с ним дополнительным(и) билетом(ами), в котором(ых) указывается номер билета, к которому он(и) оформлен(ы).

Перевозочные документы оформляются перевозчиком или уполномоченным агентом.

Оформление перевозочных документов осуществляется путем внесения необходимых данных в электронную или бумажную форму перевозочного документа в ручном, автоматизированном или электронном режиме.

Оформление билета, после бронирования производится в сроки, установленные перевозчиком.

Для оформления оплаты платежей перевозчиком или уполномоченным агентом используется документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий:

- оплату сборов и услуг (ордер разных сборов, электронный многоцелевой документ);

- оплату перевозки багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, багажа с объявленной ценностью, иного багажа, подлежащего дополнительной оплате (квитанция для оплаты сверхнормативного багажа);

- оплату сборов и услуг (квитанция разных сборов).

Для оформления перевозочных документов и документов об оплате платежей могут применяться собственные документы перевозчика и (или) документы, выпущенные по договору с перевозчиками другой организацией, обеспечивающей осуществление взаиморасчетов между перевозчиками и другими участниками перевозочного процесса.

Документы для оформления авиаперевозок представляют собой бланки стандартных форм перевозочных документов (СПД), имеющие денежную стоимость.

4. 1 Пассажирский билет и багажная квитанции (Passenger Ticket and Baggage Check)

Пассажирский билет дает право на перевозку пассажира и его багажа от пункта отправления до пункта назначения по маршруту и классу обслуживания, указанные в билете.

Билет является перевозочным документом, в котором определены условия и правила перевозки пассажира и его багажа, а также является платежным документом строгой отчетности, обеспечивающим оплату авиакомпании расходов за воздушную перевозку.

Билет является именным документом и оформляется для каждого пассажира отдельно и не может быть передан другому лицу.

При продаже перевозок используются два вида билетов: собственные бланки билетов авиакомпании и нейтральные бланки билетов, их чаще называют стандартные перевозочные документы (СПД).

СПД выпускаются системами взаиморасчетов и используются для продажи перевозок всех авиакомпаний, членов данной системы взаиморасчетов

(ТКП, BSP IATA, ARC ATA).

Все форматы билетов определяются 722 серией резолюций IATA. В практике использовались и используются билеты следующих форматов, определенные Руководством IATA по оформлению билетов:

- билет ручного оформления (авиакомпания, BSP);
- билет переходный автоматизированного оформления авиакомпании формата TAT;
- билет переходный автоматизированного оформления BSP формата

ОРТАТ;

- билет автоматизированного оформления формата АТВ (АТВ1, АТВ2) авиакомпания, BSP;
- электронный билет (ЕТ).

В настоящее время бланки типа: билет ручного оформления, Автоматический копирующийся Билет (Сэндвич), Автоматизированный купонный билет с посадочным талоном становятся историей. Электронный билет становится единственным типом авиационного билета.

Однако приведем пример информации, содержащейся в бланке международного билета типа TAT, т.к. в электронном билете она содержится в полном объеме.

Transitional automated ticket (TAT) – «Копирующийся» автоматический билет (Сэндвич).

Билет состоит из обложки, на которой представлены логотипы авиакомпании или IATA (ТКП), текстовой части, в которой представлены: Важная информация для пассажира, Условия договора воздушной перевозки, Правила перевозки пассажиров и багажа и части, непосредственно определяющей перевозку, которая состоит из купонов: контрольного, для агента, полетных, для пассажира.

Контрольный купон (зеленого цвета) изымается при выдаче билета в агентстве продажи билетов и прилагают к отчету о проданных билетах вместе с неиспользованными купонами.

Купон для агента (розового цвета) изымается при выдаче билета в агентстве продажи билетов и хранят в архиве агентства.

Полетный купон (желтого или бежевого цвета) на конкретный участок маршрута отрывают при регистрации в аэропорту отправления.

Билеты могут содержать 1, 2 или 4 полетных купона. Наиболее широкое распространение получил бланк с четырьмя полетными купонами. Если

маршрут содержит меньшее количество перелетов, то на лишних купонах в графе «Маршрут» печатается слово VOID (недействителен для перевозки), а сам купон изымается агентом.

Пассажирский купон (белого цвета) является документом, подтверждающим заключение договора на воздушную перевозку, а также документом, необходимым при подаче претензии перевозчику.

Для каждого перевозчика и участка маршрута оформляется отдельный полетный купон. Полетные купоны должны использоваться в том порядке, в

котором они находятся в билете в строгой последовательности от пункта отправления до пункта назначения, указанного на купоне «Для пассажира». Полетные купоны не принимаются ни для каких операций без пассажирского купона.

За счет использования карбонированного слоя все купоны билета пропечатываются одновременно. Несомненное преимущество такого билета в том, что для его выпуска могут использоваться сравнительно дешевые матричные принтеры. Однако формат ТАТ связан с целым рядом недостатков, включая низкую степень защиты, а главное – сложность достижения высокой степени автоматизации, особенно при обработке полетных купонов в авиакомпаниях, что приводит к большим объемам ручной работы и высоким затратам.

Чтобы преодолеть недостатки формата ТАТ, в IATA был разработан более прогрессивный стандарт – АТВ (Automated Ticket / Boarding pass), который, в свою очередь, вводился в два этапа. Наиболее прогрессивный из всех бумажных форм билетов – формат АТВ2 – активно применяется как в подавляющем большинстве западных авиакомпаний, так и в качестве нейтрального стока в IATA BSP/ARC.

Стандарт АТВ2 подразумевает последовательную печать купонов билета, а главное – наличие специальной магнитной полосы на оборотной стороне купона. Информация на магнитную полосу наносится в момент выпуска билета и разбита на четыре дорожки в трех секторах (один из которых находится на отрывной части купона). Таким образом, формат АТВ2 позволил повысить степень защиты билета, ускорил процесс регистрации в аэропорту. Автоматический вызов PNR (Passenger Name Record) пассажира после сканирования купона и послеполетная обработка купона может также производиться автоматизировано – со сканированием всей необходимой информации с магнитных полосок купона. При этом для печати таких билетов требуются более дорогие специализированные принтеры.

Как бы ни совершенствовались технологии работы, использование бумажного билета не позволит избавиться от целого ряда недостатков, в том числе – необходимости бумажного документооборота (трудоемкие и затратные задачи приобретения, распределения и контроля за стоком). Кроме того, выпуск бумажного билета подразумевал необходимость доставки билета клиенту, либо присутствие пассажира в офисе агентства или авиакомпании.

При выпуске бумажного билета в системе бронирования создаются электронные записи по каждому выпущенному билету. Это позволяет, в частности, выпускать отчеты о продажах. Поэтому вполне логичной стала постановка задачи: а нельзя ли ограничиться созданием записи о билете только

в электронной форме и признать это в качестве «перевозочной документации». Так появилась идея электронного билета, также закрепленная в рекомендациях

IATA (Резолюция – 722g).

Начиная с декабря 2007 г., вступил в силу федеральный закон № 314-ФЗ «О внесении изменения в статью 105 воздушного кодекса российской федерации», в котором говорится следующее: «Билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок».

Электронный авиабилет это сохранение полной информации об авиаперелете, включая данные пассажира, маршрут его следования, оплату в базе АСБ. Использование электронного билета гарантирует те же права и возможности для пассажира, которые он имел с обычным билетом на бланке. Электронный билет можно забронировать заранее, оплата же производится любым удобным для пассажира способом – за наличный или безналичный расчет, банковской картой. Сразу после оплаты билета клиент получает маршрут-квитанцию с детальной информацией о перелете. Маршрут-квитанция это обыкновенный лист формата А4 на котором распечатана вся информация о предстоящем перелете.

4.2. Квитанция на оплату сверхнормативного багажа (Excess Baggage Check – EBC);

Квитанция на оплату сверхнормативного багажа является стандартным перевозочным документом, удостоверяющим оплату перевозки багажа сверх нормы бесплатного провоза, установленной перевозчиком для соответствующего класса обслуживания, указанного на соответствующем полетном купоне билета, или оплату вещей и предметов, перевозка которых подлежит обязательной оплате.

К вещам и предметам, воздушная перевозка которых подлежит обязательной оплате, независимо от установленной нормы бесплатного провоза багажа, относятся:

- багаж, габарит которого в упакованном виде по сумме трех измерений одного места превышает установленный перевозчиком размер в см;
- животные и птицы, за исключением собак-поводырей, сопровождающих слепых;
- телевизоры, аудио/ видео/ бытовая техника массой более 10 кг;
- цветы, саженцы растений, пищевая зелень, сушеные растения общей массой более 5 кг;
- курьерская корреспонденция и посылки более 5 кг;

- спортивные принадлежности для лыжного спорта;
- спортивные принадлежности для игры в гольф;
- велосипед;
- водные лыжи;
- спортивное снаряжение для виндсерфинга;

- спортивное снаряжение для подводного плавания.

Некоторые авиакомпании в последнее время вводят сезонный бесплатный провоз для спортивного инвентаря.

Взимание с пассажира установленного тарифа и сборов за провоз платного багажа осуществляется перевозчиком до начала перевозки в пункте отправления и включает оплату либо за всю перевозку до пункта назначения, либо до пункта транзита/трансфера. Необходимым условием может быть предварительное бронирование сверхнормативного багажа.

Если в пункте отправления пассажир предъявил к перевозке багаж в количестве меньшем, чем было предварительно забронировано и оплачено, разница в оплате между заявленной и фактической массой багажа подлежит возврату.

В случае увеличения пассажиром в пути следования массы перевозимого багажа, он обязан оплатить стоимость перевозки багажа, масса которого превышает норму бесплатной перевозки или превышает массу ранее оплаченного багажа. В случае уменьшения пассажиром в пути массы перевозимого багажа никаких перерасчетов по ранее произведенной оплате за багаж перевозчик не производит.

Если пассажир предъявил к перевозке багаж в большем количестве, чем было предварительно забронировано и оплачено, такой багаж принимается к перевозке только при наличии свободного тоннажа и соответствующей оплате. Квитанция на оплату сверхнормативного багажа состоит из отдельных купонов:

- контрольного купона/Audit coupon;
- купона для агента/Agent coupon;
- полетного купона 1/Flight coupon;
- купона для пассажира/Passenger coupon.

Для аннулирования квитанции платного багажа на купонах проводят две диагональные линии и пишут слово "VOID".

Контрольный купон (серого цвета) служит для контроля оформления и взимания оплаты, отрывается при оплате багажа и направляется с отчетом в отдел контроля доходов и расходов авиакомпании.

Купон для агента (розового цвета) остается у агента, оформляющего квитанцию платного багажа.

Полетный купон дает право на перевозку платного багажа между пунктами, указанными в графе "FROM/ОТ, TO/ДО", обведенной черной чертой.

Купон для пассажира удостоверяет перевозку платного багажа и остается у пассажира до окончания перевозки.

4.3 Ордер разных сборов (Miscellaneous Charges Order – MCO);

Ордер разных сборов является платежным документом строгой отчетности (БСО). МСО выдается на оплату:

- воздушной перевозки;
- перевозки багажа сверх нормы;
- перевозки несопровождаемого багажа;
- дополнительных услуг при воздушной или наземной перевозках;
- дополнительных сборов в связи с повышением или понижением тарифов;
- возврата сумм;
- гостиницы;
- РТА;
- сборов (за услуги при перевозке больных, повышении в классе обслуживания и пр.)

МСО включает:

- контрольный купон/Audit coupon;
- купон для агента/Agent coupon;
- обменный купон /Exchange coupon, 1-4;
- купон для пассажира/Passenger coupon.

МСО действителен один год с даты выдачи.

МСО с одним обменным купоном оформляется для определенной перевозки или наземного обслуживания с указанием определенного перевозчика или агента.

МСО с двумя или четырьмя обменными купонами оформляется для неопределенной перевозки и/или связанного с ней обслуживания.

При использовании МСО для оплаты воздушной перевозки выписываются билеты или квитанция платного багажа.

МСО не принимается к оплате, если он предъявляется без купона «Для пассажира».

МСО используется при оплате по РТА – уведомления о предварительной оплате перевозки (Prepaid Ticket Advised).

Если стоимость, указанная в обменном купоне, недостаточна для оплаты перевозки или обслуживания, с пассажира дополнительно получают разницу в оплате наличными.

Если стоимость обменного купона превышает сумму тарифа перевозки или обслуживания, то производится возврат разницы сумм путем выписки нового МСО.

4.4. Электронный многоцелевой документ (Electronic Miscellaneous Document – EMD)

В зависимости от услуги, на которую оформляется EMD, существует два обозначения EMD:

- EMD, связанный с электронным билетом, – сопутствующий EMD – (EMD-A);
- EMD, не связанный с электронным билетом, – независимый EMD (.EMD-S).

При оформлении EMD пассажиру выдается EMD (квитанция). В EMD (квитанции) содержится информация об услуге (документе), на которую оформляется EMD:

- для EMD-A:
 - об оплате перевозки сверхнормативного багажа;
 - об оплате перевозки багажа за дополнительную плату;
 - о сборе за объявленную ценность багажа;

- для EMD-S:
 - об уведомлении о предварительной оплате перевозки – РТА;
 - о сборе, установленном перевозчиком при изменении условий перевозки или при отказе от перевозки;
 - о сумме, вносимой в счет оплаты будущих перевозок (сумме, оставшейся после оформления билетов);
 - о возврате билетов; об использовании участков перевозки билета; о возвращенном билете, оформленном по РТА;
 - о возврате EMD, оформленного в качестве РТА; о возврате EMD, оформленного на сумму, внесенную в счет оплаты будущих перевозок и т. п.

4.5 Квитанция разных сборов (Miscellaneous Charges Form)

Квитанция разных сборов является документом СПД НСАВ-ТКП и предназначена для оформления:

- документа, заменяющего талон из листа талонов на право получения проездных билетов бесплатно или со скидкой;
- разных сборов за услуги, оказываемые пассажиру при продаже перевозок.

В качестве документа, заменяющего талон из листа талонов на право получения проездных билетов бесплатно или со скидкой, квитанция разных сборов (далее

– квитанция) оформляется при возврате билета или билетов. Для каждого неиспользованного талона оформляется отдельная квитанция (рис. 2)

МЕСТО ПОДШИВКИ / STAPLE HERE		КВИТАНЦИЯ РАЗНЫХ СБОРОВ MISCELLANEOUS CHARGES FORM		КОД И ПОРЯДКОВЫЙ НОМЕР / FORM AND SERIAL NUMBER К 95 43475889																					
ДАТА ВЫДАЧИ / DATE OF ISSUE 10 МАЙ 09		КЛИЕНТ / CLIENT Иванов И.И.		МЕСТО ВЫДАЧИ / PLACE OF ISSUE 26 МОВ 0178																					
КУПОН АГЕНТА / AGENT COUPON	КОЛИЧЕСТВО / QUANTITY 1		НАЗНАЧЕНИЕ ПЛАТЕЖА / PURPOSE OF PAYMENT																						
	ТАРИФ / FARE 1300.00 руб.		<table border="1"> <thead> <tr> <th>A/K CARRIER</th> <th>РЕЙС FLIGHT</th> <th>ДАТА DATE</th> <th>МАРШРУТ FROM - TO</th> <th>% УДЕРЖ. % PENALTY</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ШТРАФНЫЕ САНКЦИИ PENALTY</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>БРОНИРОВАНИЕ BOOKING</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>ПРОЧЕЕ / OTHERS</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			A/K CARRIER	РЕЙС FLIGHT	ДАТА DATE	МАРШРУТ FROM - TO	% УДЕРЖ. % PENALTY	<input type="checkbox"/>	ШТРАФНЫЕ САНКЦИИ PENALTY				<input type="checkbox"/>	БРОНИРОВАНИЕ BOOKING				<input type="checkbox"/>	ПРОЧЕЕ / OTHERS			
	A/K CARRIER	РЕЙС FLIGHT	ДАТА DATE	МАРШРУТ FROM - TO	% УДЕРЖ. % PENALTY																				
	<input type="checkbox"/>	ШТРАФНЫЕ САНКЦИИ PENALTY																							
	<input type="checkbox"/>	БРОНИРОВАНИЕ BOOKING																							
<input type="checkbox"/>	ПРОЧЕЕ / OTHERS																								
ИТОГО / TOTAL 1300.00 руб.		Сервисный сбор = 300 руб. билет = 1000 руб.																							
ФОРМА ОПЛАТЫ / FORM OF PAYMENT нал																									
ПЛАТЕЖНЫЙ ДОКУМЕНТ / PAYMENT ORDER NUMBER		ПРИМЕЧАНИЯ / REMARKS номер билета 6100000001																							

УТВ. МИНИСТЕРСТВОМ ФИНАНСОВ РФ В 1998 Г. КОД ФОРМЫ ПО ОКУД 0751322

Рисунок 2 - Квитанция разных сборов

Квитанция оформляется на имя пассажира, которому был выдан талон и на том же языке, что и принятый к возврату билет.

При возврате пассажиром билета, оформленного на основании квитанции, заменяющей талон из листа талонов на право получения проездных билетов бесплатно или со скидкой, новая квитанция пассажиру не выдается. Для каждого вида сбора оформляется отдельная квитанция. При перевозке группы пассажиров допускается оформлять одну квитанцию на каждый вид сбора. На бланке квитанции не оформляются сборы, установленные перевозчиком. Квитанция заполняется по купону агента. Пассажиру выдается купон клиента квитанции. Купон агента остается в агентстве.

Контрольные вопросы:

1. В чем отличие инвенторной и дистрибутивной системы?
2. Какие форматы билетов использовались и используются при заключении договора воздушной перевозки?
3. Какую перевозку необходимо согласовать с перевозчиком?
4. Какие каналы продажи используют авиакомпании?
5. Что оформляется ордером разных сборов?
6. Как оформляется перевозке группы пассажиров квитанция на каждый вид сбора?
7. Какое право дает полетный купон?
8. Что такое EMD?

Лекция 6

Тема: Технология обслуживания пассажиров в аэровокзалах.

Учебные вопросы:

1. Технологический процесс наземного обслуживания пассажиров.
2. Услуги аэропорта.
3. Информационное обеспечение.
4. Технологии обслуживания вылетающих пассажиров.
5. Технология обслуживания прилетевших пассажиров
6. Технология проведения предполетного и послеполетного досмотров.

1 вопрос. Технологический процесс наземного обслуживания пассажиров включает:

- технологию обслуживания в аэропорту отправления;
- технологию обслуживания в аэропорту прибытия (назначения);

- технологию обслуживания в аэропорту трансфера.

Наземное обслуживание пассажиров в аэропорту составляет около 1,5 часов, из которых 75% расходуется на выполнение предполётных формальностей и 25% – послеполётных.

Существуют две основные категории пассажиров:

- пассажиры, путешествующие с *деловыми целями*;
- пассажиры, путешествующие как *туристы*, по личным и религиозным причинам.

Основные характеристики пассажиров являются следующими:

- *пассажиры международных рейсов* – это пассажиры, совершающие поездки между странами и подлежащие проверке государственными пограничными и таможенными контрольными службами;

- *пассажиры внутренних рейсов* – это пассажиры, совершающие поездки по маршрутам, которые начинаются и заканчиваются в пределах границ одного и того же государства, и не подлежащие проверке государственными контрольными органами. В эту категорию пассажиров включаются также пассажиры со всех маршрутов, которые освобождены от проверки со стороны государственных контрольных органов. Сюда включаются перевозки внутри таможенного союза, экономического сообщества по зоне свободной торговли, в отношении которых правительства пришли к соглашению о свободном проезде людей и перевозке товаров. В зависимости от конкретных положений таких соглашений перевозки могут быть внутренними в одном направлении и международными в другом.

Специальные требования предъявляются к пассажирам, имеющим дополнительные отличительные особенности:

- *вылетающие пассажиры* – это пассажиры, использующие аэропорт для целей отправления из него в воздушное путешествие;

- *прилетающие пассажиры* – это пассажиры, прибывающие на воздушных судах в аэропорт и не продолжающие полет или не пересаживающиеся на другие рейсы;

- *транзитные пассажиры* – это пассажиры, прибывающие и вылетающие снова на том же самом воздушном судне. Они могут оставаться на воздушном судне, и в этом случае им не требуется никакого наземного обслуживания. В то же время может возникнуть необходимость разместить их в здании пассажирского аэровокзала на период пребывания воздушного судна в аэропорту, чтобы произвести уборку в салоне воздушного судна, и обеспечить соответствующий комфорт и обслуживание пассажиров. Кроме того, некоторые транзитные пассажиры могут подлежать пограничному контролю. Это относится к тем случаям, когда часть маршрута воздушного судна является внутренней, а другая часть – международной. Пассажиры, прибывающие международным рейсом, могут направляться в аэропорты, в которых нет пограничных контрольных служб, и поэтому они должны пройти соответствующий контроль в транзитном аэропорту;

г) *трансферные пассажиры* – это прибывающие по воздуху в аэропорт пассажиры, которые могут просто пересесть с одного рейса на другой для следования в другой пункт назначения. Специально для них необходимо обеспечить средства обслуживания, связанные с оформлением билетов, а также

с перевозкой их багажа на другое воздушное судно;

д) пассажиры авиации общего назначения и воздушных такси.

2 вопрос. Услуги аэропорта

Целый комплекс служб аэропорта предназначен для обеспечения удобств

и комфорта пассажиров. Любой пассажир может воспользоваться услугами:

- справочного бюро аэропорта;
- медицинского пункта;

- комнаты матери и ребенка;

- зала ожидания;

- камеры хранения;

- таможенного поста;

- пограничного поста;
- автостоянки.

Авиаперевозчик или обслуживающая организация должны обеспечить выполнение в аэропорту следующих видов **обязательных услуг** для всех пассажиров:

- зарегистрировать авиабилеты и оформить багаж на рейс, указанный в перевозочных документах;
- провести контроль авиационной безопасности;
- взвесить ручную кладь и багаж пассажиров;

 - доставить пассажиров к самолету;

обеспечить посадку на борт или высадку и доставить в аэровокзал;

- доставить багаж и груз до воздушного судна и погрузить на борт, либо выгрузить и доставить в аэровокзал;
- провести таможенный, пограничный, при необходимости, иммиграционный, санитарно-карантинный, ветеринарный, фитосанитарный контроль;

- при вынужденной посадке доставить пассажиров, багаж, груз с места посадки до ближайшего аэропорта;
- предоставить специальное помещение для родителей с детьми до пяти лет и женщинам, находящимся на второй половине срока беременности;

- предоставить звуковую и визуальную информацию о выполнении рейсов;
- информировать пассажиров о правилах поведения на борту воздушного транспорта;
- выдавать в индивидуальном порядке справки о движении воздушных

судов;

- пассажирам с детьми до семи лет и инвалидам обеспечить внеочередную посадку и высадку;
- предоставлять медицинские услуги.

Если рейс задерживается, прерывается или отменяется по вине авиаперевозчика, либо изменяется маршрут перевозки по техническим

причинам в связи с неблагоприятными метеорологическими условиями, то авиапредприятие обязано предоставить бесплатно следующие услуги:

- обеспечение двух телефонных звонков или двух сообщений по электронной почте;
- предоставление прохладительных напитков при ожидании более двух

часов;

- предоставление горячего питания из бортового рациона при ожидании более четырех часов (затем через каждые шесть часов днем, ночью – через восемь часов);

- предоставление места в гостинице, если вынужденная задержка воздушного судна или прерывание перевозки по вине авиаперевозчика затянулось более чем на восемь часов днем или более шести часов ночью;
- в случаях бесплатного предоставления гостиницы – доставку из аэропорта в гостиницу и обратно;
- хранение багажа.

Помимо комплекса услуг, предоставляемых авиаперевозчиком бесплатно, каждый пассажир может воспользоваться платными услугами:

- камеры хранения багажа;
- рестораны, кафе и бары;
- почтовые отделения;
- аптечные киоски;
- киоски периодической печати;
- гостиницы;
- комнаты матери и ребенка от пяти до семи лет;
- заказ частных объявлений с помощью звуковой связи аэропорта;
- упаковка ручной клади и багажа;
- киоски с предметами первой необходимости и сувенирами. Прохождение всех формальностей, связанных с полетом, занимает немало времени. Если пассажир хочет сэкономить время, избежав очередей и суеты, можете воспользоваться VIP-обслуживанием. Для VIP-пассажиров в аэропортах предоставляются следующие сервисные услуги:

- организация индивидуальной встречи авиапассажира (группы) при выходе из самолета или индивидуальной посадки в самолет (при необходимости используются специалисты со знанием иностранных языков);
- доставка пассажира специальным транспортом к самолету или от самолета в зону паспортного контроля;
- поднос багажа, ручной клади к месту регистрации, получение багажа и перенос его к транспорту;
- организация ускоренной регистрации авиабилетов, багажа;
- ускоренное прохождение таможенного и паспортного (при необходимости и санитарного) контроля в специально оборудованных пунктах (VIP-Lounge), а при их отсутствии в сопровождении служащего аэропорта;
- предоставление для ожидания рейса отдельного помещения;

- размещение личного или служебного транспорта пассажира (по заявке) на прилегающей к терминалу территории.

Кроме того, в VIP-залах предоставляются услуги городской связи, факс и ксерокс и проводится бесплатное обслуживание детей до 12 лет, следующих в сопровождении родителей.

3 вопрос. Информационное обеспечение

В аэропорту к услугам пассажиров авиаперевозчиком или обслуживающей организацией должна быть предоставлена визуальная или звуковая информация, сообщающая:

- время прибытия или отправления воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию;
- место, время начала и окончания процедуры регистрации на рейс пассажиров и багажа;
- время начала посадки пассажиров на борт самолета, выполняющего полет по расписанию;
- о задержке воздушного судна относительно расписания и ее причине;

- расписание рейсов, стоимость перевозки по имеющимся маршрутам и условия оплаты перевозки для детей и других льготных категорий пассажиров;

- правила перевозки пассажиров, багажа;

- расписание движения транспорта между аэропортом и ближайшим населенным пунктом;
- адреса и правила продажи и бронирования билетов на авиатранспорт;

- правила и порядок проведения досмотра пассажира и багажа перед вылетом;
- правила прохождения пограничного и таможенного контроля, а также других формальностей пассажирами международных рейсов.

4 вопрос. Технологии обслуживания вылетающих пассажиров

Вылетающие пассажиры прибывают в АВК наземным общественным, личным автотранспортом, такси, а также железнодорожным транспортом.

На входах в Терминал располагаются пункты досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа и посетителей. Они оборудованы интроскопами для осуществления контроля вещей пассажиров и посетителей, а также

стационарными и ручными металлоискателями для контроля пассажиров и иных лиц. Досмотр вещей пассажиров производится в соответствии с требованиями Норм, правил и процедур, действующих в аэропорту.

Для обеспечения возможности получения пассажирами услуг и информации в зале вылета располагаются зоны размещения стоек справочного бюро, касс продажи авиабилетов, стоек авиакомпаний, предприятий торговли и общественного питания, пункт обмена валюты, банковские учреждения, а также контрольные весы для взвешивания багажа пассажирами.

Получив при входе необходимую информацию на мониторах об интересующем их рейсе, вылетающие пассажиры, если это требуется в

соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации, заполняют таможенную декларацию на специальной стойке. После объявления о начале регистрации рейса пассажиры проходят таможенное оформление и таможенный контроль. Таможенный досмотр вылетающих пассажиров может производиться до регистрации или одновременно с их регистрацией (чаще используется первый случай).

Задача таможенного досмотра - не допустить бесконтрольный вывоз из страны запрещенных к вывозу предметов и веществ, валюты, изделий из драгоценных металлов и камней и др.

Таможенное оформление и таможенный контроль товаров, перемещаемых через государственную границу Российской Федерации, производится должностными лицами таможенного органа в соответствии с законодательством Российской Федерации, действующим в области таможенного дела. Регистрация пассажиров и оформление багажа в АВК производятся в специальной зоне, оборудованной стойками регистрации. Стойки регистрации оснащены терминальным оборудованием автоматизированной системы управления (далее – АСУ) отправками. Перед зоной регистрации пассажиров расположена зона самостоятельной регистрации пассажиров при помощи киосков саморегистрации.

К линии регистрации может примыкать стойка оформления негабаритного багажа и проход в зону сортировки, обеспечивающий возможность доставки и досмотра багажа, зарегистрированного в последнюю минуту.

В зале также предусмотрены кассы оплаты за сверхнормативный багаж. Технологические операции по регистрации билетов, оформлению багажа и посадке пассажиров с использованием АСУ отправками производятся диспетчерами (агентами) службы организации пассажирских перевозок (СОПП).

В настоящее время авиакомпании практикуют широкий спектр времени начала регистрации. В классической схеме регистрация пассажиров в АВК начинается, как правило, за 1,5-2 часа и заканчивается за 40 минут до вылета самолета по расписанию.

К перевозке принимаются только те пассажиры, документы которых исправны и авиабилеты оформлены на данную дату и рейс. Фамилия в авиабилете должна соответствовать фамилии в выездных документах. При любом нарушении в оформлении авиабилет не регистрируется, а пассажир направляется к представителю авиакомпании для принятия им решения о возможности оформления.

Сотрудник СОПП, производящий регистрацию рейса:

- получает от пассажира и проверяет необходимые для перелета данным маршрутом документы (маршрут квитанцию, билет, бонусную карту перевозчика, паспорт, визы и прочие документы);

- вызывает в АСУ отправками фамилию пассажира из списка забронированных пассажиров, прочитывает дополнительную информацию, если таковая имеется, в противном случае заносит ее в систему вручную;

- уточняет конечный пункт полета пассажира и пункт оформления

багажа;

- уточняет количество мест багажа, предъявленного к регистрации и количество мест ручной клади. Проверяет соответствие количества и веса предъявленного багажа правилам перевозок;

- вносит данные о багаже в полетные купоны авиабилета по всему маршруту;
- регистрирует бонусную карту пассажира по всему маршруту;

- уточняет, на каком месте пассажир желает сидеть;

- регистрирует пассажира в АСУ отправками;

- распечатывает посадочные талоны по всему маршруту (если пассажир не прошел on-line регистрацию) и багажные бирки, проверяет информацию на них;

- прикрепляет багажную бирку на багаж, принятый к перевозке, предварительно удалив все старые бирки;

- навешивает все необходимые сервисные бирки по правилам перевозчика;

- отправляет багаж в комплектовочное помещение;

- отдает пассажиру отрывные талоны багажных бирок, посадочные талоны; - информирует пассажира о номере выхода на посадку, времени начала посадки и номере посадочного места на борту ВС;

- выписывает приглашение в салоны для ожидания статусным пассажирам по согласованию с перевозчиком и объясняет их местоположение;

- направляет пассажира на паспортный контроль.

Багаж и пассажир оформляются одновременно. Без присутствия пассажира багаж оформлять категорически запрещается. Если вес багажа вместе с ручной кладью превышает установленную норму бесплатного провоза багажа для данного класса обслуживания, направляет пассажира в кассу оплаты за сверхнормативный багаж.

Если габариты , вес или тип упаковки багажа не позволяют отправить его в комплектовочное помещение по транспортеру, диспетчер направляет пассажира к стойке обработки негабаритного багажа.

После прохождения регистрации авиабилетов и оформления багажа пассажиры перемещаются в зону пограничного контроля.

Паспортный контроль пассажиров производится должностными лицами Службой пограничного контроля ФСБ России в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Информация о пассажирах, которым отказано в выезде из Российской Федерации, передается сотрудниками Службы пограничного контроля ФСБ

России и диспетчеру по комплектации рейсов СОПП для ликвидации оформления.

После паспортного контроля в пунктах досмотра производится предполетный досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них.

При наличии на рейсе пассажиров с ограниченными возможностями здоровья следующих через медпункт Терминалов досмотр таких пассажиров и вещей, находящихся при них, проводится непосредственно в медпункте сотрудником СОПП совместно с сотрудником милиции, с использованием ручного металлоискателя и ручным (контактным) методом. Предполетный досмотр багажа пассажиров, следующих через медпункт терминала, производится в медпункте досмотра багажа и вещей, находящихся при пассажирах.

Контроль за пассажирами с ограниченными возможностями здоровья от медпункта до посадки в ВС осуществляют работники медпункта терминала с целью исключения контактов этих пассажиров, прошедших досмотр, с пассажирами, не прошедшими досмотр, провожающими, с авиационным персоналом аэропорта и авиапредприятия, не занятым обслуживанием пассажиров данного рейса.

Пассажиры, прошедшие предполетный досмотр, проходят в зону ожидания вылета – «стерильную зону», где им предлагается сервисное обслуживание.

Пассажиры бизнес класса проходят регистрацию на отдельно выделенной стойке и попадают через общий зал ожидания вылета в зал ожидания вылета бизнес класса.

Получив приглашение к вылету, пассажиры проходят к выходу на посадку через телетрап или для посадки в перронный автобус.

Посадка пассажиров начинается за 40 минут до времени отправления рейса по расписанию по согласованию со Службой пограничного контроля.

Контроль посадочных талонов при выходе на посадку производится агентами с использованием современного оборудования – гейтридеров. Подсчет посадочных талонов и пассажиров при выходе на посадку, а также контроль за наличием оттисков дата – штампов КПП производит диспетчер и передает информацию о количестве пассажиров и посадочных талонов сотруднику Службы пограничного контроля.

Диспетчер, производящий посадку пассажиров:

- входит под своим индивидуальным номером в АСУ отправлениями;

- уточняет готовность ВС к посадке пассажиров.

При посадке транзитных пассажиров:

- изымает у пассажира транзитную карточку;

- под контролем сотрудника Службы пограничного контроля ФСБ России в аэропорту пропускает пассажира к выходу на перрон (в телетрап);

- просчитывает и передает транзитные карточки диспетчеру транзита.

В случае отказа АСУ отправка диспетчер работает вручную с помощью шахматки-сетки. При такой ситуации диспетчер должен:

- внимательно прочитать посадочный талон, сверяя фамилию пассажира, номер рейса, дату и время вылета с данными авиабилета;
- отметить в шахматке-сетке номер, соответствующий номеру посадочного талона;

- изъять основную часть посадочного талона, а корешок отдать пассажиру;
- совместно с дежурным сотрудником Службы пограничного контроля ФСБ России в аэропорту пропускает пассажира к выходу на перрон (в телетрап);

- произвести поиск не явившихся своевременно на посадку пассажиров.

Посадку пассажиров в ВС с использованием перронных автобусов производят агенты СОПП.

Агент, производящий посадку в автобус, проверяет автобус перед началом посадки с целью обнаружения в нем посторонних предметов и лиц, входящих в автобус.

Агент приглашает пассажиров из накопителя в автобус, объявляя номер рейса, на который идет посадка, и контролирует заполнение автобуса в соответствии с его вместимостью.

По заполнению автобуса агент последним входит в салон автобуса, уточняет номер стоянки ВС, дает указание водителю на закрытие дверей и начало движения.

До отгона трапа (закрытия дверей ВС) агент обязан сверить количество зарегистрированных пассажиров, находящихся на борту ВС, с количеством пассажиров, подсчитанных бортпроводником.

При необходимости (неявка пассажира, снятие багажа, допосадка пассажиров и т. д.), по указанию диспетчера встречи /посадки, агент вносит изменения во все экземпляры сводно-загрузочной ведомости в графу «изменения в последнюю минуту» и ставит подпись, указывая полностью свою фамилию.

В случае неявки пассажира на посадку или отказа пассажира от полета после посадки на борт ВС агент через диспетчера встречи/посадки немедленно информирует об этом. Определяется наличие у пассажира багажа; при его наличии багаж под контролем сотрудника авиационной безопасности снимается в установленном порядке с борта ВС. Производится досмотр места, где находится пассажир, отказавшийся от полета, или производится полный досмотр ВС. В этом случае осуществляется высадка всех пассажиров.

5 вопрос. Технология обслуживания прилетевших пассажиров

Прилетевшие пассажиры доставляются к терминалу перронными автобусами или через телетрап.

Встречу пассажиров из ВС производят агенты СОПП.

Агент, производящий встречу пассажиров из ВС, установленного под телетрап:

- получает задание на встречу пассажиров с конкретного рейса;
- уточняет номер стоянки и номер выхода;

- после объявления о прилете ВС встречает пассажиров у выхода из телетрапа, приветствует прибывших пассажиров;
- направляет пассажиров в зал прилета, а безвизовых трансферных пассажиров в зону обслуживания транзита;
- докладывает о времени завершения высадки пассажиров диспетчеру встречи/посадки участка комплектации рейсов.

Агент, производящий встречу пассажиров из ВС, установленного на дальней стоянке:

- получает задание на встречу пассажиров с конкретного рейса;
- уточняет номер стоянки и номер выхода;

- агент прибывает на автобусе к месту стоянки ВС до его прилета;

- уточняет количество прибывших пассажиров;
- находясь у трапа, встречает прибывших пассажиров и направляет их к автобусу, контролирует движение пассажиров и регулирует заполнение автобуса в соответствии с его вместимостью;

- после заполнения автобуса дает команду водителю на закрытие дверей и начало движения;
- после остановки автобуса, направляет пассажиров в здание, объясняя им пути дальнейшего движения к зонам обслуживания и выходам из аэропорта, возвращается к месту стоянки ВС за оставшимися пассажирами.

При транспортировке пассажиров от ВС к аэровокзалу запрещается на маршруте следования:

- открывание дверей;

- посадка посторонних лиц или выход пассажиров из автобуса. Контроль за пассажирами на месте стоянки ВС обеспечивается агентом, производящим встречу пассажиров из ВС.

Прилетевшие пассажиры, попав в зал прилета, проходят на паспортный контроль. Перед линией паспортного контроля расположены стойки для заполнения миграционных карт. После прохождения паспортного контроля пассажиры попадают в зал выдачи багажа.

6 вопрос. Технология проведения предполетного и послеполетного досмотров

Порядок осуществления предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты определен «Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров». Правила разработаны на основе «Воздушного кодекса Российской Федерации», других нормативных актов, стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

Основной задачей досмотра является своевременное предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт гражданских судов лиц с устройствами или веществами, которые могут быть использованы в качестве средств насилия над членами экипажей и пассажирами этих судов с целью их захвата (угона) или могут явиться причиной чрезвычайного происшествия.

Правила обязательны для исполнения сотрудниками службы авиационной безопасности аэропорта, авиационного предприятия, эксплуатанта и сотрудниками органа внутренних дел на транспорте, участвующими в проведении предполетного и послеполетного досмотров, администрациями аэропортов, авиационных предприятий, эксплуатантов, пассажирами, а также иными лицами, осуществляющими свою деятельность на территориях аэропортов.

Предполетный досмотр пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей воздушных судов, авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты производится в целях:

- обеспечения авиационной безопасности;
- охраны жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей воздушных судов и авиационного персонала гражданской авиации;
- предотвращения возможных попыток захвата (угона) воздушных судов и других актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации преступных элементов;
- незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте по условиям авиационной безопасности.

Послеполетный досмотр проводится в целях предотвращения и пресечения незаконного ввоза и распространения оружия, боеприпасов, наркотических

средств, взрывных устройств, взрывчатых, отравляющих и иных веществ и предметов, представляющих повышенную опасность и имеющих криминальный характер, в первую очередь из регионов со сложной оперативной (криминогенной) обстановкой.

Основной задачей проведения предполетного досмотра является своевременное выявление, предупреждение и пресечение попыток проникновения на борт воздушных судов лиц с опасными предметами и веществами, запрещенными к перевозке на воздушном транспорте.

Предполетный и послеполетный досмотры проводятся сотрудниками службы авиационной безопасности с участием сотрудников органа внутренних дел на транспорте, включая кинологов, прошедших соответствующую специальную подготовку и имеющих сертификат (свидетельство), со служебными собаками. Производство досмотров в аэропортах осуществляется в специальных помещениях (пунктах досмотра), оборудованных стационарными техническими средствами досмотра и системами видеонаблюдения, а также в помещениях (кабинах) для проведения личного (индивидуального) досмотра.

Перед входами в зону контроля и пункты досмотра вывешиваются указатели: «Зона контроля», «Пункт досмотра».

При досмотрах применяются специальные технические стационарные и ручные средства: рентгенотелевизионные интроскопы, металлоискатели, рентгенографические сканеры, системы интродукции и другие специальные средства, сертифицированные в установленном порядке, а также служебные собаки кинологовических подразделений.

Технологии проведения досмотров разрабатываются применительно к условиям аэропорта.

Предполетный досмотр проводится на всех внутренних и международных рейсах, выполняемых воздушными судами эксплуатантов, независимо от организационно-правовой формы и формы собственности после регистрации пассажиров, санитарно-карантинного, ветеринарного, фитосанитарного контроля, а при выполнении международных полетов, кроме того, после осуществления пограничного, таможенного, иммиграционного и иного контроля.

Досмотры вещей, находящихся при пассажире, проводятся в присутствии пассажира.

Досмотры багажа могут производиться как в присутствии пассажира, так и в его отсутствие.

Перевозка багажа пассажиров, не явившихся на посадку, категорически запрещается.

При поступлении информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на вылетающее воздушное судно проводится повторный предполетный досмотр пассажиров и багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажа воздушного судна, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты.

Бортовые запасы воздушного судна в различных видах упаковки досматриваются в специально оборудованных пунктах досмотра в аэропорту.

Досмотренный багаж, бортовое питание, грузы и почта подлежат маркировке номерными стикерами уполномоченными лицами служб авиационной безопасности.

На всех этапах обслуживания должно быть произведено информирование пассажиров о целях и порядке прохождения досмотров, об их правах и обязанностях, о перечне опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на борту воздушных судов, и об ответственности за их незаконный провоз.

При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым в соответствии с пунктом 3 статьи 85 Воздушного кодекса.

Должен быть исключен контакт пассажиров, прошедших предполетный досмотр и допущенных к посадке на борт воздушного судна, с пассажирами, не прошедшими предполетный досмотр, провожающими, персоналом аэропорта, не занятым обслуживанием пассажиров данного рейса.

7 вопрос. Перевозочно-административная документация

При оформлении перевозок в аэропортах применяется следующая документация, сообщения и телеграммы.

PNL/ ADL

Список пассажиров на рейс (Passanger Name List – PNL) – это телеграмма, содержащая данные из системы бронирования о пассажирах на определенном рейсе, классах бронирования, номерах бланков перевозочных документов, ремарках спецобслуживания и иную сопутствующую информацию. PNL предназначена для отправки информации в систему регистрации пассажиров (DCS) конкретного аэропорта до начала регистрации определенного рейса в данном аэропорту.

Дополнительный список пассажиров на рейс (Additional Name List – ADL) – это телеграмма, содержащая информацию об изменениях в списке PNL и данные о количестве пассажиров на момент формирования телеграммы.

Телеграммы PNL/ADL, сформированные в инвенторной системе, соответствуют стандартам IATA (резолюции IATA 1707/1708) и могут быть приняты и обработаны любой системой регистрации пассажиров, поддерживающей международные стандарты. Отправка списков PNL/ADL возможна в несколько адресов и по различным каналам связи, включая защищенные каналы SITA и ARINC.

Периодичности создания и отправки телеграмм PNL происходит за любое необходимое Авиакомпанияи время до вылета рейса. Рекомендуемое время отправки PNL – за 24 часа до вылета рейса. Отправка ADL выполняется по мере изменения информации о бронированиях в инвенторной системе в процессе продажи и возврата мест.

Ведомость регистрации отправок пассажиров и багажа (Sheet of Passenger and Baggage)

Ведомость регистрации отправок пассажиров и багажа (Sheet of Passenger and Baggage) служит для подсчета общего количества пассажиров, по категориям (СН, INF и др.) и классам, а также общего количества багажа, отправляемого данным рейсом из аэропорта, и является документом, по которому устанавливаются:

- количество первоначальных отправок пассажиров и багажа по пунктам назначения;
- номера багажных бирок, по которым отправлен багаж каждого пассажира в отдельности;
- данные для багажных ведомостей;
- данные для сводной загрузочной ведомости;
- количество багажа перевозимого за дополнительную плату.

Ведомость регистрации отправок пассажиров и багажа составляется АСУ.

Контрольные вопросы:

1. За какое время осуществляется посадка пассажиров в воздушное судно?
2. Как обслуживаются VIP пассажиры при посадке в ВС?
3. Что это за документ - PNL?
4. Какие средства применяются при досмотрах?
5. Что является основной задачей досмотра?
6. Какие обязанности у агента, производящий встречу пассажиров из ВС?
7. Кто осуществляет контроль за пассажирами с ограниченными возможностями здоровья при посадке в ВС?
8. Что входит в комплекс платных услуг?
9. Какие существуют основные категории пассажиров?

Лекция 7

Тема: Перевозка багажа.

Учебные вопросы:

1. Технология обработки убывающего багажа.
2. Системы сортировки убывающего багажа.
3. Технология обработки трансферного и транзитного багажа
4. Технология обработки прибывающего багажа.
5. Технология управления багажными потоками.

1 вопрос. После доставки багажа от места регистрации он обычно посредством конвейерной системы подается в соответствующую зону комплектовки, где сортируется и загружается в багажные контейнеры или багажные тележки для доставки к самолету и загрузки.

Время обработки багажа в зоне убытия является критическим в технологической цепочке процессов, оканчивающихся вылетом самолета, и зависит от тесной координации работы по всей этой цепочке, включая время, необходимое на получение, сортировку, перевозку и загрузку багажа в самолет.

Правила обслуживания, применяемые авиакомпаниями, могут потребовать наличия отдельных позиций для загрузки контейнеров для каждого рейса или для выполнения требований, связанных с особенностями маршрута, приоритетами обслуживания (первый класс, бизнес класс, место назначения трансфера и т. д.).

Зона комплектации убывающего багажа должна располагаться в непосредственной близости от зоны складирования прибывающего багажа с тем, чтобы для тех же самых контейнеров и тележек была обеспечена минимальная дистанция подъезда от одной зоны к другой, при этом обеспечивается возможность использования одного и того же персонала в зонах.

Внутри зоны комплектовки багажа могут быть размещены следующие дополнительные сооружения и оборудование:

- устройства для контроля безопасности;
- системы телевизионного наблюдения для целей обзора тех участков, где возможны какие-то происшествия;
- телекоммуникационное оборудование: телефоны, интеркомы принтеры;
- помещение для контроля багажа;
- комнат отдыха персонала, обрабатывающего багаж;

- указатели с информацией о рейсах;

- комнаты компьютеров контроля, сортировочных и подтверждающих сканеров.

Обработка багажа является важным элементом обслуживания пассажиров, и исключительно важна для бесперебойного функционирования авиакомпаний в аэропорту.

Системы обработки багажа должны обладать возможностью сортировки большого количества мест багажа быстро и с высокой степенью надежности.

Эффективность работы систем обработки багажа обеспечит учет следующих принципиальных моментов:

- багаж должен перемещаться быстро, просто и с минимальным числом операций;

- обработка багажа в здании аэровокзала должна соответствовать операциям на перроне, а также объему и характеру перевозок;
- потоки багажа не должны пересекаться с потоками движения пассажиров, грузов, направлениями движения членов экипажей или подвижных средств;
- должна предусматриваться возможность обработки трансферного багажа в зонах сортировки убывающего багажа;
- поступление багажа на перрон не должно задерживаться процедурами контроля или регистрации;
- должно предусматриваться пространство для размещения всего объема багажа в одном месте для контроля безопасности;
- должны предусматриваться устройства для обработки крупногабаритного багажа;
- в случае отказа систем обработки багажа должна быть предусмотрена возможность его обработки иным образом.

Конвейерные системы обработки багажа должны обеспечивать движение багажа внутри здания аэровокзала с возможно большей скоростью. Такими системами должны также обеспечиваться прием, доставка или трансфер багажа.

Для удобства пассажиров у входов в здание аэровокзалов и местах выдачи багажа размещается необходимое количество багажных тележек.

2 вопрос. Системы сортировки убывающего багажа

Система сортировки убывающего багажа проектируется на основе обеспечения каждым ее элементом возможности восприятия пиковых багажных нагрузок в определенные периоды времени с условием, что отдельные места багажа попадают в систему из различных мест приема. Потоки багажа и объем его обработки определяются большим числом факторов, таких, как:

- количество убывающих и трансферных пассажиров;
- величина пассажиропотока;
- количество мест багажа на одного пассажира и т.д.

Система обработки багажа должна обеспечивать пропускную способность по сортировке багажа в любых комбинациях:

- по авиакомпаниям
- по количеству рейсов;
- по направлениям;
- по классам обслуживания.

Система обработки багажа должна, как правило, состоять из:

- транспортных конвейеров от места приема багажа до зоны накопления;

- зон, накапливающих багаж для сортировки и загрузки его в багажные контейнеры и багажные тележки.

В более сложных системах обычно включается третий компонент – сортировочные устройства, принимающие багаж с конвейера, и

распределяющие его по определенным направлениям для его сбора в этих местах. В этом устройстве могут находиться автоматизированные устройства для считывания багажных ярлыков.

Выбор любой из багажных систем или ее компонентов зависит от следующих факторов:

- принятой концепции аэровокзала (централизованный, децентрализованный);

- количества мест багажа, которое может быть загружено в один багажный конвейер/на одну багажную тележку одновременно;

- количество этапов сортировки и досмотра багажа;

- количество пунктов приема багажа в системе;

- протяженность перемещения багажа и отпущенное время на его обработку;

- количество контейнеров/тележек, которые могут быть использованы одновременно.

В настоящее время используются ручной (неавтоматизированный), полуавтоматизированный и автоматизированный метод сортировки багажа улетающих пассажиров. При ручном методе багаж, прибывающий на конвейерной ленте, сортируется вручную; рабочий считывает бирки на багаже и сравнивает их с багажной квитанцией.

В неавтоматизированных системах, в которых имеется только одна сортировочная конвейерная лента, обслуживающая большое число стоек регистрации, могут возникнуть серьезные проблемы при отказе конвейерной ленты. Если имеется две или более непрерывно циркулирующих сортировочных ленты, любая из стоек регистрации может продолжать работу, даже если одна из лент откажет. Особенно важно для больших аэровокзалов гарантировать непрерывность процесса регистрации, предусмотрев соответствующее обеспечение сортировки в случае частичного отказа оборудования. Примеры неавтоматизированных систем приведены на рисунках 1-3.

В полуавтоматизированных системах багажные бирки считываются сотрудником системы обработки. Код бирки вводится в АСУ, что обеспечивает перемещение багажа в соответствующую точку на конвейере. Затем багаж вручную перегружается в багажную тележку. Существуют и другие полуавтоматические системы, которые используют для эффективности сортировки: поворачивающиеся поддоны или планочный конвейер. Обе системы контролируются ЭВМ, которая обслуживается оператором.

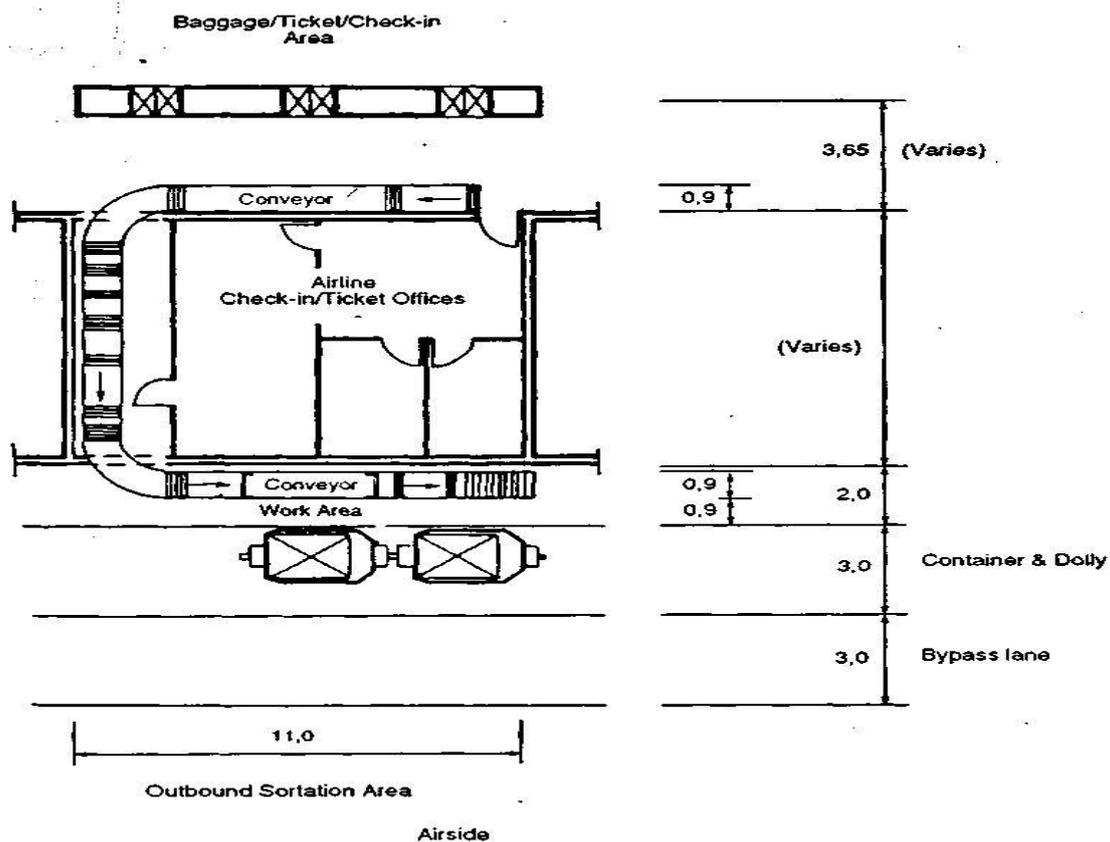


Рисунок 1 - Одноуровневая багажная система для убывающего багажа

Автоматизированные системы обработки багажа имеют два преимущества: снижение затрат на рабочую силу и большую скорость транспортировки.

Элементы операций обработки убывающего багажа, которые осуществляют на пути от регистрации до окончательной обработки перед загрузкой на борт ВС, полностью автоматизированы. Такие системы включают «распознавание» конечного пункта назначения багажа и доставку его к месту погрузки на конкретный рейс.

В аэровокзалах используются следующие автоматизированные системы сортировки багажа.

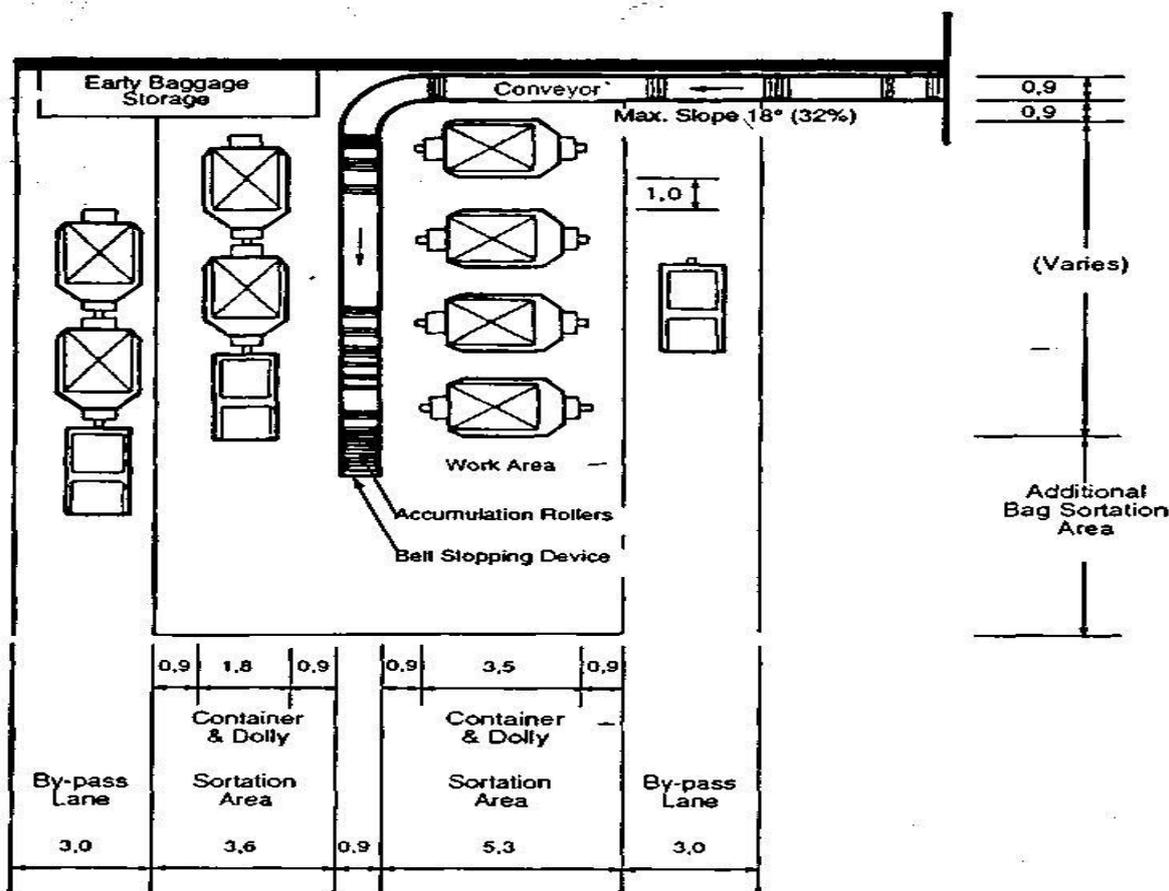


Рисунок 2 - Система сортировки убывающего багажа с одним питателем (Dimensions in meters)

2.1 Система сортировки с наклонными поддонами.

Сортировочная система с наклонными поддонами состоит из бесконечной ленты, состоящей из поддонов в виде замкнутой системы, образующих петлю. Которая изменила уклон или наклонена в соответствующих точках для разгрузки багажа в соответствующую зону сортировки.

Системы сортировки с наклонными поддонами, как правило, эксплуатируются при скорости от 90 до 100 метров в минуту в зависимости от размеров поддона при этом в любой точке транспортера скорость следования багажа составляет от 80 до 100 штук в минуту. Загрузка такой системы обычно осуществляется при помощи питающей конвейерной системы.

Боковые транспортеры обычно используют непрерывную конвейерную ленту, имеющую наклон примерно в 30 градусов по отношению к поддону главного транспортера. Загрузочные конвейеры имеют обычную производительность в пределах 30-42 мест багажа в минуту. Система контроля включает в себя устройство, которое запоминает в пределах временного отрезка наличие или отсутствие мест багажа на каждом поддоне для определенного количества позиций, которые должны быть загружены, их использование в пределах замкнутого

маршрута главного конвейера. Опознавание отдельных мест багажа при сортировке может выполняться как до, так и после загрузки. Лазерное сканирование или ручная кодировка данного багажного ярлыка может выполняться на питающей линии конвейера, снабжающего багажом конвейер с поддонами.

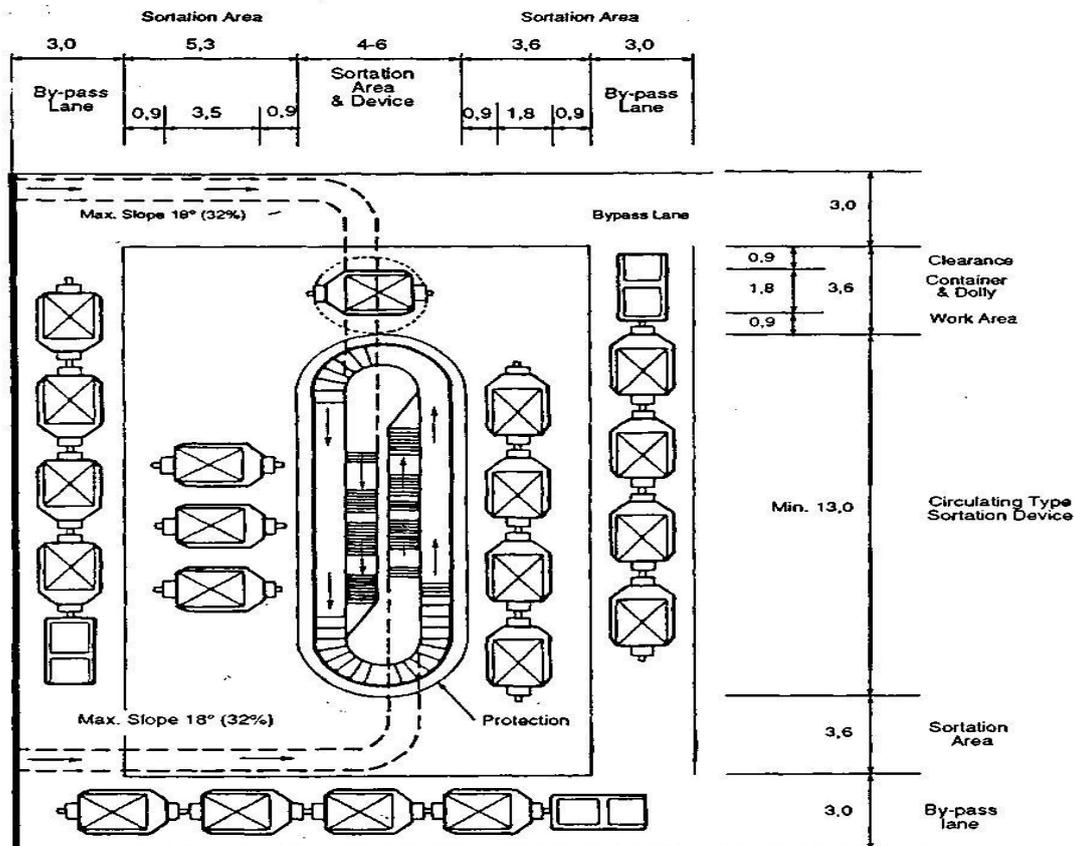


Рисунок 3 - Система сортировки убывающего багажа с несколькими источниками его подачи (Dimensions in meters)

Идентификация находящегося на поддоне места багажа выполняется лазерными сканерами, расположенными над и по бокам поддона, при условии обеспечения угла сканирования равным 180 градусам. Разгрузка поддонов осуществляется в каждую сторону главного конвейера с поддонами посредством наклона поддона на угол больший, чем в тридцать градусов, для того, чтобы обеспечить соскальзывание багажа с него на разгрузочные транспортеры. Максимальный объем разгрузки с поддонов в контейнер должен соответствовать производительности транспортерной ленты и составлять от 80 до 100 поддонов в минуту. Разгрузка производится, как правило, в достаточно гладкие металлические скользящие короба на конвейеры.

В тех случаях, когда транспортер с поддонами снабжается только конвейерами, поддоны разгружаются с тем темпом, который контролируется с целью обеспечения соответствия производительности конвейера и конвейера с

поддонами. При эксплуатации система контроля обеспечивает указание статуса загруженного или пустого для каждого поддона так же как и обеспечение указания места назначения каждого места багажа, находящегося на таком поддоне. Такая система позволяет транспортной системе с поддонами производить одновременно как разгрузку, так и использование такого транспортера для временного складирования мест багажа. Схема сортировки с наклонными поддонами обычно имеет размеры от 0,8 до 1,0 м в ширину и от 1,6 до 1,7 в высоту, включая запас для прохода багажа величиной в один метр над поддоном. Стандартный груз определен величиной 50 кг на поддон, однако этот показатель может быть изменен поставщиком.

2.2 Сортировочная конвейерная система

При применении таких систем используется один из способов снятия багажа с ленты (например, методом выталкивания, стягивания, сбрасывания, применения специальных рефлекторов и т. д.) с целью обеспечения автоматизированного процесса сортировки багажа, движущегося по ленточным конвейерам багажной системы. Указанные системы, как правило, отличаются очень широкой гибкостью в части конфигурации и чаще всего применяются в системе централизованной сортировки убывающего багажа и в зонах комплектации багажа.

В этих системах багаж транспортируется в аэровокзале из разных точек его поступления (со стороны стоек регистрации, трансфера и т. д.) и стекается на одну или большее количество основных конвейерных лент, которые сходятся в централизованной зоне сортировки багажа. Места багажа проходят через контроль лазерных сканеров или участков раскодировки, осуществляемой вручную для идентификации и определения места засылки багажа. От этого места система, пользуясь своими приборами, направляет движение мест багажа по конвейерной системе на предназначенное место сортировки. После прибытия в указанное место сортировки поступает сигнал из контрольных систем с целью распределения посредством использования специальных устройств багажа на именно тот участок, где он должен быть накоплен и отсортирован, или на другой конвейер. Сортировочные конвейерные системы достигают в ширину одного метра для того, чтобы иметь возможность обрабатывать багажные места следующих размеров: длиной 1 м, шириной 0,6 м, высотой 0,76 м и весом в пятьдесят килограммов. Распределители, которые могут находиться вдоль обеих сторон конвейера, осуществляют сортировку со скоростью восемьдесят мест багажа в минуту. Специальные распределители могут сортировать перевозимый по конвейеру багаж, который имеет нестандартные размеры, такие, например, как сумки с клюшками для гольфа, но с несколько меньшей скоростью.

2.3 Ленточная сортировочная транспортная система

Ленточные сортировочные транспортные системы состоят из определенного количества тележек, соединенных вместе, и приводимых в

движение посредством фрикционов, расположенных на кольцевой трассе со скоростью двадцать метров в минуту. Каждая из тележек состоит из шасси длиной 1,6 метра и шириной 1,4 метра (конвейерной ленты, смонтированной на ней под углом в 90 градусов к колее. Тележка также снабжена мотором для привода конвейерной ленты, и генератором, приводимым одним из четырех колес тележки для обеспечения энергией двигателя, и контрольным узлом для включения или выключения двигателя, как на рисунке 4.

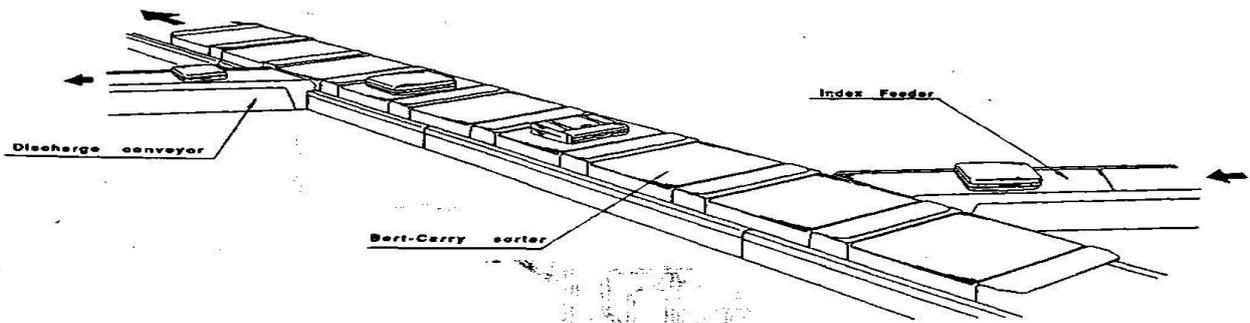
Когда тележка приближается к месту загрузки багажа, контрольный блок включает двигатель привода ленты синхронно с питающим транспортером с целью получения мест багажа без остановки тележки или снижения или увеличения ее скорости. Как только багаж погружен на тележку, в него вводится код места назначения, имеющийся в компьютерной следящей системе при прохождении стойки регистрации. В то время, как нагруженная тележка движется к назначенному месту сортировки, ее транспортирующая лента и распределяющая лента одновременно начинают разгружать багаж. В случае нарушений работы, связанных с разрушением тележки или базы данных, контрольный блок этой тележки воспринимает ситуацию и немедленно останавливает загрузку.

Важной особенностью данной системы является то, что при загрузке и разгрузке багажа физическое воздействие такое, как выталкивание и вытягивание по отношению к вещам, исключается, что обеспечивает сохранность багажа от повреждений. Максимальные размеры обрабатываемого багажа в системе составляют 1,0 м в длину, 4,0 метра в ширину и 0,7 метра в высоту. Тележка плюс направляющие имеют высоту всего лишь 0,6 м от уровня пола и могут управляться с кривой радиусом 4,0 м и работают с уклоном до 18 градусов. Одиночные направляющие могут быть использованы как одиночными тележками, так и имеющими большое количество мест багажа. Вес места багажа не должен превышать 55 кг для системы, передвигающей места багажа по одному, а при передвижении большого количества мест багажа также может быть использован для перемещения мест багажа с нестандартными габаритами

Производительность одноколейной системы колеблется от 3600 до более чем 10 000 мест багажа в час, в зависимости от того, в каком соотношении находятся системы по передвижению единичных мест или группами или с большим количеством мест.

2.4. Система сортировки с тележками, имеющими заданное место назначения.

С ростом размеров аэропортов и их аэровокзалов с оборудованием, разбросанным по все большей площади аэропорта, возникает необходимость в быстрой транспортировке большого количества мест багажа из большого количества расположенных в разных местах точек приема к практически столь же многочисленным и рассредоточенным местам его приема, рисунок 5.



APPLICATION LAYOUT OF BELT-CARRY SORTER

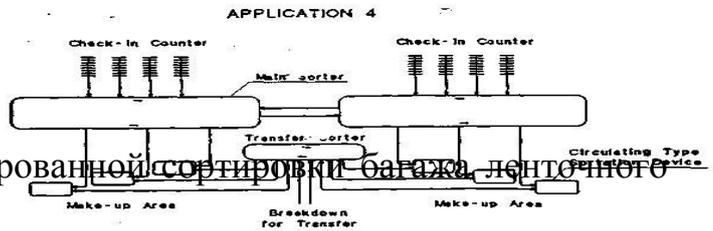
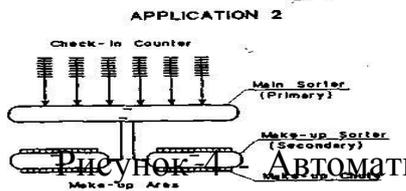
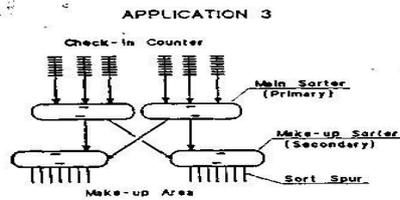
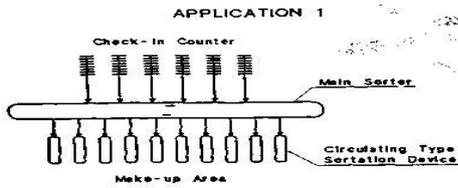


Рисунок 4 - Автоматизированной сортировки багажа ленточного типа

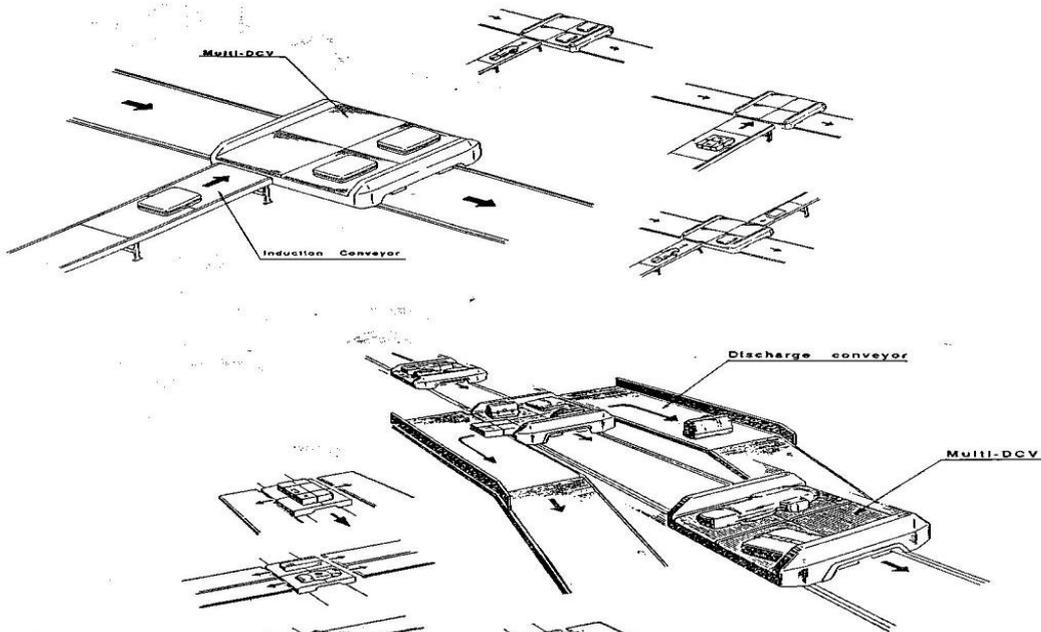


Рисунок 5 - Система сортировки с тележками, имеющими заданное место назначения.

Транспортировка и сортировка осуществляется специальными тележками, в которые введена информация с указанием места назначения содержимого данной тележки в пределах нахождения сортировочных и

транспортных систем. В таких системах часто включают несколько конвейеров в качестве соединительных звеньев между обслуживаемыми площадями и более высоко автоматизированными транспортными системами.

Системы представляют особый интерес, когда имеется потребность в длинных путях перемещения, требуется короткое стыковочное время, а также высокая функциональная гибкость системы. Поскольку каждая тележка контролируется отдельно, то, как правило, она может работать при более высоких скоростях, чем конвейер. Одна такая линия имеет пропускную способность обработки двухсот мест багажа в минуту.

Автоматизированные системы сортировки багажа обеспечивают возможность введения свободной регистрации для отдельных авиакомпаний и сдачи багажа заранее.

3 вопрос. Технология обработки трансферного и транзитного багажа

Трансферный багаж, перевозимый от прибывшего самолета для трансфера на убывающий самолет либо на той же самой авиалинии (он-лайн) или на другой авиалинии (интерлайн), влечет за собой тщательный отбор системы и процедуры, которые должны использоваться для этого процесса. Кроме того, сообщаемое время стыковки может зависеть от времени трансфера багажа, а это время может быть разным для разных аэропортов.

В тех аэропортах, где трансферный багаж должен пройти таможенную, должна быть предусмотрена возможность для пассажиров заново зарегистрировать багаж в непосредственной близости от зоны таможенного контроля.

В тех случаях, когда должен пройти таможенную транзитный багаж, также должна быть предусмотрена возможность возвратить багаж в самолет данной авиакомпании.

Трансферный багаж на линии доставляется в зону комплектовки багажа авиакомпании для сортировки и доставки в соответствующий самолет. В некоторых обстоятельствах багаж может доставляться непосредственно в убывающий самолет (трансфер типа «хвост-хвост» или на рампе).

Трансфер багажа внутри авиакомпании осуществляется путем его доставки в указанное место размещения там, где он собирается агентом, осуществляющим трансфер, или получается перевозчиком для сортировки багажа и доставки его в самолет. Местоположение, куда должен быть подан багаж, как правило, находится в зоне, связанной с местом комплектовки багажа авиакомпанией или в центральной зоне, в зависимости от достигнутого с авиакомпаниями соглашения по данному вопросу. Эта зона должна быть защищена от воздействия неблагоприятных погодных условий и обеспечивать сохранность багажа от повреждений.

В зависимости от того, какой будет принят метод обеспечения сохранности зарегистрированного багажа, может оказаться необходимым

обеспечить физический доступ в зону комплектации багажа для выполнения дополнительных процедур контроля.

4 вопрос. Технология обработки прибывающего багажа

Поток прибывающего багажа проходит путь от самолета к месту его выдачи. С этим процессом связывается две функциональные зоны, а именно:

- зона разгрузки и раскомплектовки багажа, где он разгружается из контейнеров или тележек на соответствующие конвейеры, подающие его к месту раздачи;

- зона выдачи багажа, в которой багаж разбирается пассажирами. Руководство аэропорта и авиакомпании должны тесно взаимодействовать при выработке процедур, связанных с учетом потоков прибывающих пассажиров и багажа. Упрощенные процедуры таможенного контроля также относятся к данным задачам.

Зона разгрузки и раскомплектовки багажа

Зона раскомплектовки багажа состоит из зоны разгрузки багажа из контейнеров или тележек на устройства по его раздаче, включающие места для парковки проходящих контейнеров, площадей для маневрирования и обеспечения доступа из мест разгрузки багажа. При рассмотрении вопроса, связанного с раскомплектацией багажа должны быть учтены следующие положения:

- доступ с перрона к месту доставки багажа должен быть не затруднен и отделен от выхода;

- там, где это возможно, желательна организация движения багажа по одному направлению;

- должна быть предусмотрена возможность для размещения попутных устройств, обеспечивающих работу при ситуациях, когда могут возникнуть очереди;

- подъезды должны быть достаточно широкими для того, чтобы обеспечить проход транспортных средств к месту разгрузки багажа, а также для маневрирования после разгрузки;

- наличие соответствующих маркировочных обозначений для мест разгрузки багажа при входе в зону разгрузки;

- зона разгрузки должна иметь достаточную площадь для приема багажных тягачей/тракторов и обеспечивать прием поезда;

- наличие максимально возможно свободной зоны внутри зоны раскомплектовки багажа с целью обеспечения свободного движения транспортных средств;

- расчетные габариты проходов, обеспечивающие провоз всех типов контейнеров;

- легкий и быстрый доступ к местам кратковременного складирования контейнеров и к зоне комплектации контейнеров, связанных с данным местом обработки багажа;

- следует предусматривать соответствующие устройства для быстрой разгрузки и перемещения трансферного багажа в зону убытия, что является очень важным;
- связь между системами обработки багажа;
- в будущем должно предусматриваться пространство для помещения всего объема багажа с целью осуществления контроля безопасности;
- устройства для обработки багажа увеличенных размеров;
- в случае отказа системы обработки багажа должна быть предусмотрена возможность приостановки его обработки.

Зона выдачи багажа – это зона, куда имеет доступ пассажир, и где он может найти свой багаж, опознать его и получить. На рейсах внутренних встречающие обычно имеют доступ к этой зоне, в то время как для международных рейсов встречающие размещаются непосредственно в месте, примыкающем к выходам из зон правительственного контроля (таможенного контроля), через которые пассажир проходит вместе со своим багажом. Используются четыре основных группы устройств, осуществляющих доставку багажа:

Линейные стойки (прилавки) являются механизированными устройствами, которые используются только при эксплуатации небольших ВС и в аэропортах, обеспечивающих перевозку небольшого числа пассажиров.

Линейные конвейеры – это несколько усложненные устройства, которые перемещают багаж к месту нахождения прибывшего пассажира. При использовании линейных контейнеров пассажиру не приходится искать багаж вдоль всей стойки. Обычно в конце конвейера имеется вращающаяся на ролике лента, на которой находится невостребованный своевременно багаж.

Во избежание случаев обмена однотипным багажом проводится идентификация багажных бирок (на международных рейсах – выборочная идентификация), находящихся в билете пассажира, с полученным багажом.

В случае затруднения при получении багажа, персонал оказывает необходимую помощь пассажиру

5 вопрос. Технология досмотра багажа в аэропорту вылета

Весь зарегистрированный багаж поступает на предполетный досмотр. В аэропортах предусмотрен многоуровневый досмотр багажа с использованием специальных систем.

Параллельно с предполетным досмотром должностными лицами таможенного органа при международной перевозке проводится таможенный контроль зарегистрированного багажа с использованием для этого интроскопов.

Багаж, прошедший контроль на 1-м и 2-м уровнях, направляется при необходимости на ленты хранения раннего багажа или для транспортировки к самолету.

Багаж, не пропущенный на 1-м и 2-м уровне, поступает на досмотр с использованием компьютерного томографа (3-й уровень). После досмотра багажа с использованием компьютерного томографа, в случае каких-либо подозрений относительно его содержимого, он доставляется через вертикальное сортировочное устройство в помещение для производства досмотра сотрудниками ручным контактным методом в присутствии пассажира, затем доставляется на сортировочный конвейер и на карусель или выводится из трехуровневой системы досмотра багажа.

Розыск и доставка пассажира в помещение для производства досмотра его багажа ручным контактным методом производится сотрудниками СОПП. Личность такого пассажира идентифицируется при помощи номера багажной бирки.

После досмотра зарегистрированного багажа с использованием высокоскоростного интроскопа изображения подозрительных мест багажа автоматически поступают на мониторы сотрудников таможни или сотрудников авиационной безопасности. Сотрудниками таможни или АБ производится анализ изображений подозрительных мест багажа и принимается решение о направлении подозрительных мест багажа на дополнительный углубленный досмотр с использованием компьютерного томографа. После досмотра багажа с использованием компьютерного томографа он может быть возвращен в общий поток и направлен по транспортеру на промежуточный уровень в зоне сортировки, либо направлен на досмотр ручным контактным методом в присутствии пассажира.

Для производства досмотра ручным контактным методом багаж перемещается из зоны сортировки в зону контроля пассажиров, куда пассажир может быть приглашен сотрудниками СОПП для объяснения по поводу содержимого багажа.

В случае обнаружения в багаже опасных предметов и веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте, товаров, ограниченных к вывозу Таможенным законодательством Российской Федерации, проводится предварительное разбирательство и принимается решение о допуске пассажира к полету. Если пассажир к полету не допускается, его передают сотрудникам Службы пограничного контроля ФСБ России (при условии прохождения процедуры пограничного контроля) и СОПП для разоформления.

6 вопрос. Технология управления багажными потоками

Для того чтобы принять эффективные меры к недопущению некорректной обработки багажа, необходимо проанализировать, на каких этапах обработки происходят сбои, приводящие к потерям.

Наиболее распространенной является потеря во время перегрузки при транзите (52% всех случаев). Заметно реже потери происходят из-за различных ошибок в билете, сбоев при проверке службами безопасности (13%). Примерно 7% потерь приходится на ошибки непосредственно при погрузке/выгрузке на борт самолета. По 3% проблемных ситуаций – связаны с неправильной маркировкой или отправкой в другой пункт назначения.

Разработки компании SITA в области багажа включают:

- Bagmessage – система сообщений;
- Bagmanager – система управление багажом;
- Worldtracer – автоматизированная система отслеживания утерянного или неверно обработанного багажа.

BagMessage является частью глобальной системы сообщений для авиакомпаний, аэропортов и поставщиков услуг. BagMessage взаимодействует с автоматизированными системами багажа во всем мире для наблюдения за сортировкой и контролем безопасности.

Для контроля багажа от регистрации на рейс до конечного пункта назначения, системы управления отправлениями (DCS) аэропорта отправления должны взаимодействовать с системами обработки багажа по всему маршруту следования. В результате тысячи сообщений посылаются между несколькими DCS и багажными системами ежедневно.

BagMessage обеспечивает следующие преимущества:

- улучшение обслуживания клиентов путем сокращения задержек багажа;
- снижение затрат за счет уменьшения числа связей DCS нескольких аэропортов;
- соблюдение служебных сообщений и стандартов IATA по багажу;
- хранение недоставленных сообщений.

Система SITA Bag Message способствует взаимодействию между авиакомпаниями и локальными системами управления багажом, гарантируя, тем самым, своевременную доставку багажа до нужного пункта назначения, как на рисунке 6.

Система позволяет сократить задержки рейсов благодаря более быстрому снятию багажа с рейса в случае неявки пассажира на рейс и автоматическому перенаправлению багажа, который не попал на стыковочный рейс на альтернативные рейсы.

What is BagMessage?

- It is a global, shared baggage **message distribution system** for airlines, airports and service providers.

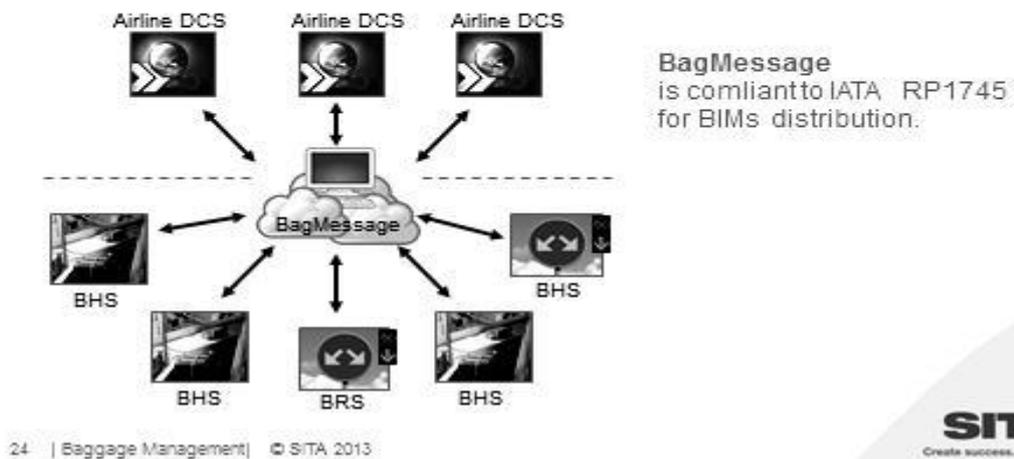


Рисунок 6 - Система SITA Bag Message

Система SITA BagManager «Управление багажом» осуществляет постоянный контроль над багажом и движением пассажиров, рисунок 7.

What is BagManager?

- A service to handle the **reconciliation process** – the matching and merging of passenger and baggage.

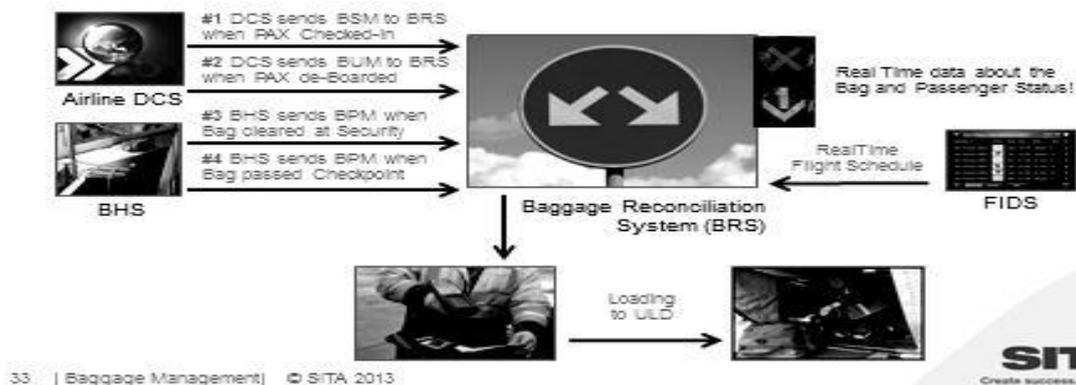


Рисунок 7 - Система SITA BagManager

Проверенная в повседневном использовании во всем мире, в аэропортах больших и малых, программа BagManager продолжает расти и совершенствоваться, удовлетворяя меняющиеся отраслевые стандарты и разнообразие оперативных сценариев.

BagManager является частью багажной программы SITA и управляет

передачей багажа в пределах аэропорта и в нескольких аэропортах.

BagManager отслеживает движение багажа из аэропорта в аэропорт. Она также обеспечивает грузчикам в режиме реального времени информацию о багаже, его статусе и помогает им решать вопросы о выгрузке багажа пассажиров, которые не явились для посадки на рейс, т. е. управление багажом в режиме реального времени, что соответствует Приложению 17 ИКАО требований безопасности.

BagManager включает в себя следующие возможности:

- позволяет обработку всех возможных сценариев управления багажа;
- подключение к услугам Bag Message, World Tracer;
- полная оперативная поддержка 24 часа 7 дней в неделю по багажу.

BagManager подходит для использования в больших и малых авиакомпаниях, у агентов по обработке багажа в аэропортах.

BagManager может обрабатывать штрих-коды и новые метки RFID, а также предоставляет наблюдение за крупнейшим развертыванием RFID багажа в мире, обработки более 20 миллионов RFID-меткой багажа в год.

Компания SITA разработала полностью автоматизированную систему отслеживания утерянного и неверно обработанного багажа WorldTracer, которая позволяет также анализировать причины утери и задержки доставки багажа показано на рисунке 8.

Информация о найденном багаже вносится в АСУ World Tracer и создается файл ОНД. В файле ОНД указываются тип и цвет багажа согласно идентификационной таблице ИАТА типов багажа, внешние отличительные признаки багажа, фамилия пассажира, если она установлена. Следует проверить в АСУ WorldTracer на предмет розыска этого багажа каким-либо аэропортом.

При досылке не отправленного багажа необходимо незамедлительно направить по АСУ WorldTracer сообщение FWD в пункт назначения и пункты трансферта, если маршрут досылки включает несколько пунктов.

Международная система поиска WorldTracer позволяет в случае допущения ошибочного попадания багажа на другой рейс определить его местонахождение в любом аэропорту мира. Немедленно после поступления заявления о пропавшем багаже оператору WorldTracer вся информация в специальной кодировке поступает в единую базу данных, центр которой находится в США, а оттуда рассылается во все аэропорты мира, включенные в систему. Затем система автоматически сравнивает информацию о неостребованном багаже, которая заносится в базу авиакомпаниями со всего мира. При совпадении данных потерянного и обнаруженного багажа он высылается владельцу, как на рисунке 8.

HOW DOES IT WORK?

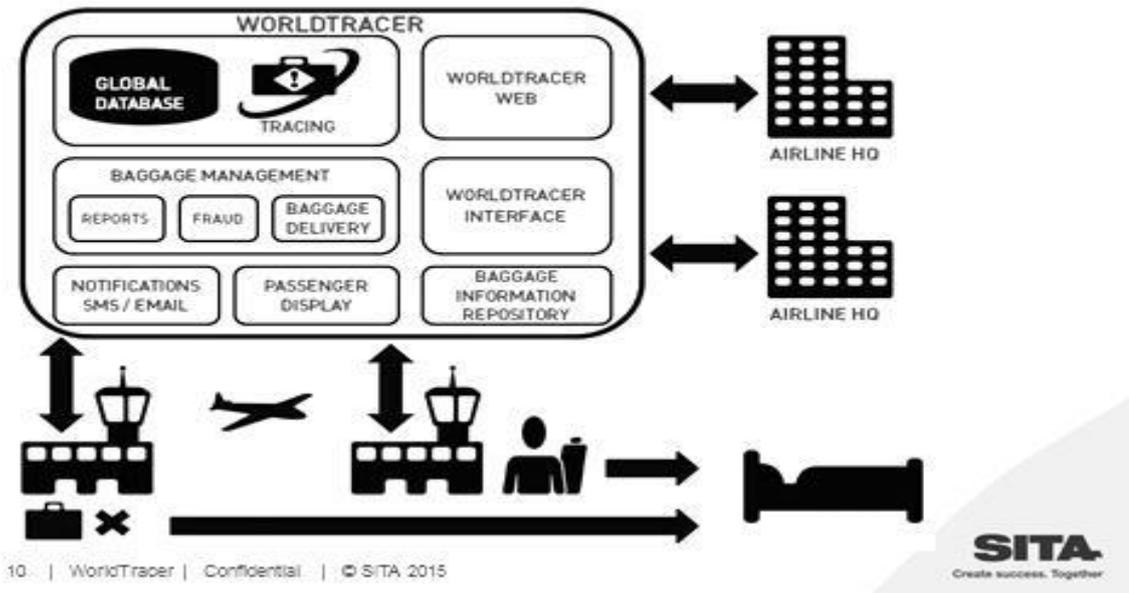


Рис. 4.8. АСУ WorldTracer

Стойки розыска багажа Lost & Found есть практически в каждом аэропорту, рисунок 9.



Рисунок 9 - Стойка розыска багажа Lost & Found

Система управления багажом объединяет в себе функции обработки и контроля, обеспечения дополнительного уровня безопасности и предоставления оперативной информации о рейсе.

Задержка или засланный багаж представляет слабое звено в путешествии пассажира. Как авиакомпания решает эти проблемы, имеет мощное влияние на удовлетворенность клиентов.

WorldTracer, разработанная SITA и ИАТА, является ведущим автоматизированным сервисом в мире для отслеживания потерянного и засланного багажа.

Контрольные вопросы.

1. Какие бывают системы сортировки багажа?
2. В чем особенность обработки транзитного и трансферного багажа?
3. В чем заключается предполетный досмотр багажа?
4. Какие продукты предлагает SITA по багажным перевозкам?
5. Какие функции выполняет система управления багажом?
6. Что располагается внутри зоны комплектовки багажа?
7. Какие существуют автоматизированные системы сортировки багажа?

Лекция 8

Тема: Технология обслуживания пассажиров на борту самолёта.

Учебные вопросы:

1. Классы обслуживания.
2. Встреча пассажиров и размещение их на борту
3. Рейсовая перевозочная документация.

1 вопрос. Во время перелета пассажирам на борту предоставляется обслуживание первого, бизнес и экономического класса, в соответствии оплаченным тарифом. Нормы предоставления услуг и их перечень по классам обслуживания определяется авиакомпанией.

В самолетах, имеющих два салона, (как правило, это салоны эконом и бизнес класса), пассажиры имеют возможность выбрать класс обслуживания. Обычно на первых восьми местах салона располагаются пассажиры бизнес класса, на остальных – эконом класса. Для длительных перелетов используются самолеты с тремя салонами, где для каждого класса обслуживания отводится отдельный салон.

1.1 Обслуживание пассажиров бизнес и первого классов

Во время регистрации пассажиры бизнес и первого классов обслуживаются за отдельной стойкой, их посадка в самолет и высадка из него проводится в первую очередь. Во время полета для обслуживания пассажиров этих двух классов выделяется большее количество персонала.

Пассажиры бизнес класса ждут повышенный уровень обслуживания и комфорта в салоне. Во время полета предлагаются первоклассные вина и изысканное меню.

В салоне бизнес класса между пассажирскими креслами большее расстояние, что дает возможность удобнее расположиться во время длительного перелета.

Естественно, что с ростом стоимости билета растет и уровень сервиса. Пассажирам первого класса для ожидания посадки на рейс выделяется отдельное комфортное помещение, где их ждут бесплатные напитки (как безалкогольные, так и алкоголь) и легкие закуски. Уровень комфорта и сервиса в пассажирском салоне первого класса еще выше, чем в бизнес классе, и предлагаемое меню более разнообразно. Многие авиакомпании практикуют вручение фирменных подарков пассажирам первого класса.

1.2 Обслуживание пассажиров эконом класса

Пассажирам, летящим эконом классом, независимо от того полный или специальный тариф они оплатили, во время полета предоставляются соки, безалкогольные напитки и питание. Конкретное наполнение меню определяется длительностью, маршрутом перелета и временем суток. Пассажиры эконом класса имеют меньше возможностей для провоза бесплатного багажа, обмена приобретенного билета и других услуг по сравнению с пассажирами других классов.

Комплекс услуг, предоставляемых авиаперевозчиком, включает обслуживание пассажиров с момента вступления их на трап самолета и до тех пор, пока они не покинут салон после приземления воздушного судна в пункте назначения. В течение этого времени пассажиры рейса находятся под опекой бортпроводников, как показано в таблице 1.

Таблица 1- Сравнительная характеристика услуг для пассажиров разных классов.

Услуги	Эконом-класс	Бизнес-класс
Регистрация	У общей стойки в порядке очереди	У отдельной стойки, без очередей
Бесплатный провоз багажа	20 кг	30-40 кг
Ожидание вылета	В общем зале	В VIP залах, с бесплатным буфетом, возможностью воспользоваться оргтехникой и средствами связи в т.ч. факсом, и Интернетом
Возможность взять в самолет ручную кладь	1 место	2-3 места
Дополнительный комфорт на борту воздушного судна	Стандартный салон	Больше пространства. Увеличенный шаг между креслами, наличие гардеробного отсека для одежды
Обслуживающий персонал	Бортпроводники, имеющие обычную квалификацию	Особо подготовленные стюардессы и стюарды
Питание на борту самолета	Строго определенный ассортимент блюд и напитков	Богатое меню, разнообразный бар, возможность выбора разных блюд
Возможность сдачи билета, переноса даты вылета	Жесткая привязка к дате отлёта, в некоторых случаях невозможность сдать билет	Наличие опции изменить дату вылета или пункт назначения

Объем комплекса услуг, предоставляемых пассажиру перевозчиком, определяется типом и оборудованием воздушного судна, продолжительностью полета, временем суток и классом обслуживания, оплаченным пассажиром.

2 вопрос. Встреча пассажиров и размещение их на борту

В обязанности бортпроводников авиалайнера во время посадки пассажиров в самолет входит:

- встреча пассажиров у входных дверей в салон или на трапе;
- оказание помощи при входе в самолет, в особенности пассажирам с ограниченными возможностями, с детьми, пожилого возраста;
- указание пассажирам их мест в салоне и помощь в размещении ручной клади на багажных полках и верхней одежды в гардеробе;
- определение численности пассажиров и сверка наличия с данными сопроводительной ведомости;
- уточнение наличия достаточного количества наборов питания для пассажиров;
- доклад командиру экипажа о готовности к отправлению после завершения посадки пассажиров.

Бортпроводники должны проследить, чтобы вещи, размещенные на багажных полках и в проходах пассажирских салонов, не создавали опасности нанесения травм людям или поломки оборудования, не загромождали проходы, не загромождали подходы к аварийным и служебным дверям, бытовым отсекам И аварийным люкам.

2.1. Обслуживание пассажиров до взлета

После доклада командиру о готовности к взлету и до момента взлета бортпроводники:

- предлагают пассажирам периодические издания;
- обслуживают индивидуальные вызовы пассажиров, при необходимости оказывают медицинскую помощь;
- зачитывают приветственное сообщение и знакомят пассажиров с аварийно-спасательным оборудованием самолета. При полете над водным пространством длительностью более 30 минут необходимо указать место расположения в салоне спасательных жилетов и продемонстрировать правила пользования ими;
- проверяют, правильно ли закреплены ремни безопасности пассажиров;
- ведут постоянный контроль состояния пассажиров.

2 . 2 .Обслуживание во время полета

Существует утвержденная технология обслуживания пассажиров во

время полета. Согласно этой технологии, спустя 10 минут после взлета обязанности бортпроводников заключаются в:

- индивидуальном обслуживании пассажиров по их вызовам, оказании медицинской помощи при необходимости;

- предоставлении пассажирам напитков и питания , представлено в таблице 2, и на рисунке 1;

- знакомстве пассажиров с правилами поведения на борту, расположением туалетных комнат;
- контроле выполнения пассажирами правил поведения во время полета;

- контроле исправности световых табло и сигнализации в салонах самолета;
- обеспечении чистоты в салонах, бытовых отсеках, буфете-кухне, туалетных комнатах, своевременной замене полотенец, мыла и т. д.;

- своевременной реакции на вызов пассажиров и мгновенной – на вызов экипажа (вход в кабину экипажа возможен только после подачи командиром установленного сигнала);

- создании в салонах атмосферы спокойствия и уверенности;

- поддержке температурного режима в салоне (не ниже 18°С и не выше

25°С);

- запрете посторонним лицам входить в кабину экипажа и более трех человек находиться в бытовых отсеках;

- пресечении попыток пассажиров открыть основные, запасные, служебные двери или аварийные люки;

- проведении мероприятий, обеспечивающих безопасность пассажиров во время полета, четких и грамотных действиях в аварийной обстановке;

- сообщении командиру экипажа о любых конфликтах с пассажирами и занесении информации об этом в «Задание на полет».

Таблица 2 - Рационы питания на борту воздушного судна имеют следующие коды

BBML	Младенческое питание (до 2-х лет)	BLML	Размягченное (протертое) питание
CHML	Детское питание (от 2 до 12 лет)	DBML	Диабетическое питание
FPML	Фруктовое вегетарианское питание	HNML	Индусское питание
LCML	Низкокалорийное питание	LFML	Питание с низким содержанием холестерина/жира
LSML	Питание с низким содержанием соли	MOML	Мусульманское питание

NLML	Питание, исключая лактозу	SFML	Питание из морских продуктов
VGML	Вегетарианское питание без содержания молока и яиц	VLML	Вегетарианское питание на основе молока и яиц

Delta Air Lines	Аэрофлот	British Airways
<ul style="list-style-type: none"> ▪ азиатская кухня ▪ бессолевая диета ▪ вегетарианское ▪ детское питание ▪ диабетическое ▪ кошерное ▪ морское ▪ мягкая пища ▪ мусульманское ▪ низкокалорийное ▪ продукты с пониженным содержанием <ul style="list-style-type: none"> • протеина • холестерина • лактозы • пурино ▪ фруктовое меню ▪ хинди 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ младенческое и детское питание ➢ азиатская кухня ➢ вегетарианское ➢ диабетическое ➢ морепродукты ➢ мусульманское ➢ низкокалорийное ➢ с высоким содержанием клетчатки ➢ без клейковины ➢ с низким содержанием соли ➢ с низким содержанием пуринов ➢ хинди 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ детское питание ▪ вегетарианское меню различного типа ▪ мусульманское ▪ кошерное ▪ индийское ▪ легкое меню (фрукты, овощи, зелень), ▪ диабетическое питание

Рисунок 1 - Пример рационов питания авиакомпаний

Таким образом, в обязанности бортпроводников во время полета входит выполнение индивидуального, информационного, медицинского обслуживания пассажиров и обеспечение их питанием.

2.3. Обслуживание перед снижением судна

Перед началом снижения воздушного судна:

- бортпроводники заканчивают обслуживание пассажиров;
- подготавливают к сдаче средства обслуживания, мягкий инвентарь, буфетно-кухонное оборудование;
- закрепляют бытовое и буфетно-кухонное оборудование;
- выключают электронагревательные приборы;
- приводят рабочее место в порядок;
- проводят подготовку отчетной и перевозочной документации;
- после включения командиром светового табло информируют пассажиров о снижении самолета;
- контролируют правильность пристегивания ремней безопасности пассажирами;

- докладывают командиру экипажа о готовности к посадке;
- занимают служебные места в соответствии с аварийным расписанием, пристегнувшись ремнями безопасности;
- наблюдают за поведением пассажиров.

2.4. Обслуживание при посадке воздушного судна

После успешной посадки самолета бортпроводники дают информацию о

посадке, погоде за бортом, контролируют крепление поданного трапа и, заняв место у дверей, помогают пассажирам при выходе из салона.

Когда последний пассажир покинул борт самолета, в обязанности бортпроводников входит:

- установка дверей на ограничительные ремни;
- осмотр всех помещений для выявления вещей, забытых пассажирами;

- доклад командиру экипажа о результатах осмотра, получение от него подписанного «Задания на полет»;
- сдача спасательных жилетов, средств обслуживания пассажиров, мягкого инвентаря, буфетно-кухонного оборудования и неиспользованных продуктов питания, коммерческой загрузки, сумки-папки бортпроводника, перевозочной документации;

- передача забытых пассажирами вещей должностному лицу, представляющему службу.

3 вопрос. Рейсовая перевозочная документация.

Рейсовая перевозочная документация (перевозочно-полетная документация) применяется для прохождения административных формальностей при вылете/прилете в соответствии с Приложением 9 ИКАО «Упрощение формальностей при МВП».

В эту документацию входят:

- генеральная декларация (General Declaration);
- пассажирский манифест (Passenger Manifest);
- грузовая манифест (Cargo Manifest);

- сводная загрузочная ведомость (Load-Sheet).

Генеральная декларация (General Declaration)

Заполняется при вылете ВС в необходимом количестве для представления по прилету в аэропорт транзита или назначения, а для эстафетного рейса до пункта эстафеты. Декларация составляется с учетом требований местных властей.

В декларации указывают:

- количество пассажиров на борту (если этого требуют местные власти, или если на борту нет пассажирского манифеста);

- отметку о разрешении следовать дальше в пределах страны назначения после первой посадки;

- санитарную декларацию (Declaration of Health) о наличии на борту инфекционных больных пассажиров, если таковых нет, пишут ("NIL").

Подписывают санитарную декларацию ответственный член экипажа, а генеральную декларацию в целом - командир корабля или представитель авиакомпании. При вылете из аэропортов за границей заполнение генерально

декларации может производиться на бланке генерального агента (обслуживающей авиакомпании).

Контрольные вопросы:

1. Какие классы обслуживания предоставляются на борту ВС?
2. Что указывают в General Declaration?
3. Что входит в перевозочную документацию?
4. Что входит в обязанности бортпроводников во время полета?
5. Как производится обслуживание пассажиров до взлета?
6. Как производится обслуживание пассажиров эконом класса?

Лекция 9

Тема: Расписание, задержка и отмена рейса, маршрут перевозки, изменение маршрута перевозки.

Учебные вопросы:

1. Формирование расписания.
2. Регистрация пассажиров и оформление багажа.
3. Обслуживание пассажиров.
4. Перевозка отдельных категорий пассажиров.
5. Остановка пассажира в пути.

1 вопрос. Регулярные рейсы выполняются в соответствии с расписанием движения воздушных судов, сформированным перевозчиком и опубликованным в компьютерном банке данных расписания движения воздушных судов. Чартерные рейсы выполняются в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок. Опубликованное расписание движения воздушных судов должно отражать следующую информацию

- по каждому регулярному рейсу:
- аэропорт отправления;
- аэропорт назначения;
- аэропорт(ы), расположенный по маршруту перевозки, в котором по расписанию движения воздушных судов предусмотрена посадка воздушного судна;
- код перевозчика;

- номер рейса;
- дни недели выполнения рейса;
- время отправления (местное);
- время прибытия (местное);
- период выполнения рейса;
- тип(ы) воздушного судна.

Расписание движения воздушных судов может содержать другую информацию.

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

Перевозка пассажиров, багажа и груза выполняется между указанными в перевозочном документе в установленной последовательности аэропортами (пунктами) отправления, трансфера (остановки) и назначения (далее - маршрут перевозки). Изменение маршрута перевозки, указанного в перевозочных документах, может быть произведено по согласованию между перевозчиком и пассажиром, грузоотправителем. В случае изменения пассажиром маршрута перевозки перевозчиком может производиться перерасчет стоимости перевозки.

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

2 вопрос. Регистрация пассажиров и оформление багажа.

Для перевозки пассажира, багажа перевозчик обеспечивает проведение

регистрации пассажиров и оформления багажа. Пассажир допускается к перевозке при наличии билета, оформленного должным образом. Перевозка по билету с открытой датой отправления осуществляется после бронирования пассажирского места и провозной емкости и внесения перевозчиком или уполномоченным агентом в билет даты отправления и номера рейса. Пассажир должен заблаговременно, не позднее установленного перевозчиком времени прибыть к месту регистрации пассажиров и оформления багажа для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и (или) другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра и т.п. (далее - предполетные формальности) и выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации или законодательством страны, с территории которой осуществляется перевозка, а также к месту посадки на борт воздушного судна.

Регистрация пассажиров и оформление багажа на рейсы в аэропорту заканчивается не ранее чем за 40 минут до времени отправления воздушного судна по расписанию или по плану (графику) чартерных перевозок. Время окончания регистрации в пунктах регистрации, расположенных за пределами аэропорта, а также регистрации на интернет-сайте перевозчика устанавливается с учетом времени, необходимого для доставки (прибытия) пассажиров и багажа в аэропорт отправления для посадки (погрузки) в воздушное судно и прохождения предполетных формальностей и требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации или законодательством страны, с территории которой осуществляется перевозка.

Регистрация пассажиров и оформление багажа производится на основании билета и документа, удостоверяющего личность пассажира, по которому оформлялся билет в соответствии с пунктом 51 настоящих Правил, а также иных документов, предусмотренных законодательством Российской Федерации, при

необходимости.

При международных перевозках пассажир должен иметь оформленные в установленном порядке выездные, въездные и другие документы, требуемые в соответствии с законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой будет осуществляться перевозка.

При регистрации пассажиру выдается посадочный талон, в котором указываются инициалы и фамилия пассажира, номер рейса, дата отправления, время окончания посадки на рейс, номер выхода на посадку и номер посадочного места на борту воздушного судна. При необходимости в посадочном талоне дополнительно может указываться другая информация.

При регистрации пассажиров и оформлении багажа пассажир обязан предъявить для взвешивания весь багаж, предназначенный для перевозки. Перевозчик или обслуживающая организация обязан указать в багажной квитанции, являющейся частью билета, удостоверяющей прием к перевозке багажа, количество мест и вес-брутто (далее - вес) багажа, в электронном виде в автоматизированной системе регистрации пассажиров и оформления багажа.

При оформлении багажа пассажиру выдается часть (отрывной талон) номерной багажной бирки, а другая часть прикрепляется к каждому месту багажа, принятого перевозчиком к перевозке под ответственность перевозчика за сохранность этих вещей с момента их сдачи пассажиром до момента выдачи пассажиру (далее - зарегистрированный багаж). Номерная багажная бирка служит для опознавания каждого места зарегистрированного багажа и содержит информацию о фамилии и имени пассажира, номере рейса, дате вылета, аэропорте (пункте) отправления и аэропорте (пункте) назначения, до которого зарегистрированный багаж принят к перевозке, весе места багажа. Номерная багажная бирка может содержать иную дополнительную информацию.

Для обозначения особых условий перевозки к зарегистрированному багажу дополнительно прикрепляется специальная безномерная багажная бирка. На вещи, находящиеся при пассажире, перевозимые в салоне воздушного судна (далее - ручная кладь), прикрепляется безномерная бирка "ручная кладь".

После регистрации пассажира и оформления багажа обязанности по

сохранности зарегистрированного багажа возлагаются на перевозчика. За провоз багажа сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа, иного багажа, подлежащего оплате, взимается плата по тарифу, установленному перевозчиком. Оплата перевозки такого багажа оформляется квитанцией для оплаты сверхнормативного багажа или ордером разных сборов. Пассажир должен прибыть к выходу на посадку на борт воздушного судна не позднее времени окончания посадки на рейс, указанного в посадочном талоне. Посадка пассажира на борт воздушного судна производится при предъявлении пассажиром посадочного талона на соответствующий рейс. Пассажиру, опоздавшему ко времени окончания регистрации пассажиров и оформления багажа или посадки в воздушное судно, может быть отказано в перевозке данным рейсом. Багаж зарегистрированного пассажира, не явившегося на посадку в воздушное судно, подлежит снятию с воздушного судна и обязательному досмотру.

3 вопрос. Обслуживание пассажиров

Перевозчик или обслуживающая организация обеспечивает пассажиров в аэропорту визуальной и акустической информацией:

- о времени отправления и прибытия воздушных судов;
- о месте, времени начала и окончания регистрации на рейс, указанный в билете;
- о месте, времени начала и окончания посадки пассажиров в воздушное судно;
- о задержке или отмене рейса и о причинах задержки или отмены рейса;
- о способе проезда до ближайшего населенного пункта, между терминалами аэропорта, между аэропортами;
- о правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотров пассажиров и багажа;
- об общих правилах выполнения пассажирами требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации;
- о месте нахождения комнат матери и ребенка.

В аэропорту перевозчик или обслуживающая организация обеспечивает:

- регистрацию пассажиров и оформление багажа к перевозке;
- доставку пассажиров к месту стоянки воздушного судна и организацию их посадки в воздушное судно;
- доставку багажа к месту стоянки воздушного судна, погрузку, размещение и крепление багажа на борту воздушного судна;
- обеспечение выхода пассажиров из воздушного судна, доставку пассажиров в здание аэровокзала;
- выгрузку багажа из воздушного судна, транспортировку и выдачу багажа пассажирам.

Перевозчик предоставляет пассажиру на борту воздушного судна комплекс услуг в зависимости от типа и оборудования воздушного судна, продолжительности полета, времени суток, в течение которых происходит полет, а также класса обслуживания, указанного в билете. Объем услуг и порядок их предоставления определяется правилами перевозчика.

Перевозчик должен обеспечить на борту воздушного судна: информирование пассажиров об условиях полета и общих правилах поведения пассажиров на борту воздушного судна, местах нахождения основных и запасных выходов, об условиях покидания воздушного судна в аварийных ситуациях, а также о местах расположения в салоне воздушного судна индивидуальных средств защиты и надувных трапов;

- предоставление прохладительных и/или горячих напитков и питания;

первую медицинскую помощь.

Горячее питание предоставляется пассажирам при продолжительности полета воздушного судна свыше трех часов и далее каждые четыре часа - в дневное время и каждые шесть часов - в ночное время. Перевозчик на борту воздушного судна должен иметь подготовленный персонал в количестве, достаточном для обслуживания пассажиров. .

Питание и горячие напитки могут не предоставляться пассажирам воздушных судов на борту воздушного судна, если указанное условие установлено правилами перевозчика и пассажир информирован об условиях обслуживания на борту воздушного судна до заключения договора воздушной

перевозки

пассажира.

При перерыве в перевозке по вине перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующие услуги:

- предоставление комнат матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет;
- два телефонных звонка или два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов;
- обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее каждые шесть часов - в дневное время и каждые восемь часов - в ночное время;
- размещение в гостинице при ожидании вылета рейса более восьми часов - в дневное время и более шести часов - в ночное время;
- доставка транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно в тех случаях, когда гостиница предоставляется без взимания дополнительной платы;
- организация хранения багажа.

Услуги, указанные в настоящем пункте, предоставляются пассажирам без взимания дополнительной платы. Перевозчик или обслуживающая организация могут предоставлять пассажиру дополнительные услуги повышенной комфортности в полете и на земле. Дополнительные услуги повышенной комфортности, порядок их предоставления и оплаты устанавливаются перевозчиком, если они оказываются перевозчиком, или уполномоченным агентом, обслуживающей организацией, если они оказываются уполномоченным агентом, обслуживающей организацией, или по соглашению между сторонами, совместно оказывающими услуги.

4 вопрос. Перевозка отдельных категорий пассажиров

Несовершеннолетний гражданин Российской Федерации, как правило, выезжает из Российской Федерации совместно хотя бы с одним из родителей,

усыновителей, опекунов или попечителей. В случае, если несовершеннолетний гражданин Российской Федерации выезжает из Российской Федерации без сопровождения, он должен иметь при себе кроме паспорта нотариально оформленное согласие названных лиц на выезд несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации с указанием срока выезда и государства (государств), которое (которые) он намерен посетить. Возраст ребенка определяется на дату начала перевозки от аэропорта (пункта) отправления, указанного в перевозочном документе.

Дети в возрасте до двух лет перевозятся только в сопровождении совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста.

Дети в возрасте от двух до двенадцати лет могут перевозиться в сопровождении совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста, либо без сопровождения указанного пассажира под наблюдением перевозчика, если такая перевозка предусмотрена правилами перевозчика. Дети в возрасте старше двенадцати лет могут перевозиться без сопровождения совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста.

Несопровождаемые дети в возрасте от двух до двенадцати лет могут перевозиться под наблюдением перевозчика только после оформления родителями, усыновителями, опекунами или попечителями в соответствии с правилами перевозчика письменного заявления на перевозку несопровождаемого ребенка. По просьбе родителей, усыновителей, опекунов или попечителей перевозка под наблюдением перевозчика может распространяться на детей в возрасте до шестнадцати лет.

Один ребенок в возрасте до двух лет перевозится в сопровождении

совершеннолетнего пассажира или пассажира, который в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации приобрел дееспособность в полном объеме до достижения им восемнадцатилетнего возраста при внутренних перевозках бесплатно, при международных - со скидкой в размере девяноста процентов от нормального или специального тарифа, если отсутствуют особые условия применения специального тарифа, и без предоставления ребенку отдельного места. Если ребенку в возрасте до двух лет по просьбе сопровождающего пассажира предоставляется отдельное место, то такой ребенок перевозится со скидкой в размере пятидесяти процентов от нормального или специального тарифа, если отсутствуют особые условия применения специального тарифа. Другие следующие с пассажиром дети в возрасте до двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся со скидкой в размере пятидесяти процентов от нормального или специального тарифа, если отсутствуют особые условия применения специального тарифа, с предоставлением им отдельных мест.

В случае добровольного или вынужденного изменения пассажиром, сопровождающим ребенка, условий договора воздушной перевозки пассажира после начала перевозки билет ребенка переоформляется (обменивается) по тарифу, соответствующему возрасту ребенка на дату начала перевозки от аэропорта (пункта) отправления. Пассажир обязан самостоятельно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья. Перевозка пассажира, признанного судом недееспособным, осуществляется по ходатайству родителей, усыновителей или опекунов и в сопровождении совершеннолетнего пассажира, способного обеспечить безопасность недееспособного пассажира и безопасность окружающих людей.

Перевозка пассажира в кресле-коляске, неспособного передвигаться самостоятельно, или больного на носилках производится в сопровождении лица, обеспечивающего уход за этим пассажиром в полете. Правилами перевозчика может быть предусмотрена перевозка пассажира в кресле-коляске, неспособного передвигаться самостоятельно, или больного на носилках под наблюдением перевозчика.

Перевозка больного на носилках производится с предоставлением ему

дополнительных мест на воздушном судне с оплатой, установленной перевозчиком. Перевозчик вправе отказать в перевозке пассажира в кресле-коляске, больного на носилках при отсутствии на отдельных воздушных судах условий, необходимых для перевозки таких пассажиров. Пассажир, лишенный зрения и/или слуха, перевозится с сопровождающим лицом или без сопровождающего под наблюдением перевозчика, если такая перевозка предусмотрена правилами перевозчика. Пассажир, лишенный слуха, по согласованию с перевозчиком может перевозиться без сопровождающего. Пассажир, лишенный зрения, по согласованию с перевозчиком может перевозиться в сопровождении собаки-поводыря. Перевозка пассажира, лишенного зрения, в сопровождении собаки-поводыря может быть произведена при предъявлении перевозчику документа, подтверждающего инвалидность этого пассажира, и документа, подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря. Собака-поводырь, сопровождающая пассажира, лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа. Собака-поводырь должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает.

Несопровождаемый пассажир, лишенный зрения и/или слуха, пассажир в кресле-коляске, неспособный передвигаться самостоятельно, или больной на носилках принимается к перевозке под наблюдением перевозчика по согласованию с перевозчиком и после оформления в соответствии с правилами перевозчика письменного заявления на перевозку под наблюдением перевозчика.

Перевозка пассажира, который в соответствии с договором воздушной перевозки прибыл в аэропорт трансфера одним рейсом, а далее перевозится другим рейсом того же или иного перевозчика по маршруту перевозки (далее - трансферный пассажир), осуществляется в соответствии с договорами между перевозчиками.

Багаж трансферного пассажира, подлежащий таможенному контролю, принимается к перевозке в соответствии с таможенным законодательством Российской Федерации и/или таможенным законодательством страны, на

территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка.

Перевозчик или уполномоченный агент обязан информировать трансферного пассажира о предполетных формальностях и требованиях, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации, которые он должен выполнить в аэропорту трансфера для дальнейшей перевозки по маршруту, а также о требованиях государственных органов в пунктах трансфера при международной перевозке.

При выполнении перевозки по одному билету, багажной квитанции, грузовой накладной или оформленному(ым) вместе с ним дополнительному(ым) билету(ам), багажной(ым) квитанции(ям), грузовой(ым) накладной(ым), в котором(ых) указывается номер билета, грузовой накладной, к которому он(и) оформлен(ы) перевозчик обязан обеспечить минимальное стыковочное время с рейсом, на который у пассажира забронировано место, позволяющее пассажиру пройти все предусмотренные в аэропорту трансфера предполетные формальности и выполнить требования, связанные с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации и/или законодательством страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка.

5 вопрос. Остановка пассажира в пути

Пассажир по согласованию с перевозчиком может прервать свою перевозку в аэропорту (пункте), указанном в билете, в котором согласно договору воздушной перевозки пассажира время между прибытием пассажира в аэропорт и его отправлением из аэропорта составляет более двадцати четырех часов (далее - аэропорт остановки).

Остановка пассажира в пути по маршруту перевозки разрешается в пределах срока действия обязательства перевозчика по перевозке пассажира при условии, что она заранее согласована с перевозчиком, указана в билете,

учтена при расчете стоимости перевозки, а при международной перевозке также разрешена государственными органами той страны, на территории которой предполагается остановка.

Если пассажир совершает остановку в аэропорту (пункте) по маршруту перевозки, то его багаж оформляется только до аэропорта (пункта) остановки и подлежит выдаче пассажиру в этом аэропорту (пункте).

Если при бронировании перевозки пассажир не заявил об остановке в аэропорту (пункте) по маршруту перевозки, но пожелал сделать такую остановку и заявил об этом в аэропорту трансфера или в аэропорту, в котором воздушное судно совершает посадку для технического и/или коммерческого обслуживания и продолжает выполнение рейса, которым оно прибыло в аэропорт (далее - аэропорт транзита), то такая остановка расценивается как добровольный отказ пассажира от перевозки, и дальнейшая перевозка может быть продолжена, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации, после соответствующего изменения договора воздушной перевозки пассажира.

Контрольные вопросы:

1. Кто может сопровождать несовершеннолетнего гражданина Российской Федерации, выезжающего из Российской Федерации?
2. Как перевозится один ребенок в возрасте до двух лет в сопровождении совершеннолетнего пассажира по РФ?
3. Как перевозится один ребенок в возрасте до двух лет в сопровождении совершеннолетнего пассажира на международных перевозках?
4. Какие услуги предоставляет перевозчик при перерыве в перевозке по его вине?
5. Какой информацией обеспечивает перевозчик пассажиров?
6. Какая остановка пассажира расценивается как добровольный отказ от перевозки?
7. Какие виды предполетного контроля, предусмотрены законодательством Российской Федерации?

Лекция 10

Тема: Аварии на воздушном транспорте

Учебные вопросы:

1. Действия при различных аварийных ситуациях.
2. Действия при терроризме.

1 вопрос. Авиационные аварии и катастрофы возможны по многим причинам. К тяжелым последствиям приводят разрушения отдельных конструкций самолета, отказ двигателя, нарушение работы систем управления, электропитания, связи, пилотирования, недостаток топлива, перебои в жизнеобеспечении экипажа и пассажиров.

1.1 Декомпрессия

ДЕКОМПРЕССИЯ - это разряжение воздуха в салоне самолета при нарушении его герметичности. Быстрая декомпрессия обычно начинается с оглушительного рева (уходит воздух). Салон наполняется пылью и туманом. Резко снижается видимость. Из легких человека быстро выходит воздух, и его нельзя задержать. Одновременно могут возникнуть звон в ушах и боли в кишечнике. В этом случае, не дожидаясь команды, немедленно наденьте кислородную маску. Не пытайтесь оказать кому-либо помощь до того, как сами наденете маску, даже если это Ваш ребенок: если Вы не успеете помочь себе и потеряете сознание, вы оба окажетесь без кислорода. Сразу же после надевания маски пристегните ремни безопасности и подготовьтесь к резкому снижению.

Действия при декомпрессии

Декомпрессия – это разряжение воздуха в салоне самолёта при нарушении его герметичности. Быстрая декомпрессия обычно начинается с оглушительного рёва (уходит воздух). Салон наполняется пылью и туманом. Резко снижается видимость. Из лёгких человека быстро выходит воздух, и его невозможно задержать. Одновременно могут возникнуть звон в ушах и боли в кишечнике.



В случае декомпрессии, не дожидаясь команды, немедленно:

1. Наденьте кислородную маску.
2. Не пытайтесь оказать кому-либо помощь до того, как сами наденете маску, даже если это ваш ребёнок. Если вы не успеете помочь себе и потеряете сознание, вы оба окажетесь без кислорода.
3. Сразу же после надевания маски пристегните ремни безопасности и подготовьтесь к резкому снижению.

1.2 Действие при пожаре в самолете

Помните, что в случае пожара на борту самолета наибольшую опасность представляет дым, а не огонь. Дышите только через хлопчатобумажные или шерстяные элементы одежды, по возможности смоченные водой. Пробираясь к выходу, двигайтесь пригнувшись или на четвереньках, так как внизу салона задымленность меньше. Защитите открытые участки тела от прямого воздействия огня, используя имеющуюся одежду, пледы и т. д. После приземления и остановки самолета немедленно направляйтесь к ближайшему выходу, так как высока вероятность взрыва. Если проход завален, пробирайтесь через кресла, опуская их спинки.

При пожаре на борту самолета наибольшую опасность представляет не огонь, а дым. Дышите только через хлопчатобумажные или шерстяные элементы одежды, по возможности, смоченные водой. Пробираясь к выходу, двигайтесь пригнувшись или на четвереньках - внизу салона задымленность меньше.

Действия при пожаре в самолёте



Помните:

- В случае пожара на борту самолёта наибольшую опасность представляет дым, а не огонь. Дышите только через элементы одежды, смоченные водой.
- Пробираясь к выходу, двигайтесь пригнувшись или на четвереньках (внизу салона задымлённость меньше).
- Защитите открытые участки тела от прямого воздействия огня, используя имеющуюся одежду, пледы и т.д.

Защитите открытые участки тела от прямого воздействия огня, используя имеющуюся одежду, пледы и т.п.

- После приземления и остановки самолёта немедленно:
- Направляйтесь к ближайшему выходу, так как высока вероятность взрыва.
- Если проход завален, пробирайтесь через кресла, опуская их спинки.
- При эвакуации избегайте от ручной клади.
- Избегайте выхода через люки, вблизи которых имеется открытый огонь или сильная задымлённость.
- После выхода из самолёта удалитесь от него как можно дальше и лягте на землю, прикрыв голову руками (возможен взрыв).

После приземления и остановки самолета немедленно направляйтесь к ближайшему выходу, так как высока вероятность взрыва. Если проход завален,

пробирайтесь через кресла, опуская их спинки. При эвакуации избавьтесь от ручной клади и избегайте выхода через люки, вблизи которых имеется сильная задымленность или открытый огонь.

После выхода из самолета удалитесь от него как можно дальше и лягте на землю, закрыв голову руками, так как возможен взрыв топлива.

Перед взлетом и посадкой тщательно подгоните ремень безопасности - он должен быть плотно закреплен как можно ниже у Ваших бедер. Проверьте, нет ли у Вас над головой тяжелых сумок, чемоданов и т.д.

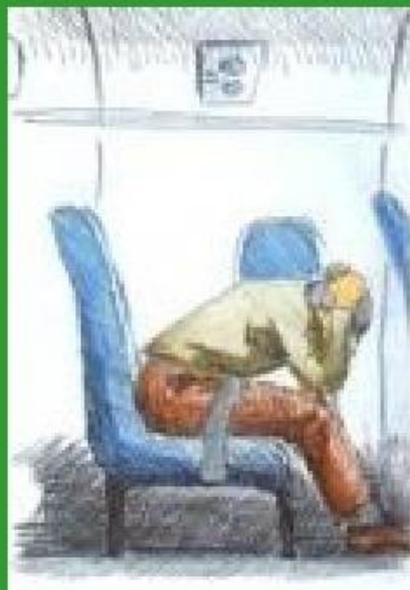
Действия при «жесткой» посадке и после неё

Перед каждым взлётом и посадкой тщательно подгоняйте ремень безопасности. Он должен быть плотно закреплён как можно ниже у ваших бёдер. Проверьте, нет ли у вас над головой тяжёлых чемоданов.

Аварии на взлёте и посадке внезапны, поэтому обращайте внимание на дым, резкое снижение, остановку двигателей и т.д.

В случае аварии:

1. Освободите карманы от острых предметов, согнитесь и плотно сцепите руки под коленями (или схватитесь за лодыжки).
2. Голову уложите на колени или наклоните её как можно ниже.



Аварии на взлете и посадке внезапны, поэтому обращайте внимание на дым, резкое снижение, остановку двигателей и т.д. Выньте из карманов острые предметы, согнитесь и плотно сцепите руки под коленями или схватитесь за лодыжки. Голову наклоните как можно ниже. Ноги уприте в пол, выдвинув их как можно дальше, но не под переднее кресло.

В момент удара максимально напрягите мышцы тела и приготовьтесь к значительным перегрузкам. Ни при каких обстоятельствах не покидайте своего места до полной остановки самолета и сохраняйте спокойствие.

Причинами крупных аварий и катастроф на судах являются: природные факторы (ураганы, шторма, туманы, льды и т.п.); человеческий фактор (ошибки капитанов, лоцманов и членов экипажа); ошибки, допущенные при

Как действовать при вынужденной посадке на воду

- Существует два типа аварий на воде: при посадке на воду и при аварийном приводнении. Посадки на воду встречаются чаще, чем аварийные приводнения. Экипаж и пассажиры самолета при аварийном приводнении предупреждаются за некоторое время для соответствующей подготовки.
- На борту самолета в настоящее время имеется информация о виде и местоположении спасательного оборудования при аварии на воде. В памятках пассажиру по безопасности полета обычно указывается, есть или нет на борту надувные круги, оснащенные сиденьем, указаны места расположения спасательных плотов, а так же приведены данные о том, как обращаться со спасательными жилетами и где они находятся. Кроме того, обычно стюардессы показывают, как обращаться со спасательными жилетами, а так же указывают места расположения спасательных плотов.

Находясь в воде, подавайте сигналы поднятием руки или свистком. Для сохранения тепла двигайтесь как можно меньше - потеря тепла в воде происходит в несколько раз быстрее, чем на воздухе, поэтому движения даже в теплой воде должны быть сведены к тому, чтобы только держаться на плаву. В спасательном жилете для сохранения тепла сгруппируйтесь, обхватив руками грудную клетку и подняв бедра повыше, чтобы вода меньше омывала паховую область – такое положение тела увеличит срок выживания в холодной воде почти на 50%. Если на Вас нет спасательного жилета, поищите глазами какой-нибудь плавающий предмет и ухватитесь за него - будет легче держаться на плаву до прибытия спасательной команды. Старайтесь отдыхать, лежа на спине.

Если есть возможность, примите таблетки от морской болезни. Для сохранения тепла, держитесь ближе к другим пострадавшим, выполняйте физические упражнения. Пить давайте только раненым и больным. Находясь в открытом море, если нет реальной надежды выйти на судовые пути или достичь берега, держитесь вместе с другими вблизи места катастрофы.

Регулярно поднимайте ноги и двигайте ими для снятия отечности. Не пейте морскую воду! Сохраняйте жидкость в организме, сокращая бесполезные движения. Для сокращения потоотделения днем увлажняйте одежду. Для снижения температуры внутри плота смачивайте его наружную поверхность морской водой. Употребляйте в день не более 500-600 мл воды, разделив их на

малые дозы, выпивая самую большую дозу вечером. Питайтесь только аварийным запасом пищи. Помните, что без пищи можно прожить месяц и более, а при рационе 500-600 мл воды в сутки рационально действующий человек способен продержаться даже в тропиках не меньше 10 дней без серьезных изменений в организме.

Сохраняйте дымовые шашки до того момента, когда появится реальная возможность того, что их заметят. Применение шашек желательно поручить одному человеку.

1.3 Действия при «жёсткой» посадке и после неё Перед каждым взлётом и посадкой тщательно подгоняйте ремень безопасности. Он должен быть плотно закреплён как можно ниже у ваших бёдер. Проверьте, нет ли у вас над головой тяжёлых чемоданов. Аварии на взлёте и посадке внезапны, поэтому обращайтесь внимание на дым, резкое снижение, остановку двигателей и т. д. В случае аварии:

1. Освободите карманы от острых предметов, согнитесь и плотно сцепите руки под коленями (или схватитесь за лодыжки).

2. Голову уложите на колени или наклоните её как можно ниже.

3. Ноги уприте в пол, выдвинув их как можно дальше, но не под переднее кресло.

4. В момент удара напрягитесь и подготовьтесь к значительной перегрузке.

5. Ни при каких обстоятельствах не покидайте своего места до полной остановки самолёта, не поднимайте панику.



2 вопрос. Заложник – это физическое лицо, захваченное и (или) удерживаемое в целях понуждения государства, организации или отдельных лиц совершить какое-либо действие или воздержаться от совершения какого-либо действия как условия освобождения удерживаемого лица. В соответствии со

статьей 206 УК РФ: «Захват заложника – это преступление против общественной безопасности, заключающееся в захвате или удержании лица в качестве заложника, совершенном в целях понуждения государства, организации, гражданина совершить какое-либо действие или воздержаться от совершения какого-либо действия как условия освобождения удерживаемого лица».

Помните, что хорошо подготовленный захват заложников предполагает работу профессионалов, которые прекрасно осведомлены о психологических аспектах поведения заложников, методах действия контртеррористических сил, поэтому недооценивать подготовку и профессионализм террористов нельзя.

При попадании в заложники необходимо, прежде всего, проявлять выдержку, постараться снизить накал общей паники, оказать помощь раненым, занять удобную позицию для наблюдения за действиями террористов, а также за действиями и высказываниями остальных заложников. Помните, что если в первые 5-10 минут после начала захвата не удалось сбежать – не делайте повторных попыток и удерживайте других от побега. Ваша основная задача – выжить! Необходимо держаться вместе и вести визуальное наблюдение за террористами.

Практика проведения спецопераций по освобождению заложников показывает, что довольно часто преступники в результате переговоров отпускают часть заложников в обмен на выполнение некоторых своих требований. Кроме того, захватчики, постепенно утрачивая максимальную концентрацию, начинают совершать поступки или ошибки, нехарактерные для начальной стадии захвата.

Например, когда захват длится уже несколько суток, постоянно ведутся изматывающие переговоры и проводятся иные оперативные мероприятия по склонению преступников к отказу от первоначальных планов, у всех задействованных в операции лиц, в том числе и у террористов, накапливается нервная и физическая усталость, вследствие которой, порой по необъяснимым причинам, отпускаются 1-2 заложника.

Если вы попали в число освобожденных лиц, Ваша информация о действиях террористов, их количестве, вооружении, средствах связи, экипировке, манере поведения, о заложниках, их количестве и состоянии и т.д. будет очень полезна для представителей спецподразделений, которые с первых минут после получения сигнала о захвате, готовят освобождение заложников. Как мы уже говорили –главная задача выжить и помочь другим, ослабленным духом, ранением, болезнями. В этой связи надо быть максимально внимательным к ним, поддерживая их веру в освобождение и уверенность в собственных силах. Нужно чутко улавливать изменения во внутреннем состоянии окружающих, их психике, действиях, поскольку с течением времени, под воздействием постоянного прессинга террористов, возможно проявление феномена, получившего в мировой практике название «Стокгольмский синдром».

«Стокгольмский синдром» характеризуется тем, что некоторые заложники постепенно начинают воспринимать требования и действия террористов как справедливые, начинают словесно и физически помогать им, оказывая разлагающее, разъединяющее действие на остальных заложников. Впервые сотрудники спецслужб, психологи столкнулись с этим феноменом в 70-х годах

XX века, когда террористами был захвачен авиалайнер с пассажирами, который удерживался несколько суток в аэропорту столицы Швеции – Стокгольме, пока велись переговоры и готовилась операция по освобождению заложников.

Находясь в заложниках надо постараться быть готовым в удобный момент конспиративно подать знак, сигнал сотрудникам спецслужб. Это могут быть записки, метки мелом, губной помадой, личные вещи (часы, брошь), обрывки одежды и т.д. Но! Это можно делать лишь в том случае, если Вы абсолютно уверены, что Ваш сигнал будет зафиксирован исключительно сотрудниками спецслужб, либо гарантированно передан им. Следовательно, прежде чем подать такой сигнал – «Семь раз отмерь – один раз отрежь». Особенно это относится к посланию (записка, письмо, сообщение, записанное на видео и т.п.), которое неожиданно «подобревшие» преступники готовы переслать Вашим родственникам, как свидетельство своего лояльного отношения к Вам (естественно, подталкивающее к выполнению определенных условий Вашего освобождения). Мысленно, ни с кем не советуясь, составьте текст послания, «проиграйте» свое состояние при написании его, записи на TV и т.д. Но помните слова великого русского драматурга К.С. Станиславского: «Любой экспромт должен быть подготовлен». Поэтому не перестарайтесь, малейшая фальшь может обернуться против Вас. В этой связи важно, чтобы у Вас была заранее выработана система сигналов опасности, которую будут знать Ваши близкие и друзья. Возьмите себе за правило сообщать, в первую очередь родным, куда и с кем вы направляетесь, какие у Вас планы на неделю, какую одежду Вы хотите одеть, какие украшения, часы и т.п. Желательно, чтобы Ваша одежда была снабжена метками, несущими минимальную информацию о Вас.

Как показывает практика, террористы, захватывая заложников, в первую очередь отбирают у них мобильные телефоны. Однако это не происходит мгновенно, как правило, есть небольшой интервал времени, в течение которого попробуйте незаметно для окружающих набрать номер милиции, родственников и т.п. Аппарат к уху ни в коем случае не подносите, просто, убедившись, что соединение произошло, отложите телефон в сторону, накрыв легким шарфом или косынкой. Когда увидите, что террористы начали собирать мобильные телефоны, спокойно выключите и отдайте его.

Контрольные вопросы:

1. Что необходимо делать в случае аварии?
2. Какие действия необходимы при пожаре на ВС?
3. Что такое «Стокгольмский синдром»?
4. Кто такой «заложник»?
5. Что такое «захват заложника»?
6. Что необходимо делать при декомпрессии?
7. Что такое декомпрессия?
8. Какие причины возгорания воздушного судна?

Лекция 11

Тема: Участники перевозочного процесса.

Учебные вопросы:

1. Грузовые агенты
2. Организации, координирующие деятельность агентов
3. Обязанности участников перевозочного процесса

1 вопрос. Грузовые агенты выполняют следующие функции:

- консультации;
- разработка маршрута;
- выбор перевозчика (ов);
- согласование форм оплаты;
- проверка документов на груз;
- бронирование;
- доставка грузов от отправителя на склад агента (аэропорта);
- оформление транспортных документов;
- страхование и дополнительные услуги;
- экспортное таможенное оформление;
- отслеживание движения груза;
- получение документов и импортное таможенное оформление;
- получение груза и доставка его получателю.

Главная задача - оценить саму возможность перевозки авиатранспортом и обсудить эту возможность с клиентом.

Консультации охватывают вопросы, касающиеся не только самой авиаперевозки, но также таможенного оформления, требований к пакету документов (экспортных, импортных, транзитных) и т.д.

На этом этапе необходимо проверить возможность перевозки с авиаперевозчиком, разработать оптимальную схему доставки, рассчитать стоимость перевозки.

Существуют следующие формы оплаты:

- предоплата (отправителем до отправки груза или оплата по факту, т.е. после организации перевозки);
- кредит (получателем после доставки груза до места назначения)

Необходимо проверить сочетаемость желаемого вида оплаты и условий поставок по контракту между отправителем и получателем.

Виды тарифов ИАТА:

- Minimum charge - минимальный сбор за перевозку;

- General Cargo Rates (GCR) - основанный на весовой категории;
- Specific commodity Rates (SCR) - на специальные группы товаров из конкретного пункта отправления в конкретный пункт назначения;
- Class Rates на определенные классы товаров.

Виды тарифов авиакомпаний:

- для прямых отправителей ;
- для агентов.

Проверка документов на груз

Грузовой агент предоставляет клиенту список документов, требуемых для таможенного оформления и перевозки.

Необходимо проверить их достаточность и правильность. Уточнить требования:

- ИАТА;
- конкретной авиакомпании;
- стран отправления, транзита и назначения.

Ответственность за недостоверную информацию о грузе несет грузоотправитель.

Документы для подготовки груза к отправке:

- заявка грузоотправителя (письмо-инструкция отправителя);
- коммерческий инвойс;
- комплект документов для таможенного оформления;
- документы для специальных грузов (декларация на опасный груз, сертификат на животных и т.д.);
- различные платежные документы.

Документы для перевозки:

- определенные требованиями стран (экспорт, транзит, импорт);
- требуемые конкретной авиакомпанией (эмбарго, внутренние требования);
- грузовая авианакладная для прямых отправителей;
- мастер и домашняя авианакладные в случае с консолидированными грузами;

Бронирование

После всех проверок и согласований, груз можно бронировать на рейс выбранной авиакомпании.

Необходимо учитывать пожелания клиента по срокам поставки, странам транзита и т.п.

Способы бронирования:

- грузовым агентом самостоятельно (наличие у авиакомпании системы автоматического бронирования или через интернет)
- по телефону
- по телефаксу
- по электронной почте
- по SITA-связи

Доставка груза от отправителя на склад агента/ грузовой терминал аэропорта осуществляется агентом в оговоренный срок после проверки возможности перевозки и решения вопроса об оплате.

Trucking - доставка груза из/в аэропорт. Для оказания данной услуги агенту необходимо знать:

- количество мест и их вес;
- размеры;
- характер груза;
- время и место, когда и где забрать и куда и к какому времени доставить.

Оформление транспортных документов.

Грузовой агент, как правило, имеет сток авианакладных (определенное количество) тех авиакомпаний, с которыми у агента заключен агентский договор.

Грузовой агент оформляет пакет документов:

- мастер накладная;
- домашняя накладная (для консолидированных отправок);
- грузовой манифест (для консолидированных отправок).

А также маркирует груз (наносит наклейки с номером AWB, манипуляционные знаки и др.).

Дополнительные услуги

- упаковывание;
- страхование.

Грузовой агент проверяет, правильно ли отправитель произвел упаковывание своего груза или оказывает услуги по упаковыванию.

Страхование груза могут организовать:

- отправитель (через страховую компанию);
- грузовой агент (путем заключения договора со страховой компанией и продажи ее полисов);
- перевозчик (некоторые авиакомпании имеют соглашения со страховыми компаниями).

В этом случае страховая сумма указывается в авианакладной и графе «Amount of Insurance» / «Сумма страховки» и берется страховой сбор в пользу перевозчика, который указывается в графе «Other charges» / «Прочие сборы».

Таможенное оформление (для международных отправок) Услуга предоставляется по желанию клиента.

Клиент в этом случае должен предоставить пакет документов, требуемых таможенными органами. Перечень документов зависит от:

- характера груза;
- вида таможенного режима.

Таможенное оформление имеет право осуществлять таможенный *брокер* - юридическое лицо, внесенное в реестр таможенных брокеров и имеющее собственную лицензию.

Основной таможенный документ для таможенного оформления - *ГТД* (Грузовая Таможенная Декларация), в которую вносится вся информация по грузу.

Отслеживание груза

- по номеру мастер авианакладной в сети Интернет на сайте конкретной авиакомпания;
- по номеру домашней накладной на сайте грузового агента.

Получение документов и расконсолидация.

Для прямых отправок - грузовой агент уведомляет о прибытии груза и может предложить свои услуги.

Для консолидированных - агент (расконсолидатор) получает авианакладную и документы, оповещает всех реальных получателей по *NAWB* и может предложить свои услуги.

Документы для получения грузов .

Документы, необходимые для таможенного оформления в стране назначения.

Документы, необходимые для получателя (по условиям аккредитива, для внутреннего сбыта, для предоставления в местные органы и т.д.)

Таможенное оформление в стране назначения

В соответствии с условиями поставки определить, кем и за чей счет будет проводиться импортное таможенное оформление.

Заранее обсудить степень участия клиента в таможенном оформлении.

Получение груза и его доставка получателю

Получение груза непосредственно в аэропорту.

Доставка на склад получателя по процедуре *ВТТ* (Внутренний таможенный транзит). *Процедура ВТТ*

Груз загружается в отдельную или сборную машину специального таможенного перевозчика и следует на таможенный терминал.

Оформляются транзитные документы, главный из которых *ДКД* (Документ Контроля Доставки).

При доставке груза получателю рекомендуется оформить документы, подтверждающие факт принятия груза (оригинальная подпись получателя) - *POD* (Proof Of Delivery).

В обязанности агента по наземной обработке входят:

- приемка груза;
- проверка упаковки;
- взвешивание и обмер груза.

Временное хранение на грузовом терминале для последующей погрузки из борт воздушного судна.

Комплектация (раскомплектация) грузов на средствах пакетирования.

Доставка груза (средств пакетирования) с территории грузового терминала к воздушному судну и доставка груза (средств пакетирования) от воздушного судна на территорию грузового терминала.

2 вопрос.



Чтобы продажа услуг авиакомпаний и сопутствующий сервис осуществлялись на должном уровне, ИАТА разработала для своих агентов систему (Agency Program), в результате которой, после процедуры аккредитации (Agency Accreditation System) грузовые агенты становятся агентами ИАТА. Для них ИАТА (IATA Training and Development Institute - Институт ИАТА профессиональной подготовки и повышения квалификации работников воздушного транспорта) совместно с ФИАТА (Airfreight Institute) разработала учебные программы и выпускает ряд справочников по грузовым перевозкам. The Air Cargo Tariff (ТАСТ) - основной справочник ИАТА по грузовым авиаперевозкам, объясняющий главные понятия и принципы работы отрасли и содержащий официальные тарифы ИАТА на перевозки.

ФИАТА



ФИАТА (Международная Федерация Транспортно-Экспедиторских Ассоциаций) - организация, объединяющая транспортно - экспедиционные компании по всему миру.

ФИАТА была основана в 1926 г. в Вене (Австрия).

Air Freight Institute - отдел ФИАТА, координирующий и защищающий интересы транспортно-экспедиторских компаний, занимающихся авиаперевозками. Вместе с ИАТА разрабатывает обучающие программы, участвует в подготовке различных международных конференций и семинаров, посвященных вопросам грузовых авиаперевозок.

АРЭ (Ассоциация российских экспедиторов). Объединяет экспедиторские организации в единую национальную ассоциацию. В ее функции входит:



- защита интересов членов ассоциации на российском рынке экспедиторских услуг, координация их усилий в деле

расширения деловой активности, недопущение между ними недобросовестной конкуренции;

- представление и защита интересов экспедиторов в государственных, общественных и иных организациях;

- представление российских экспедиторов в Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и защита интересов российских экспедиторов на мировом рынке экспедиторских услуг;

- оказание своим членам информационных и консультационных услуг.

Подготовка и повышение квалификации экспедиторских кадров, содействие экспедиторам в повышении их профессиональной.

3 вопрос. Авиакомпании принимают груз к перевозке: напрямую от грузоотправителя от грузовых агентов.

По договору воздушной перевозки груза авиакомпания обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его лицу, уполномоченному в получении груза, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза по установленному тарифу.

Грузоотправитель, грузовой агент и перевозчик обязаны соблюдать:

- законодательство Российской Федерации,

- международные договоры Российской Федерации, и законодательство страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка грузов, а также:

- требования, связанные с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарнокарантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Грузовые перевозки осуществляются на основании заключения договора между перевозчиком и грузоотправителем.

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

Касательно продажи грузовых перевозок существует прямая продажа, т.е. непосредственно через офисы авиакомпаний и непрямая, т.е. через сеть агентов авиакомпаний.

Перевозчик имеет право передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки лицу, осуществляющему от его имени бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах, лицу, осуществляющему аэропортовую или иную деятельность по обеспечению

обслуживания грузов, на основании предусмотренного законодательством Российской Федерации сертификата соответствия или другому лицу, являясь ответственным за их действие (бездействие) перед грузоотправителем и выполнение договора воздушной перевозки груза, (ФАП № 82)

Грузовые агенты играют с каждым годом все большую роль в перевозочном процессе, так как всю первичную работу по подготовке груза к отправке и сопутствующий сервис оказывают именно они. Более того, от них зависит сама продажа услуг авиакомпаний, так как на современном рынке они являются посредниками между авиакомпаниями и грузоотправителями/грузополучателями.

Схема организации авиаперевозок грузов отправитель

а агент а авиакомпания а агент получатель

Грузовые агенты - транспортно-экспедиторские компании, которые занимаются перевозками и имеют агентские соглашения с авиакомпаниями.

Грузовой агент ИАТА - транспортно-экспедиторская компания, получившая статус агента ИАТА после процедуры аккредитации, что даст право этой компании действовать как агент авиакомпаний - членов ИАТА на основе грузового договора (Cargo Agency Agreement) и иметь в своем распоряжении авианакладные любой авиакомпании (члена ИАТА) и продавать сервис этих авиакомпаний.

Служба организации грузовых перевозок (СОГП) является авиационным предприятием, которое активно участвует в процессе внутренних и международных авиационных перевозок грузов, занимается их наземной обработкой, хранением, таможенным декларированием и экспедированием. СОГП, как правило, является агентом по наземному обслуживанию.

Агент по наземной обработке (Ground Handling Agent)

Компания (организация), назначенная авиакомпанией с целью выполнения функций, связанных с наземным обслуживанием на основе договора о наземной обработке. Функции агента по наземной обработке определяются в соответствии с Договором (Ground Handling Standart).

Генеральный агент по продажам (General Sales Agent - GSA)

В межправительственном соглашении о воздушном сообщении оговаривается коммерческое право каждой из сторон на свободную продажу своих перевозочных документов в другой стране.

Если права свободной продажи предоставлено не было, авиакомпания должна организовать продажу своих перевозок в стране, куда открываются ее полеты, через назначенного в регионе генерального агента.

Авиакомпания назначает Генерального Агента, который имеет право за свой счет, но от лица авиакомпании, организовывать продажи в своем регионе.

Права и обязанности грузового агента:

- заключать агентские соглашения с отдельными перевозчиками;
- иметь в своем распоряжении сток авианакладных и кредитные средства от авиакомпаний;
- продавать сервис авиакомпаний и получать агентское вознаграждение (комиссионные);
- обязан предоставлять перевозчику «груз, готовый к перевозке»;
- обязан оплачивать перевозку в установленные сроки;
- может лишиться регистрации в ИАТА или прийти к разрыву агентского соглашения с перевозчиками за регулярную неуплату выполняемых авиакомпаниями перевозок.

Грузовой агент:

- готовит груз и необходимые документы для передачи их перевозчику;
- обрабатывает груз и необходимые документы для передачи их перевозчику. Действует как агент перевозчика, тем самым выступает как посредник между отправителем и перевозчиком.

Грузовой агент обязан предоставлять авиакомпании груз, готовый к перевозке. Груз, готовый к перевозке (Ready for carriage) (Резолюция ИАТА 833, ТАСТ Rules 2.3.2) . Груз должен иметь подтвержденное бронирование.

Груз должен быть оформлен в таможенном отношении. Груз в полной комплектации должен быть передан перевозчику не позднее установленного срока сдачи на рейс.

Авианакладная должна быть оформлена в соответствии с правилами ИАТА (6.2 ТАСТ), все графы должны быть точно и полностью заполнены. Агент забирает следующие листы авианакладной: оригинал 3 (для отправителя) и копию 8 (для агента).

Остальные листы должны быть переданы перевозчику вместе с грузом. Авианакладная должна содержать корректную информацию касательно веса, количества мест, размеров каждого грузового места, содержимого и вида сервиса. Все документы, необходимые для перевозки, определяющие характер груза (при необходимости) в странах экспорта, импорта или транзита таможенными и государственными органами, должны быть заполнены и/или проверены и приложены к авианакладной.

Все грузовые места должны быть промаркированы (название и полный адрес получателя) и упакованы соответствующим образом так, чтобы обеспечивалась сохранность груза во время перевозки при нормальной обработке, и он не мог нанести ущерб людям, товарам и собственности.

Опасные грузы должны быть упакованы в соответствии с Правилами перевозки ОГ. Животные должны перевозиться в контейнерах, соответствующих Правилам перевозки животных. Бирки должны быть видимы, все старые бирки и старая маркировка должны быть удалены. Следующие бирки обязательно должны быть нанесены на каждое грузовое место: штрих-кодированная идентификационная бирка, бирки для специальных грузов (если это специальный груз), маркировка для ОГ (в случае с опасными грузами).

В случае если груз является опасным, отправитель обязан предоставить «Декларацию отправителя на опасный груз» (Shipper's declaration for dangerous goods), заполненную и подписанную в соответствии с Правилами перевозки ОГ.

В случае отправки животных в качестве груза, отправитель обязан предоставить «Сертификат отправителя животных» (Shipper's Certification for Live Animals). Перевозочные документы:

- договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно грузовой или почтовой накладной;
- формы грузовой накладной устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации. (Резолюция ИАТА 600).;

- форма почтовой накладной устанавливается уполномоченным органом в области почтовой связи совместно с уполномоченным органом в области гражданской авиации. (Всемирный почтовый союз).

Прекращение по инициативе перевозчика действия договора:

- нарушение грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;

- отказ грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

- наличие в вещах, находящихся в грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

Срок доставки груза

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

Изменение договора воздушной перевозки груза

Грузоотправитель имеет право получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Получение груза в пункте назначения :

- перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза;

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

Неполучение груза

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в установленный срок, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации,

Ответственность перевозчика

Перевозчик несет ответственность перед отправителем, получателем или любым другим лицом за ущерб, понесенный в случае повреждения, потери или задержки груза только в том случае, если ущерб нанесен во время перевозки.

Если отправитель не заявлял авиакомпании стоимость груза для перевозки и платил ей соответствующий сбор, то максимальная ответственность перевозчика ограничивается 17 SDR за 1 кг веса брутто уничтоженного, потерянного, поврежденного или задержанного груза. (Согласно положениям Монреальской конвенции 19 SDR) (ТАСТ

Rules 2.1.3).

1 SDR (Special Drawing Rights) - средневзвешенная величина курсов ведущих мировых валют = 25 USD (ориентировочно, курс колеблется).

Для стран, не подписавших Монреальскую конвенцию, максимальная ответственность перевозчика составляет 250 золотых французских франков (по Варшавской конвенции) = 20 USD за 1 кг веса брутто уничтоженного, потерянного, поврежденного или задержанного груза. Выплата по претензии не может превышать стоимость самого груза, а размер требуемого возмещения должен быть подтвержден документально.

Если отправитель не заявил авиакомпании стоимость груза и не заплатил специальный сбор, то возмещение составит только 17 SDR/20 USD за 1 кг. Перевозчик имеет право перепроверять реальную стоимость груза, указанную в претензии.

Если утеряна, повреждена или задержана часть груза, возмещение выплачивается только за нее. В случае, если эта утеря, повреждение или задержка части груза повлияла на стоимость всего груза, возмещение может

быть выплачено за весь груз. Любое разбирательство начинается только после подачи перевозчику письменной претензии.

Подробно о порядке и сроках подачи претензий указано на обратной стороне грузовой авианакладной. Данную информацию вы можете также найти в Воздушном Кодексе РФ.

Статья 119 (Воздушного Кодекса РФ). Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более чем в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа или груза.

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, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Особые права перевозчика

Авиакомпания имеет право без предупреждения отменить, задержать или перенести на другое время вылет воздушного судна, изменить предусмотренный расписанием маршрут перевозки, а также пункт посадки, если такие действия будут необходимы:

- вследствие стихийного бедствия, неблагоприятных метеорологических условий в аэропортах отправления, назначения или по маршруту перевозки, а также вследствие иных явлений, влияющих на безопасность полета;
- для выполнения требований государственных органов.

Авиакомпания может временно прекратить или ограничить прием груза к перевозке, объявив о таких ограничениях для всеобщего сведения в соответствующих аэропортах и агентствах.

Авиакомпания имеет право вскрыть упаковку груза в присутствии, а также в отсутствие грузоотправителя или получателя, если это вызывается необходимостью обеспечить сохранность груза или удостовериться в обнаруженной его неисправности. Вскрытие упаковки груза производится в случае:

- нарушения упаковки или повреждения груза;
- обнаружения недостачи по массе против массы, указанной в авиагрузовой накладной (за исключением груза, прибывшего в исправной упаковке и с исправными пломбами отправителя);
- наличия у перевозчика сомнений в правильности наименования груза или сообщенных отправителем данных о свойствах и характере груза;
- необходимости установления характера и состояния груза без документов;
- требования уполномоченных государственных органов.

Контрольные вопросы:

1. Кто такие грузовые агенты?
2. Что входит в обязанности грузового агента?
3. Как осуществляется страхование груза?
4. Что необходимо знать для доставки груза из или в аэропорт?
5. Как осуществляется бронирование груза?
6. Какие требования должны соблюдать грузоотправитель, грузовой агент и перевозчик?
7. Что это за организация - ФИАТА?
8. Как должен подготовить агент груз к отправке?
9. О чем говорит Статья 119 Воздушного Кодекса РФ?

Лекция 12

Тема: Документация на перевозку

Учебные вопросы:

1. Документы, представляемые грузоотправителем.
2. Пакет транспортных документов.
3. Виды оформления документов.

1 вопрос. Заявка на авиаперевозку или письмо-инструкция отправителя.

Инвойсы, сертификаты, лицензии, свидетельства, разрешения и другие документы (в зависимости от характера груза, требований стран и перевозчиков. Документы для специальных грузов (например, декларация отправителя на опасные грузы или сертификат отправителя на животных).

В Российской Федерации используются следующие виды сертификатов:

- сертификат соответствия;
- сертификат пожарной безопасности (является часть сертификата соответствия);
- гигиенический сертификат;
- ветеринарный сертификат и свидетельство - ветеринарные сопроводительные документы.;
- фитосанитарный сертификат - на растения и продукты растительного происхождения.;
- сертификат происхождения (документ, подтверждающий изготовление продукции в заявленной стране);
- сертификат качества - документ, аналогичный сертификату соответствия в РФ, выдается за рубежом (в РФ подлежит признанию).

Ответственность грузоотправителя за правильность заполнения документации

Грузоотправитель несет всю предусмотренную законодательством РФ и других стран (при международных перевозках) ответственность за правильность заполнения «Заявки грузоотправителя» и «Декларации грузоотправителя на опасные грузы» и приводимые в них сведения.

Для каждого предъявленного к перевозке груза грузоотправитель обязан:

- заполнять бланки точно, четко и без ошибок;
- гарантировать подготовку груза в соответствии с правилами гражданской авиации; гарантировать, что документы подписаны имеющим на то право лицом.

Заявка грузоотправителя (письмо-инструкция)

Бланк «Заявка грузоотправителя», как показано на рисунке 1 оформляется в одном экземпляре и остается у юридического лица (авиакомпания или ее агента), оформляющего «Грузовую накладную».

Заявка отправителя должна включать следующие сведения:

- наименование груза, число мест, общий вес и объем;
- размеры каждого места;
- маршрут, рейс и дату отправления;
- наименование и номер документа, гарантирующего оплату перевозки;
- особые свойства груза, требующие специальных условий или мер предосторожности при его перевозке и хранении.

Порядок заполнения и содержание «Заявки грузоотправителя»

Перевозчик не несет ответственности за неправильность или неполноту сведений, представленных грузоотправителем. При заполнении «Заявки грузоотправителя» грузоотправитель обязан вносить в графы бланка следующие сведения:

<i>Графа</i>	<i>Указываемые сведения</i>
<i>Наименование и адрес грузоотправителя</i>	полные почтовые реквизиты грузоотправителя
<i>Наименование и адрес грузополучателя</i>	полные почтовые реквизиты грузополучателя и его телефон (при наличии)
<i>Аэропорт отправления</i>	наименование аэропорта отправления (наименование населенного пункта отправления)
<i>Аэропорт назначения</i>	наименование аэропорта назначения (наименование населенного пункта назначения)
<i>Запрашиваемый маршрут</i>	требуемый маршрут перевозки

<i>Запрашиваемый рейс, дата отправки</i>	номер и дата запрашиваемого регулярного рейса, для нерегулярных (чартерных) рейсов указывается только требуемая дата перевозки
<i>Полное наименование груза</i>	полное транспортное наименование груза <i>Примечание:</i> В связи с тем, что приведенное наименование груза определяет тариф и условия воздушной перевозки, грузоотправитель (лицо, заполняющее «Заявку грузоотправителя») должен быть особенно внимателен при заполнении этой графы.
<i>Количество мест</i>	количество грузовых мест по каждому наименованию грузов
<i>Общий вес</i>	общий вес грузовых мест по каждому наименованию грузов
<i>Описание груза (включая размеры или объем)</i>	тип упаковки, размеры и / или объем грузовых мест и другая необходимая описательная информация по каждому наименованию грузов
<i>Форма оплаты</i>	форма и сроки оплаты (предоплаты, перевозки в кредит и т.д.)
<i>Графа</i>	<i>Указываемые сведения</i>
<i>Страхование - сумма страхования</i>	сумма, на которую застрахован или требует страхования предъявляемый груз
<i>Раздел «Объявленная ценность»</i>	
<i>Для перевозки</i>	указывается сумма объявленной ценности (или пишется «Без объявления» по желанию грузоотправителя) предъявляемого груза для Перевозчика <i>Примечания.</i> <i>Сумма объявленной ценности определяет ответственность Перевозчика и должна соответствовать сумме, на которую застрахован или требует страхования предъявляемый груз.</i> <i>Перевозчик имеет право потребовать документального подтверждения (счетами и иными документами) объявляемой ценности.</i>

	<i>Не указывается ценность для специальных грузов, кроме ценных.</i>
<i>Для таможи</i>	сумма объявленной ценности предъявляемого груза для таможи (определяет сумму таможенных платежей) <i>Примечание. При внутренних перевозках в данной графе делается прочерк.</i>
<i>Дополнительная информация по обработке и транспортировке груза</i>	все сведения, требуемые для обеспечения сохранности груза (температурный режим и т.д.), для опасных грузов должна присутствовать запись «Опасный груз в соответствии с прилагаемой Декларацией отправителя» («Dangerous goods as per attached Shipper's declaration»). Для грузов, следующих с сопровождающим, указывается его фамилия, имя, отчество.

«Заявка грузоотправителя» должна быть подписана уполномоченным лицом грузоотправителя (с расшифровкой фамилии, имени, отчества и указанием даты).

Подпись грузоотправителя является юридическим подтверждением заявления о том, что все данные, приведенные в «Заявке грузоотправителя», точно соответствуют предъявляемому к перевозке грузу.

Принять груз к перевозке _____ (рейс/дата) разрешаю _____ _____ подпись должностного лица перевозчика (агента) «_____» _____ 20 _____ г. Заявка грузоотправителя	
Наименование и адрес грузоотправителя	Наименование и адрес грузополучателя
Аэропорт отправления	Аэропорт назначения

Запрашиваемый маршрут			
Запрашиваемый рейс, дата отправки			
Полное наименование груза	Количество мест	Общий вес	Описание груза (включая размеры или объем)
Форма оплаты		Страхование - сумма страхования	
Объявленная ценность.			
Для перевозки	Для таможи	Подтверждаю, что данные, указанные в этом точно соответствуют своему наименованию. В случае наличия в грузе опасных веществ и изделий, они упакованы и полностью соответствуют условиям воздушной перевозки согласно действующих Правил перевозки опасных грузов Дата Подпись грузоотправителя	
Дополнительная информация по обработке и транспортированию груза			

Перевозчик не несет ответственности за неправильность или неполноту сведений, предоставленных грузоотправителем.

Рисунок 1 - Заявка грузоотправителя

Пример инвойса (как правило, составляется на коммерческие грузы)

First Ink Manufacturing Limited

WWW.FIR6TINK.COM.HK

Office: ГШВ. I I/T, Good Профсог fKtarf BwUtm^ 33iS Wonf Ошк lIMC tof»J
IC««_

Tel 152 2552 0301 Fax S52 2873 5«53 Email d^OaK^ntntLcaakk

To: CONSIGNEE'S NAME AND ADDRESS:
07

Date : 25-jul-

AL ВАЛ AL RUSSI TRADING LLC.

**P.O.BOX 12389 Dubai, United Arab
Emirates,**

Tel.: +971-6-5325538, Fax: +971-6-5325537

Inv No : D286

TO NOTIFY PARTY:

MD COMPANY

Novosibink, RUSSIA

Tel +7-383-2279148

630015. 40, Koroieva Street

Attn.: Mr. Alexey Knizhin

Your Ref:

INVOICE

Model	Description	Qty	Unit Price	Total
Printer Caitirdge		FOB Shenzhen (USD)		
Compatible Ink Cartridge				
LGE 73it	Compatible for	t073i	Black	600 US\$1.50 US\$900.00
LGE 73:T	Compatible for	T0732	Cyan	300 US\$1.50 US\$450.00
LC.t 7;jr	Compatible for	т07:3	Magenta	300 US\$1.50 US\$450.00
LGt 734T	Compatible for	т07:3	Yellow	300 US\$1.50 US\$450.00
Ice5.4t	Compatible for	t0551	Black	40 US\$0.75 US\$30.00
LGE55:t	Compatible for	T0552	Cyan	40 US\$0.75 US\$30.00
LGE 553T	Compatible for	T0553	Magenta	40 US\$0.75 US\$30.00
LGE 554T	Compatible for	Г0554	Yellow	40 US\$0.75 US\$30.00

LGE 822T	Compatible for	T0822	Cyan	20	US\$1.50	US\$30.00
LGE 823t	Compatible for	T0823	Magenta	20	US\$1.50	US\$30.00
LGE s24t	Compatible for	T082-	Yellow	20	US\$1.50	US\$30.00
LGH 825T	Compatible for	TOS25	L. Cyan	20	US\$1.50	US\$30.00
LGE 826t	Compatible for	T0826	L. Magenta	20	US\$1.50	US\$30.00
SUB-TOTAL:				1760	US\$2,520.00	
All brand names and trademarks are the property of their owners						
10% discount on T731-734, T821-826 US\$248.00						
Delivery Cost:	Air freight cost from Hong Kong to Dubai			160 kg	USD4.35/KG	US\$696.00
TOTAL USD:						US\$2,976.00

First Ink Manufacturing Ltd.

MD Company

Authorized Signature & Co. Chop Authorized Signature & Co. Chop

Пример упаковочного листа:

First Ink Manufacturing Limited
WWW.FIR6TINK.COM.HK

Office: ГШВ. I I/T, Good Профcor fKtarf BwUtm^ 33iS Wonf Ошк IIMC
^tof»J IC««_

Tel 152 2552 0301 Fax S52 2873 5«53 Email d^OaK^ntntLcaakk

To: CONSIGNEE'S NAME AND ADDRESS:

Date :

25-jul-07

AL BAJI AL RUSSI TRADING LLC.

P.O.BOX 12389 Dubai, United Arab Emirates,

Tel.: +971-6-5325538, Fax: +971-6-5325537

Inv No : D286 TO NOTIFY PARTY:

MD COMPANY

Novosibink, RUSSIA

Tel +7-383-2279148

630015. 40, Koroieva Street

Attn.: Mr. Alexey Knizhin

Your Ref:

Packing List

CTN NO	DESCRIPTION AND MODEL AN		QTY	CTNS	G.W	N.W
1-3	PRINTER CARTRIDGE	T0731	540	3	27.66KGS	16.41KGS
4	PRINTER CARTRIDGE	T0732	180	1	27.66KGS	16.41KGS
5	PRINTER CARTRIDGE	T0732	120	1	27.66KGS	16.41KGS
	PRINTER CARTRIDGE	T0731	60			
6	PRINTER CARTRIDGE	T0733	180	1	27.66KGS	16.41KGS
7	PRINTER CARTRIDGE	T0731	180	1	27.66KGS	16.41KGS
8	PRINTER CARTRIDGE	T0734	120	1	27.66KGS	16.41KGS
	PRINTER CARTRIDGE	T0822	20			
	PRINTER CARTRIDGE	T0823	20			
	PRINTER CARTRIDGE	T0821	20			
9	PRINTER CARTRIDGE	T0733	120	1	27.66KGS	16.41KGS
	PRINTER CARTRIDGE	T0825	20			
	PRINTER CARTRIDGE	T0826	20			
10	PRINTER CARTRIDGE	T0551	40	1	27.66KGS	16.41KGS
	PRINTER CARTRIDGE	T0552	40			

	PRINTER CARTRIDGE	T0553	40			
	PRINTER CARTRIDGE	T0554	40			
TOTAL	MEAS: 0.65CBM		1760PCS	10CTNS	91.39KGS	

First Ink Manufacturing Ltd.

MD Company

Authorized Signature & Co. Chop Authorized Signature & Co. Chop

Декларация грузоотправителя на опасные грузы

Персонал грузоотправителя, подготавливающий и представляющий опасный груз к воздушной перевозке, должен пройти обучение Правилам перевозки ОГ для категории 1, 3 или 6.

Бланк «Декларация грузоотправителя на опасные грузы», как показано на рисунке 2, оформляется в двух экземплярах и является приложением к грузовой накладной. Один экземпляр остается в аэропорту отправления, второй следует с грузом до пункта назначения.

Примечание: При необходимости трансферта количество экземпляров «Декларация грузоотправителя на опасные грузы» определяется по согласованию с Перевозчиком.

Графы бланков «Заявка грузоотправителя» и «Декларация грузоотправителя на опасные грузы», при международных перевозках, как правило, должны наряду с русским, также заполняться на английском языке.

2 вопрос. Пакет транспортных документов (документы, сопровождающие отдельные грузы)

Shipper's Declaration		Additional Handling Information		Overpack(s)	
YES	NO/NA	YES	NO/NA	YES	NO/NA
AWB-No: _____ Origin: _____ Destination: _____					
The information given must be correct for each entry. Never accept or refuse the shipment before all items have been checked!					
1. Two copies in English and in the IATA format? (6.1.1, 6.1.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2. Full name and address of shipper and consignee? (6.1.1, 6.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3. For Div. 6.2, Infectious Substances, name and tel.-no. of a responsible person? (6.1.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4. Number of pages shown? (6.1.4) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5. AWB number, full name of city (or airport) of departure and destination shown? If not, enter "I" (6.1.1, 6.1.2, 6.1.3) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 6. Non-applicable aircraft type deleted? (6.1.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 7. "Radioactive" deleted? (6.1.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		21. Statement for self-reactive substances of Division 4.1, organic peroxides or infectious substances? (6.1.1, 6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 22. Name and Title of Signatory, Place, Date and Signature of shipper? (6.1.1, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 23. Amendments or alterations signed by the shipper? (6.1.2, 6.1.3) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Air Waybill in "Handling Information" column (6.2.1-2) 24. "Dangerous Goods as per attached Shipper's Declaration" (or "...DGD")? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 25. "Cargo Aircraft Only" (or "CAO")? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 26. For mixed shipment(s), number of packages containing DG? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		39. "Inner packages comply with prescribed specifications" if UN specification markings are not visible? (2.4.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 40. Cargo Aircraft Only restrictions applied? (6.1.1, 6.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Label(s) 41. Primary hazard label(s)? (and entry in column 1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 42. Subsidiary hazard label(s)? (subsequent entries in column 1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 43. "Cargo Aircraft Only" label? (2.4.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 44. Orientation labels affixed on opposite sides? (2.4.4) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 45. "Magnetized Material" label affixed? (2.4.7) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 46. "Cryogenic Liquid" label affixed? (2.4.8) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 47. Marking / Label(s) correctly affixed? (6.1.1, 6.1.2, 6.1.3) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 48. Irrelevant markings / labels removed? (6.1.1, 6.1.2, 6.1.3) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	
Identification (see: Alternative sequence acceptance) (6.1.1, 6.1.2) 8. Proper Shipping Name and the technical name in brackets for "*" entries? (6.1.2, 6.1.3) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 9. Class or Division, and for Class 1, the Compatibility Group? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 10. UN number, preceded by the prefix UN (or ID for ID 8000)? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 11. Packing Group? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 12. Subsidiary risk? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Package(s) 27. Package(s) comply with packing instruction and undamaged? (6.1.1, 6.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 28. Same number/type of packaging as shown on DGD? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Marking(s) 29. Proper Shipping Name and the technical name in brackets for "*" entries? (6.1.1, 6.1.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 30. UN number, preceded by the prefix UN (or ID for ID 8000)? (6.1.1, 6.1.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 31. Full name and address of shipper and consignee? (6.1.1, 6.1.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		General 49. State and operator variations complied with? (6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 50. Embargoes / restrictions NOT published in DGR complied with? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 51. Shipment booking status "confirmed"? If not, the booking has to be ensured. If CAO, ensure that cargo aircraft operates on all segments. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NA = Not applicable Form version 06/2016 (and 0)	
Quantity and Type of Packing (6.1.1, 6.2) 13. Number and type or code of packages? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 14. Net quantity (or gross mass if applicable) per package within limits and unit of measure? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 15. For different dangerous goods packed in one outer packaging: a) Contents compatible? (6.0.2.1, 6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> b) All packed in one (package type/code)? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> c) D-value, not exceeding 1 and rounded up to first decimal place? (6.0.2.1, 6.0.2.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> d) Requirements for Div. 6.2 complied with? (6.0.2.1, 6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 16. For Overpack(s): a) Contents compatible? (6.0.2.1, 6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> b) "Overpack used"? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		For UN Specification Packaging (6.0.4, 6.1) 32. Symbol and type code marked? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 33. X, Y or Z agreed with Packing Group/Packing Instruction? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 34. Maximum gross weight not exceeded (for packages containing solids or inner packaging)? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 35. Infectious substance marking? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		This shipment is: Acceptable <input type="checkbox"/> Not acceptable <input type="checkbox"/> Checked by: _____ (Name in block capitals and signature) Department: _____ Date: _____	
Packing Instruction (6.1.1, 6.2) 17. Packing instruction number? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		For Limited Quantity Packaging 36. "LIMITED QUANTITY" or "LTD. QTY."? (6.1.1, 6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Comments: <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>	
Authorizations (6.1.1, 6.1.4) 18. "Limited Quantity" or "Ltd. Qty" or "LQ" packing instruction used? (6.1.1, 6.1.4) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 19. Special Provision number shown if A1, A2, A3, A4, A109 are used? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 20. Indication that governmental authorization is attached, including a copy in English? <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Additional Marking Requirements 37. For classes 2 to 6, 8 and Div. Ice, the net qty or gross weight as applicable. (6.1.1, 6.1) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 38. Additional marking requirements for explosives, infectious substances, cryogenic liquids? (6.1.1, 6.1.2) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Note: If the shipment is accepted, attach copies of this check sheet to the AWB accompanying the shipment and keep a copy of this check sheet together with a copy of the AWB and DGD if the status of consignment. If any "question is answered with a "No" do not accept the shipment and give a duplicate copy of this completed form to the shipper and comply with local practices.	
Lufthansa Cargo		sas Cargo		MAGNETIC CARDO	
				JALCARGO	

2.1. Рейсовая документация

Грузовой манифест.

Накладная сдачи депеш (почтовый манифест).

Сводная загрузочная ведомость

Сообщение для КВС - NOTOC (специальные грузы)

2.1.1 Грузовой манифест (Cargo Manifest)

Грузовой манифест представлен на рисунке 3, является сводным документом грузовой загрузки ВС.

Грузовой манифест заполняется, как правило, в двух экземплярах СОГП эксплуатанта или аэропортовой обслуживающей компании. В грузовом манифесте должны быть перечислены все авианакладные, по которым отправляются грузы данным рейсом. К грузовому манифесту прикрепляется комплект внесенных в него накладных.

ГРУЗОВОЙ МАНИФЕСТ					
Cargo manifest					
Перевозчик/Operator					
Тип самолета/Aircraft		номер рейса/flight		дата/date	
От/From		до/to			
Номер грузовой накладной/air waybill number	Кол-во мест груза/number of packages	Характер груза/nature of goods	Вес/gross weight	Пункт назначения/de stinat.	Для служебных от- меток/for official use only
СОСТАВИЛ/PREPARED BY				Стр.	из
ПОДПИСЬ/SIGNATURE				Page	of
				страниц	Pages

Рисунок 3 - Грузовой манифест

Порядок заполнения и содержание грузового манифеста

В графах бланка грузового манифеста указываются:

<i>Название графы</i>	<i>Содержание графы</i>
перевозчик / OPERATOR	Наименование авиакомпании - Перевозчика груза
тип самолета / AIRCRAFT	Тип самолета (вертолета) и его бортовой (регистрационный) номер
номер рейса/FLIGHT	Номер рейса
дата / DATE	Дата выполнения рейса
ОТ / FROM	Наименование аэропорта отправления
ДО / TO	Наименование аэропорта назначения (трансферта)

НОМЕР ГРУЗОВОЙ НАКЛАДНОЙ / AIR WAYBILL NUMBER	Номер грузовой накладной принятого груза
КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ГРУЗА / NUMBER OF PACKAGES	Число мест в грузовой партии
ХАРАКТЕР ГРУЗА / NATURE OF GOODS	Характер груза. Для перевозимых опасных грузов указывается «Опасный груз» («Dangerous Goods»)
	возле номеров накладных, содержащих опасные грузы. Для специальных грузов делается соответствующая надпись.
ВЕС / GROSS WEIGHT	Общий вес брутто грузовой партии, перевозимой по одной накладной
ПУНКТ НАЗНАЧЕНИЯ/ DESTINAT.	Название населенного пункта
ДЛЯ СЛУЖЕБНЫХ ОТМЕТОК / FOR OFFICIAL USE ONLY	Заполняется при необходимости - дополнительные служебные сведения (наличие Акта о неисправностях или Коммерческого акта и т.д.)
СОСТАВИЛ/ PREPARED BY	Подпись должностного лица, составившего «Грузовой манифест», с расшифровкой фамилии и инициалов
СТР. ИЗ СТРАНИЦ/ PAGE OF PAGES	Для многостраничных манифестов указывается общее число страниц и номер страницы

2.1.2. Накладная сдачи депеш (почтовый манифест)

Сопроводительным документом на почту является почтовый манифест. Почтовые манифесты, в зависимости от характера почтовых отправок, могут оформляться различными документами, разработанными и стандартизованными Всемирным Почтовым Союзом. Наиболее часто встречающаяся форма - CN38 (Delivery Bill) , как показано на рисунке 4.

По своей сути почтовый манифест имеет структуру, схожую с Грузовым манифестом, однако имеет одно существенное отличие: если при перевозке груза на ВС может быть скомплектовано несколько отправок от разных отправителей разным получателям, каждая из которых оплачена по своей накладной (AWB), а сводная информация по грузу отражается в Грузовом манифесте, то почта отправляется только от одного почтового ведомства другому почтовому ведомству, то есть, и отправка всегда одна; благодаря этому, форма CN-38 (как

и другие формы почтовых манифестов) объединяет в себе как накладную (платежный документ), так и манифест (сопроводительный документ).

Postal Administration			CN 38
Dispatching office of exchange			
DELIVERY BILL Air mails			
Office of exchange of destination	Date of departure	Time	
		Flight No	

Airport of direct transshipment (Art. 191, §2)						Airport of offloading										
Number of the mail	Office of origin	Office of destination	Number of				Gross weight of bags, etc						Observations			
			Bags LC	Covers LC	Bags AO	Bags of parcels	LC		AO		CP					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
							k	p	k	P	k	P				
							g		g	g						
Totals																

Stamp of
of airline Stamp of
Signature of official

Stamp of
dispatching office The
office of destination

Stamp of
official of the airport
Signature of official

Convention.Lausanne 1974. Art. 188 § 1 - Size: 210 x 297 mm

Рисунок 4- Почтовый манифест

2.1.3. Сводная загрузочная ведомость

Сводная загрузочная ведомость (СЗВ) является сводным документом коммерческой загрузки ВС. Требования к порядку оформления СЗВ определены в АНМ-516 ИАТА. Сводная загрузочная ведомость может заполняться от руки или автоматизировано на русском, а при международных перевозках - на английском языке.

Расчет коммерческой нагрузки самолетов, выполняющих транспортные рейсы, в аэропортах производит диспетчер по центровке (ДЦ). Погрузочно-разгрузочными работами на самолете руководит диспетчер по загрузке (ДЗ).

В аэропортах, не укомплектованных группами центровки, обязанности ДЦ выполняет второй пилот, а ДЗ - бортпроводник (оператор). Количество экземпляров СЗВ определяется производственной необходимостью.

Автоматизированный Loadsheet выглядит следующим образом (элементы, которые будут рассматриваться в дальнейшем, выделены жирным шрифтом):

AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES						
LOADSHEET		CHECKED	APPROVED	EDNO		
ALL WEIGHTS IN KILOGRAMS		SHMATKO		1		
FROM/TO	FLIGHT	A/C REG	VERSION	CREW	DATE	TIME
SVO CDG	SU251/02	VPBQT	J28Y142	2/6	02APR07	1203
		WEIGHT	DISTRIBUTION			
LOAD IN COMPARTMENTS		1899	1 /0 2/483 3/1080 4/0 5/336			
PASSENGER/CABIN BAG		7580	55/39/2/1 TTL 96 CAB 0			
			JY2/96			
TOTAL TRAFFIC LOAD		9479				

DRY OPERATING WEIGHT	50536		
ZERO FUEL WEIGHT ACTUAL	60015	MAX	71500
TAKE OFF FUEL	18100		
TAKE OFF WEIGHT ACTUAL	78115	MAX	89000
TRIP FUEL	9700		
LANDING WEIGHT ACTUAL	68415	MAX	75500 L
TAXI OUT FUEL	500		
		LAST MINUTE CHANGES	
BALANCE AND SEATING CONDITIONS		DEST SPEC CL/CPT +/- WEIGHT	
DOI	41.56		
LIZFW	67.04	MACZFW	31.77
LITOW	55.28	MACTOW	26.61
LILAW	60.25	MACLAW	28.57
ANU	0.47		
CABIN AREA			
OA	2	OB	49
OC	45		
UNDERLOAD BEFORE LMC	7085	LMC T	
CAPTAINS INFORMATION/NOTES			
B/	1453	C/	0
M/	176	DTAL +/-	

В верхней части содержится информация о рейсе, ВС и составе экипажа:

FROM/TO - пункт вылета/пункт посадки (в данном примере - SVO CDG)

FLIGHT - номер рейса и дата его выполнения (SU251/02 - рейс SU251 за 2-е число текущего месяца)

A/C REG - регистрационный номер ВС (VPBQT)

VERSION - физическая версия компоновки ВС (28 кресел и бизнес классе, 142 в экономическом). Указываются все пассажирские места, имеющиеся в ВС, не зависимо от того, сколько кресел предлагается к регистрации (часть кресел может не предлагаться из-за их неисправности, ограничения коммерческой загрузки, выделения кресел под отдых экипажа и т.д., но в Loadsheet указываются все имеющиеся кресла)

CREW - количество членов экипажа (2/6 - 2 в кабине и 6 бортпроводников)

DATE, TIME - дата и время выпуска данного документа.

Следующий блок (WEIGHT/DISTRIBUTION) описывает коммерческую загрузку, находящуюся на данном ВС. Следует иметь в виду, что Loadsheet

является документом, говорящим о весовых данных и их распределении. Багаж, груз и почта выражаются только в весовых характеристиках и не разделяется на категории. Так же в нем не содержится информации о каких бы то ни было особенностях пассажирской загрузки. В зависимости от потребностей каждого перевозчика любая нестандартная информация может отображаться в поле CAPTAINS INFORMATION/NOTES в нижней части Loadsheet; в частности, в Аэрофлоте в этом поле принято отображать загрузку по категориям: Baggage (B), Cargo (C), Mail (M).

Блок коммерческой загрузки состоит из 2-х частей - LOAD IN COMPARTMENTS (загрузка в багажниках) и PASSENGER/CABIN BAG (пассажиры и багаж в кабине).

Строка LOAD IN COMPARTMENTS показывает общий вес багажа, груза и почты и распределение весов по центровочным зонам багажников:

1899 (всего)

1/0 2/483 3/1080 4/0 5/336 (по зонам)

Строка PASSENGER/CABIN BAG показывает общий вес пассажиров и багажа в кабине и их распределение по категориям:

Важным элементом Loadsheet является блок LAST MINUTE CHANGES (LMC) - изменения в последнюю минуту. В том поле вручную отражаются изменения в коммерческой загрузке после того, как Loadsheet был выпущен. Пределы таких изменений определяются каждым перевозчиком самостоятельно. В Аэрофлоте допустимыми пределами ручной корректировки +/- 300 кг для узкофюзеляжных ВС и +/- 500 кг для широкофюзеляжных. Большие изменения считаются оказывающими существенное влияние на центровку и требуют перерасчета центровочного графика и перевыпуска Loadsheet. Некоторые перевозчики вообще не допускают ручной корректировки данных.

Ручной Loadsheet выглядит следующим образом, как показано на рисунке 5.

СВОДНАЯ ЗАГРУЗОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ И ТЕЛЕГРАММА О ЗАГРУЗКЕ РЕЙСА
LOADSHEET & LOADMESSAGE
Passenger
aircraft ALL
WEIGHTS IN
KILOS

The form is divided into several functional areas:

- Flight Information:** Fields for Route (1, 2), Originator (3), Recharge/Date/Time (4), Initials (5), Paper (6), A/C Reg (7), Version (8), Crew (9), and Date (10).
- Weight and Balance Summary:** A grid for calculating Basic Weight (11), Crew (12), Payload (13), Dry Operating Weight (14), Take-off Fuel (15), Operating Weight (20), Maximum Weights for Take-off Fuel (18), Allowed Weight for Take-off (19), and Allowed Traffic Load (21). It also includes Zero Fuel (22), Take-off (23), and Landing (25) weight sections.
- Passenger Distribution:** A table (26-30) showing the number of passengers (Total 30) and their distribution by cabin class (Tr, B, C, M) and baggage weight (1-6, 0).
- Weight Calculations:** A vertical column on the left shows the summation of weights: Total Passenger Weight (37), Total Traffic Load (39), Dry Operating Weight (14), Zero Fuel Weight (42), Take-off Fuel (51), Take-off Weight (52), Trip Fuel (53), and Landing Weight (54).
- Final Checks:** Includes Allowed Traffic Load (38), Underload before LMC (40), and a section for Last Minute Changes (45) with columns for Destination, Specification, CV/Cat, and Weight.
- Administrative:** Remarks (32), Pax/PAD counts (33, 34), Balance (55), Seating Cond (56), Total Passengers (57), Prepared by (58), and Approved by (59).

Рисунок 5 - Ручной Loadsheet

Инструкция по заполнению Сводной загрузочной ведомости:
 Пассажирский самолет (все веса в килограммах).

- срочность-очередность
- адрес (адреса)
- отправитель
- дозаправка топливом/дата/время
- инициалы
- рейс
- регистрационный номер воздушного судна
- вариант компоновки
- экипаж
- дата
- исходный вес
- экипаж
- оборудование буфета-кухни
- «сухой» эксплуатационный вес
- расходуемое на взлет топливо
- эксплуатационный вес
- максимальные веса для
- расходуемого на взлет топлива 19 - допустимый взлетный вес (минимальное из а, b и с)
- эксплуатационный вес
- допустимая коммерческая загрузка
- без топлива
- взлетный
- расходуемое на маршруте топливо
- посадочный
- аэропорт назначения
- число пассажиров
- ручная кладь
- суммарный вес
- распределенный вес
- примечания
- 33, 35 - коммерческий пассажир (PAX)
- 34, 36 - некоммерческий пассажир (PAD)
- суммарный вес пассажиров
- допустимая коммерческая загрузка

- суммарная коммерческая загрузка 40 - недогрузка перед последними изменениями
- замечания
- вес без топлива
- последние изменения
- максимальный
- последние изменения
- аэропорт назначения
- спецификации
- отделение Cl/Cpt
- вес
- сверьте последние изменения с учетом недогрузки
- расходуемое на взлет топливо
- взлетный вес
- расходуемое на маршруте топливо
- посадочный вес
- центровка
- распределение сидячих мест
- суммарное количество пассажиров
- подготовил
- проверил

Информация командиру ВС о наличии особых грузов на борту ВС (NOTOC) Заполняется сотрудниками авиаперевозчика или его агента по наземной обработке (СОГП), если на рейс планируются особые грузы (опасные, ценные, живые животные и т.д.), как показано на рисунке б.

Dangerous Goods Notification to Captain

Информация командиру корабля по опасным грузам

Station of Loading Аэропорт загрузки		1st Flight 1-ый полет		Registration Бортовой номер		Date Дата		Prepared by Подпись лица, подготовившего документ								
Station of Unloading Аэропорт разгрузки		2nd Flight 2-ой полет		Registration Бортовой номер		Date Дата										
Station of Unloading (destination)	Air Waybill Number	Proper Shipping Name	Class of Division For Class 1: Compat. Ctp	UN or ID Number	Sub Risk	Number of Packages	Net Quantity per Package (kg/litre)	Transport Indices per Package (T.I.)	Radiact. Material Category	Package Group	Code (see remarks)	CAO (X)	Loading Position 1, Flight 2, Flight	ULD IATA-ID Code	Drift Code	
Аэропорт разгрузки	2	Отправительское наименование груза	Класс или категория груза	Номер по списку ООН	Дополнит. опасность	Кол-во мест	Нетто на упаковку (кг/литр)	Транспортный индекс на упаковку	Категория вещества	Группа упаковки	Код	Только грубыми самолетами	Загрузка на рейс (состояние загрузки) 1-4 рейс 2-4 рейс	Код ср-ства плав-тия	Аварийный код	
1		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Remarks: <input type="checkbox"/> DRY ICE COOLING MATERIAL There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the aircraft. Loaded as shown above. Нет данных о загрузке на борт опасного груза в несоответствующей упаковке Загрузка проведена, как показано выше Signature of Ramp Agent Подпись ответств. лица, отвечающего за загрузку Notified accordingly Сообщено: Signature of Captain Подпись командира корабля Loading Positions) ULD ID - Code(s) Средств плавания Средства плавания Numbers telephone for emergency contact: Emergencу response telephone number: Номера телефонов для экстренной связи: Номер телефона экстренной связи:																

Рисунок 6 - Информация командиру ВС о наличии особых грузов

3 вопрос. Виды оформления документов

При оформлении прямых отправок, когда отправителем и получателем является конкретное лицо, готовится следующий пакет документов:

- MAWB (основная накладная перевозчика).
- Конверт с документами (требования стран указаны в TACT Rules 7.3.2): инвойс (счетфактура), сертификаты, разрешения и т.д.
- Дополнительные документы (для специальных грузов)

Маркировка

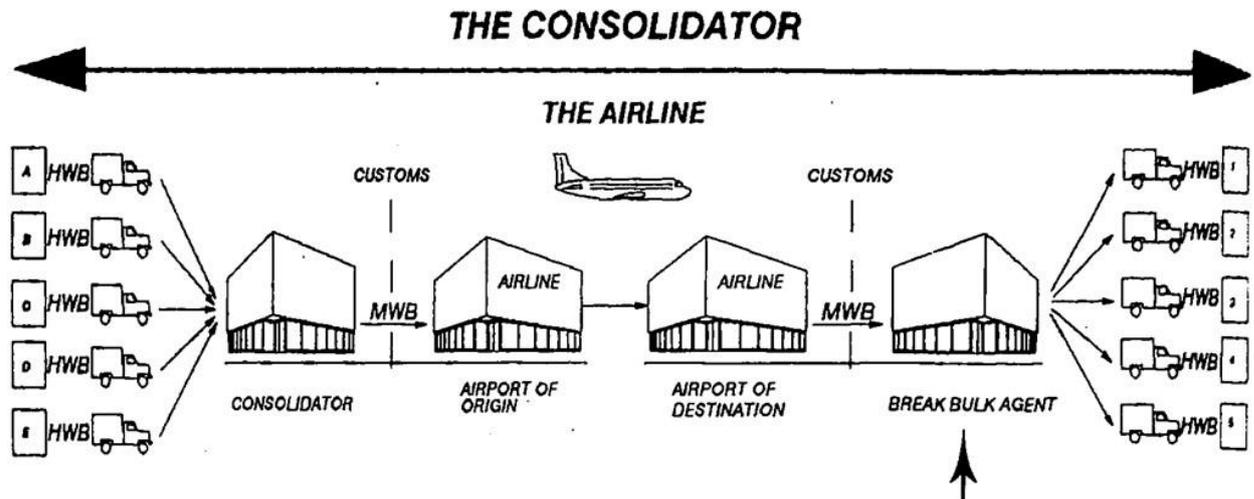
На каждое место груза наносится идентификационная наклейка с логотипом авиакомпании (имеет штрих-код), на которой указаны:

- номер MAWB;
- пункт назначения (3-х буквенный код ИАТА) ;
- общее количество мест.



Оформление консолидированных отправок

Консолидация (consolidation) - сборание грузовым агентом нескольких грузов в одно направление от разных грузоотправителей и отправка их как единого груза по одной MAWB (с получением более выгодного покилограммового тарифа из-за большего общего веса).



MWB = MASTER AIR WAYBILL

HWB = HOUSE AIR WAYBILL

Груз собирается от нескольких отправителей.
 На каждый груз оформляется отдельная НАWB.
 К каждой НАWB прикладывается пакет с соответствующими документам, МАWB и манифест.



МАWB (Мастер-накладная)

Основной документ, покрывающий все отправки. Отправителем в МАWB стоит грузовой агент-консолидатор, получателем - грузовой агент-расконсолидатор.

В графе «Количество и характер груза» указывается:

- консолидация в соответствии с прилагаемым манифестом (consolidation as per attached manifest), или
- Консолидация в соответствии с прилагаемым списком (consolidation as per attached list).

131 ERA 1234 5675 Shipper's Name and Address ATU CONSOLIDATOR LANGER KORNWEG D-6092 GERMANY KELSTERBACH		Shipper's account Number		131 - 1234 5675		Not negotiable Air Waybill JAPAN AIRLINES LTD (Air Consignment note) Issued by TOKYO JAPAN	
Consignee's Name and Address ATU BREAK BULK KK NARITA AIRPORT 1060 MINATO-KU, TOKYO, JAPAN		Consignee's account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City ATU CONSOLIDATOR KELSTERBACH		Accounting Information					
Agent's IATA Code 23-4 1234		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing FRANKFURT							
to		By first Carrier		to		Declared Value for Carriage	
JYO		JAPAN AIRLINES		DEM		NVD	
Airport of Destination TOKYO NARITA		Flight/Date		Flight/Date		Amount of Insurance XXX	
Handling Information ATTACHED TO AWB 1 ENVELOPE WITH DOCUMENTS		INSURANCE: When the Carrier offers insurance and the Shipper requires insurance in accordance with conditions on the reverse hereof, indicate the amount to be insured in figure or letter marked amount of insurance.					
No. of Pieces RCP		Gross Weight		Rate Class Commodity Item No.		Chargable Weight	
106		1662		K C 9731		1662	
						Rate / Charge	
						7.95	
						Total	
						1212.90	
						Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	
						CONSOLIDATION AS PER ATTACHED LIST	
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
1212.90						AWA 15.00	
		Valuation Charge					
		Tax					
Total other Charges Due Agent						Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
15.00						ATU CONSOLIDATOR	
Total other Charges Due Carrier						Signature of Shipper or his Agent Sobuht	
Total prepaid		Total collect				20 JANUARY	
13227.90						KELSTERBACH	
Currency Conversion Factor		no charges in Dest. Currency				ATU ASSOCIATION	
						Signature of Issuing Carrier or its Agent Sobuht	
Per Carrier Use only at Destination		Charges at Destination		Excluded on (Date)		at (Place)	

Грузовой манифест

Документ, представляющий собой список всех отправок, содержащихся в консолидированном грузе и связывающий между собой мастер авианакладную MAWB и домашние авианакладные HAWB.

Форма и содержание этого документа разрабатывается каждым грузовым агентом по своему усмотрению. Манифест распечатывается в нескольких

экземплярах, часть из которых прикладывается к МАWB, а часть вкладывается в запечатываемый конверт к НАWB.

В нем указываются следующие сведения:

- название и адрес грузового агента (консолидатора и расконсолидатора);
- номер МАWB;
- название авиакомпании;
- пункт отправления и назначения;
- номер и дата рейсов;
- перечень НАWB;
- общее количество мест и общий вес отправки по МАWB.

ATU CONSOLIDATOR Langer kornweg 0-6092 Kelsterbach Germany CONSOLIDATION MANIFEST MWB: 131-12345675 AIRLINE: JAPAN AIRLINES FLIGHT: JL678/23 POINT OF LOADING :FRANKFURT POINT OF UNLOADING :TOKYO DATE: 20 JAN						
HWB NR	DEST	NUMBER OF PACKAGES	NATURE OF GOODS	GROSS WEIGHT	TOTAL CC	
77846117	TYO	1	CLOTH	160,5	DEM	1460.74
77846118	TYO	4	AIRCRAFT	KG	DEM	122.95
77847005	FUK	4	PARTS	10.0 KG	DEM	1838.60
77847123	TYO	1	MUSICAL	235.0	DEM	173,40
			INTRO	KG		
			SPARE	8.8 KG		
77847124	TYO	30	PART FOR		DEM	595330
77847125	TYO	1	CUTTING		PREPAID	
77847126	TYO	4	MACH	360,0KG	DEM	252 40
77847127	OSA	6		45.0 KG	DEM	1173.69
77847128	TYO	49	PUSTIC	11,7 KG	DEM	5746.66
			SHEETS	139,0		
		106	ADVE MAT	KG		16721.74

			HELICO PARTS SHOES	692,0 KG		
			PARTS FOR SHOES	1662,0 KG		

НАОВ (Домашняя накладная)

Составляется консолидатором на каждый отдельный груз и заполняется по его усмотрению. Номер, состоящий из произвольного сочетания цифр и букв, присваивается самим агентом. Ко всем НАОВ прикладываются соответствующие документы грузоотправителей, затем все собирается и запечатывается в конверт. К конверту прикладываются мастер-авианакладная (МАОВ) и грузовой манифест (consolidation manifest).

Домашняя накладная включает:

- конечный пункт назначения;
- название получателя и отправителя;
- количество мест;
- наименование груза;
- вес груза;
- вид и сумма оплаты за перевозку

HWB 77847126		HWB 77847126					
Shipper's Name and Address MESSERSCHNITT-BOELKOW-BLOHM GMBH D-8000 MUENCHEN GERMANY		Shipper's Account Number HWB ATU CONSOLIDATOR LTD KELSTERBACH GERMANY					
Consignee's Name and Address KAWASAKI HEAVY INDUSTRIES LTD GIFU 504 JAPAN		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.					
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information					
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing FRANKFURT							
To	By First Carrier	To	By				
TYO	JAPAN AIRLINES						
Airport of Destination TOKYO-NARITA		Flights/Class	Per State/Visa/Doc.				
Handling Information MBB INVOICE NO. 123456, 123458 ATTACHED		Amount of Insurance XXX	Declared Value for Carriage NVD				
NOTIFY: C.ITOH AVIATION CO.LTD NAGOYA PHONE: 052-123-4567		SCI					
No of Pieces / PCP	Gross Weight	kg / lb	Rate Class	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
4	11.7	K Q		28.0	8.30	232.40	HELICOPTER PARTS DIMS: 34 X 28 X 29 CM X 1 23 X 18 X 11 CM X 2 120 X 33 X 33 CM X 1 VOLUME : 0,167CM3 VOLUME WEIGHT: 28,87 K
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		232.40				AWB FEE LEVIED	
		Valuation Charge				HANDLING FEE 20.00	
		Tax					
Total Other Charges Due Agent		20.00				Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the equipment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Other Charges Due Carrier						ATU CONSOLIDATOR LTD	
Total Prepaid		Total Collect				<i>Admiral H</i> Signature of Shipper or his Agent	
		252.40				20 JANUARY	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency				KELSTERBACH ATU CONSOLIDATOR LTD	
						Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or its Agent	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges			

Идентификационная бирка . Идентификационная бирка содержит следующие сведения:

- номер MAWB;
- номер HAWB;
- пункт отправления;
- пункт транзита;
- пункт назначения;
- вес места;
- общий вес;
- общее количество мест;
- дополнительная информация по обработке груза;
- штрих-код.

AIR WAYBILL No. 131-1234 5675	
DESTINATION TYO	
TOTAL No. OF PIECES 106	WEIGHT THIS PIECE 11.7 K
TOTAL WEIGHT THIS CONSIGNMENT 1662 K	
TRANSFER STATION(S)	
OTHER HANDLING INFORMATION	
HAWB No. 77847126	
Japan Airlines	

master air waybill number (MWB)

house air waybill number (HAWB)

Одиная консолидация . Разновидность обычной консолидации, при которой MAWB покрывает перевозку только одного груза по одной HAWB (back-to-back).

Одна MAWB.

Одна HAWB (содержит реальные сведения о грузе).

Грузовой манифест может не выпускаться (все основные сведения указаны в MAWB, в MAWB вписывается номер HAWB и наоборот).

От консолидатора на расконсолидатора.

Причины, по которым прибегают к одинарной консолидации:

- не уверены в адресе или названии получателя;
- агент в стране назначения должен выполнить какой-либо сервис;
- существует договор между агентами;
- условия оплаты в кредит (collect), что по МА невозможно (запрещен данный вид оплаты в конкретной стране или не принимается перевозчиком);
- если необходимо, чтобы на накладной стояла стоимость перевозки, реально оплаченная клиентом;
- оформление авианакладной по определенному образцу (аккредитив);
- получатель имеет своего агента в стране назначения.

Расконсолидация

Грузовой агент в стране назначения (расконсолидатор - break bulk agent) разбивает консолидированный груз на отдельные составные грузы для последующей индивидуальной работы с каждым из них.

Выполняет для каждого груза сервис, оговоренный условиями поставки, инструкциями консолидатора или получателя груза:

- таможенное оформление;
- доставка под таможенным контролем;
- обычная доставка;
- оплата таможенных платежей;
- взимание надлежащих платежей с получателя и перевод их консолидатору.

Контрольные вопросы:

1. Какие сведения содержит идентификационная бирка?
2. Что содержит домашняя накладная?
3. Что такое консолидация?
4. Кто производит расчет коммерческой нагрузки самолетов, выполняющих транспортные рейсы?
5. Что такое почтовый манифест?
6. Какие существуют виды сертификатов в Российской Федерации?
7. По каким причинам прибегают к одинарной консолидации?
8. Как оформляется грузовой манифест?
9. Что такое расконсолидация ?

Лекция 13

Тема: Типы воздушных судов

Учебные вопросы:

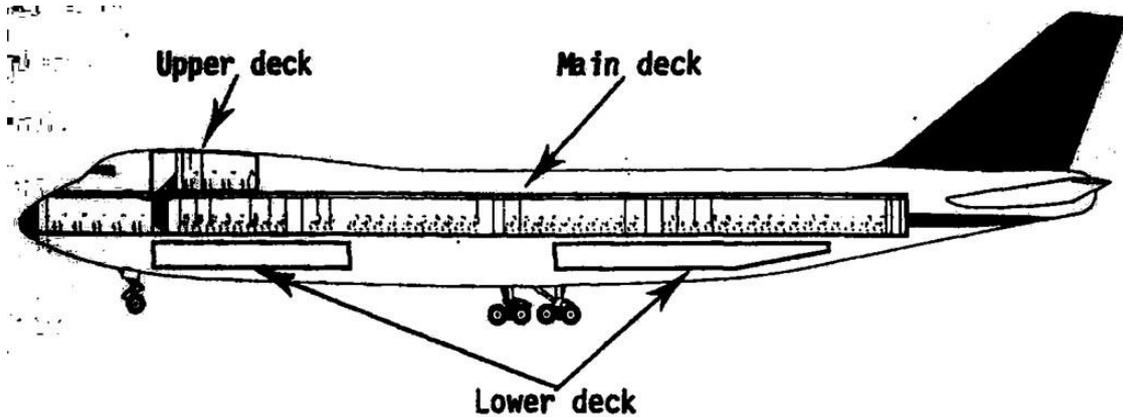
1. Самолет и его устройство.

2. Самолеты для перевозки груза россыпью.

3. ULD AIRCRAFT самолеты для перевозки груза в СПГ.

1 вопрос. Палубы

Трехпалубные самолеты (Боинг 747, Аэробус 380)

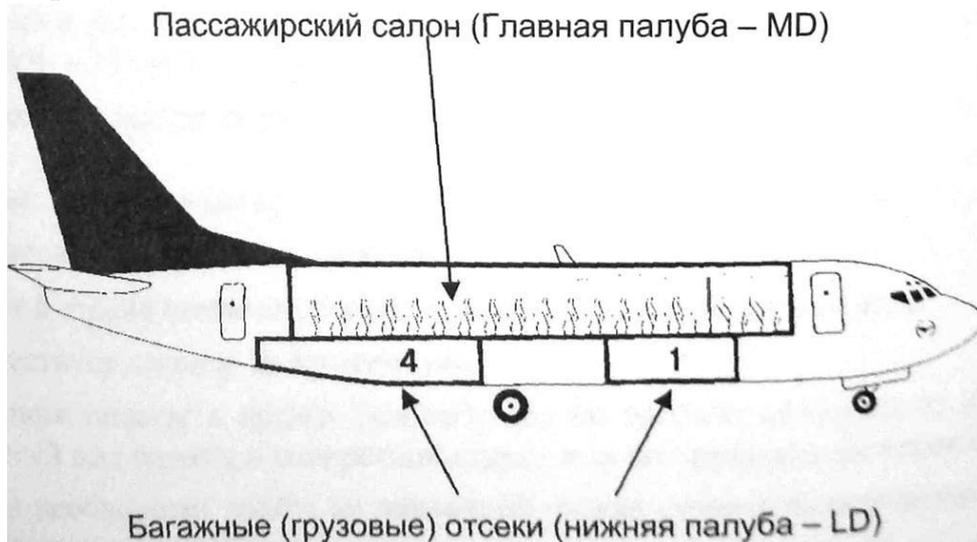


Upper deck - верхняя палуба

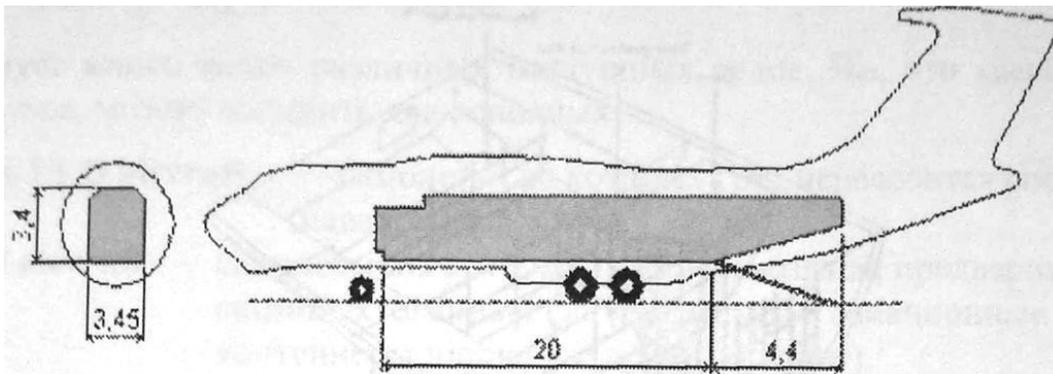
Main deck - главная (основная) палуба

Lower deck - нижняя палуба

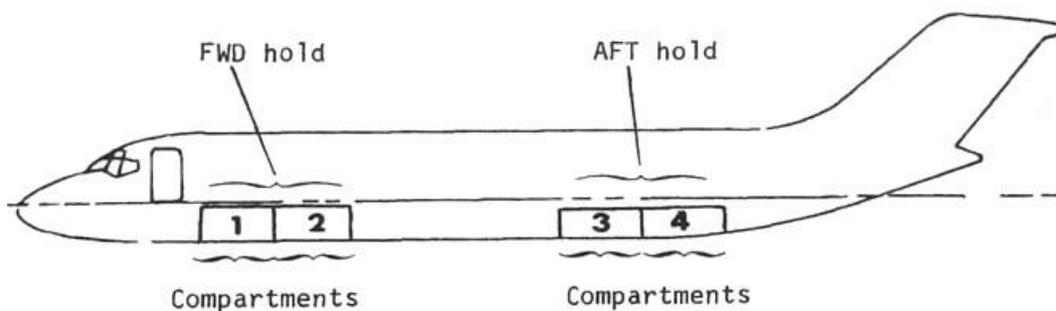
Двухпалубные самолеты (большинство самолетов, например, Боинг 737, Аэробус 330, Ил 96)



Однопалубные самолеты (например, Ил-76ТД)



Отсеки и отделения



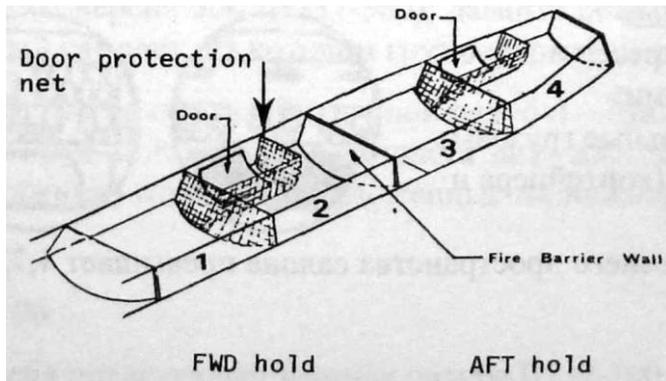
Forward hold - передний багажник/ грузовой отсек (носовой отсек)

After hold - задний багажник/ грузовой отсек (хвостовой отсек)

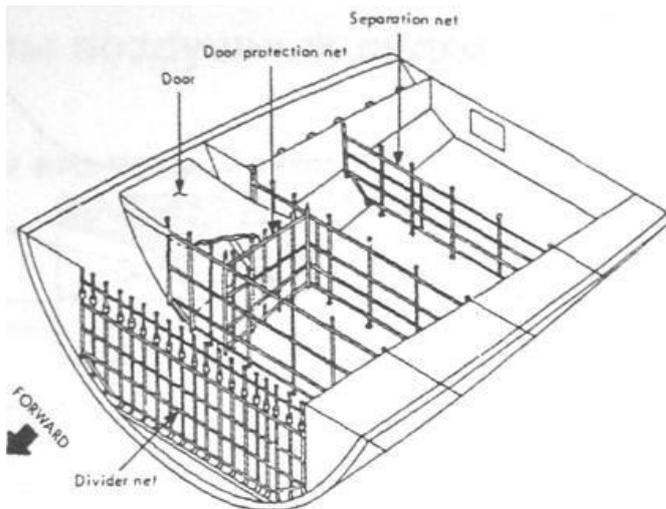
Compartment - отделение (секция, кабина)

Примечание: Так как существуют различные варианты перевода, для удобства в пособии применительно к «Compartment» мы будем использовать английский термин.

Передний и задний отсеки (холды) внутри разделяются на кемпартменты. Это разделение происходит с помощью стационарных жестких перегородок и гибких убираемых сеток.



Сетки



Сетки также используются в кабинах для груза россыпью и для огораживания пространства внутри грузовых отсеков рядом с дверьми для возможности их безопасного открытия.

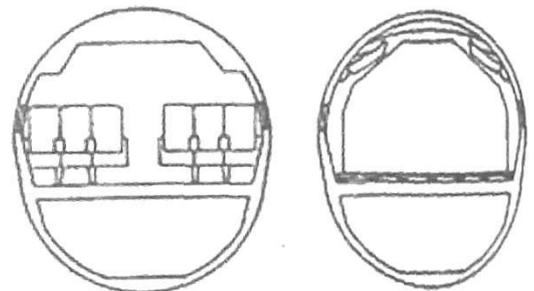
В зависимости от внутреннего оборудования самолеты бывают:

- пассажирские (Passengers);
- смешанные (Combi);
- грузовые (Freighters).

По ширине фюзеляжа различают узкофюзеляжные (narrow body) и широкофюзеляжные (wide body).

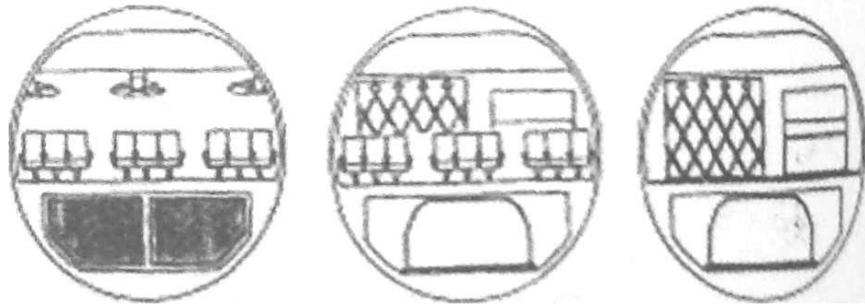
Узкофюзеляжные :

- имеют 2 ряда кресел;
- груз перевозится россыпью (искл., например, А 319/320/321, Ту-204/214);
- ширина внутреннего пространства салона не превышает 472 см.



Широкофюзеляжные

- имеют 3 ряда кресел и 2 прохода между ними;
- имеют специальные грузовые единицы ULD (контейнера и паллеты);
- ширина внутреннего пространства салона превышает 4,72 м.



Типы воздушных судов

Существует много типов различных воздушных судов. Но, что касается перевозки грузов, можно выделить два основных:

1. **NON-ULD aircraft** - самолеты, на которых груз перевозится россыпью (навалом);
2. **ULD aircraft** - самолеты, на которых груз перевозится, предварительно скомплектованный (загруженный) в авиационные контейнеры или на паллеты (поддоны).

ULD's (СПГ) - **Unit Load Devices** (Средства Пакетирования Грузов).

2 вопрос. **NON-ULD Aircraft** (самолеты для перевозки груза россыпью)

Боинг 737-300

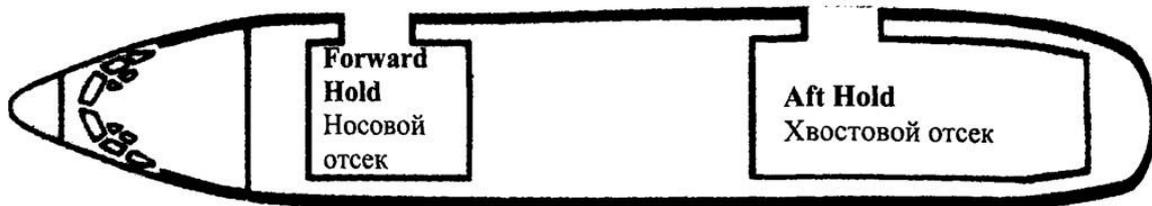


На примере Боинга 737, версия 300 (B737-300), рассмотрим, что из себя представляет типичный самолет, на котором груз перевозится россыпью.

На рисунке мы видим, что на основной (главной палубе) - **Main Deck** находится пассажирский салон. Груз на таком типе самолета загружается россыпью (навалом) в грузовые (багажные) отсеки, расположенные на нижней палубе - **Lower Deck**.

Lower Deck B 737-300

Рассмотрим, что из себя представляет нижняя палуба B737-300.

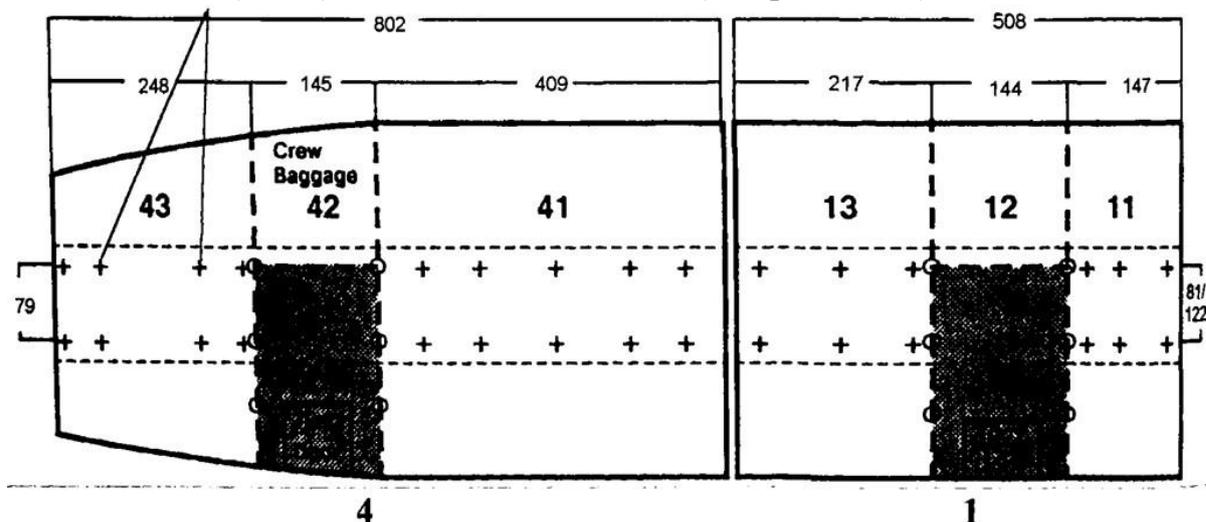


Отсеки (Holds)

Отсеки представляют замкнутое пространство, доступ в которое возможен только через двери. Между хвостовым (передним - FWD-Hold) и носовым (задним - AFT-Hold) отсеками находится жесткая стационарная перегородка без дверей. Перейти из одного отсека в другой невозможно.

Отделения/кемпартменты (Compartments)

Отсеки (holds) делятся на отделения (compartments).



В каждом отсеке B737-300 находится по одному (1) кемпартменту (СРТ).

Кемпартменты отличаются от отсеков тем, что не имеют собственных дверей.

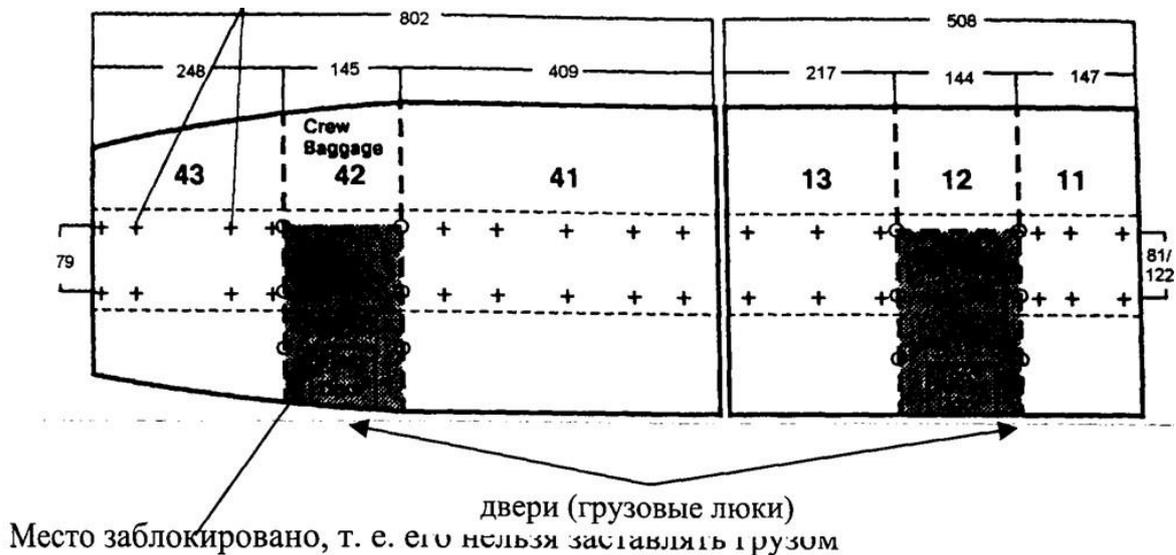
Кемпартменты пронумерованы:

- кемпартмент 1 в носовом отсеке;
- кемпартмент 4 в хвостовом отсеке.

Примечание: У разных типов самолетов количество кемпартментов разное. Это может быть 3, 4 и 5 кемпартментов.

Позиции (Net - sectors)

В кемпартментах находятся сеточные сектора (Net Sectors) или загрузочные позиции



В В737-300 по 3 сеточных сектора (Net-sectors) в каждом кемпартменте (Compartment - СРТ). Позиции тоже пронумерованы соответственно номерам секций, в которых они находятся:

- СРТ. 1 сеточный сектор 1 = 11 на рисунке;
- СРТ. 1 сеточный сектор 2 = 12 на рисунке;
- СРТ. 1 сеточный сектор 3 = 13 на рисунке.

Аналогично для кемпартмента (Compartment) 4, т. е. сектора 41, 42 и 43 соответственно. Сектора отгорожены друг от друга с помощью гибких убираемых сеток - nets (отсюда название сеточный сектор - net-sectors). Сетки крепятся к потолку, стенам и полу самолета. Они страхуют грузы от передвижения во время полета.

Цифры над схемой самолета указывают на длину сеточных секторов (net-sectors) и кемпартментов (Compartments).

Примечание: Приводимые в пособии данные имеют общий характер. При комплектации груза на рейс всегда опирайтесь на требования и данные конкретных перевозчиков.

Загрузка на B737-300

Максимальная высота загрузки у B737-300 (the maximum loading height) составляет 86 см (высота грузовых люков больше).

При загрузке груза на Боинг 737-300 необходимо учитывать весовые ограничения на каждую позицию (сеточный сектор) и на секцию/отсек в целом.

Boeing 737300	
Носовой отсек (forward-hold)	багаж, почта, груз россыпью - весом 2 269 кг или объемом 9,8 куб. м.
Хвостовой отсек (aft-hold)	багаж, почта, груз россыпью - весом 3 462 кг или объемом 15,3 куб, м.

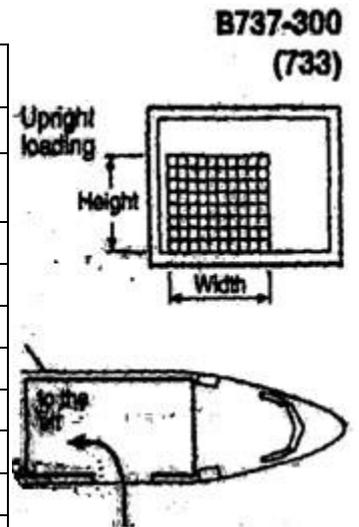
<i>Сектор</i>	<i>Используемый объем (м³)</i>	<i>Нагрузка на пол (кг/м²)</i>	<i>Макс. допустимый вес на кемпартмент (кг)</i>	<i>Макс. допустимый вес на отсек (кг)</i>
11	3,6	732	763	2269
12	1,4		388	
13	5,2		1118	
41	10,6		2337	3462
42	1,2		414	
43	3,7		711	

Ниже приведены таблицы, по которым можно проверить загружаемость мест на B737-300. (данные носят общий характер)

Если грузовые места кантовать нельзя (upright loading), то необходимо воспользоваться следующими таблицами:

Загрузка в носовой отсек:

	Width (cm)								
	12	25	38	50	63	76	88	101	114
Height (cm)									
12	363	347	287	243	213	187	162	142	127
25	363	309	269	238	213	187	162	142	127
30	353	302	266	238	213	187	162	142	127
35	342	297	266	238	213	187	162	142	127
40	335	294	264	238	213	187	162	142	127
45	330	292	264	238	213	187	162	142	127
50	325	292	264	238	213	187	162	142	127
55	322	292	264	238	213	187	162	142	127
60	320	289	264	238	213	187	162	142	127
66	320	289	264	238	213	187	162	142	127
71	317	289	264	238	213	187	162	142	127
76	317	289	264	238	213	187	162	142	127
81	317	289	264	236	213	187	162	142	127
86	317	289	264	238	213	18/	162	142	127
	length (cm)								

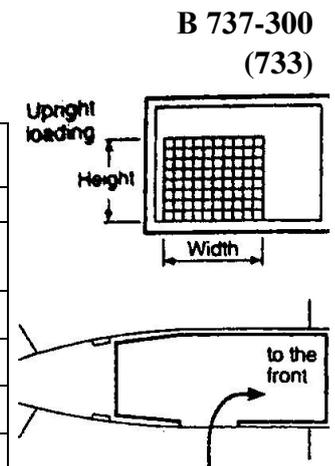


Height – высота Width – ширина Length - высота

При несовпадении цифр, всегда выбирается большую величина.

Загрузка в хвостовой отсек:

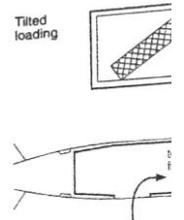
	Width (cm)								
	12	25	36	50	63	76	88	101	114
height (cm)									
12	414	325	269	231	203	177	152	134	119
25	370	304	261	228	203	177	152	134	119
30	360	299	259	228	203	177	152	134	119
35	353	297	256	228	203	177	152	134	119
40	345	294	256	228	203	177	152	134	119
45	342	292	256	228	203	177	152	134	119
50	337	289	254	228	203	177	152	134	119
55	335	289	254	228	203	177	152	134	119
60	332	287	254	228	203	177	152	134	119
66	330	287	254	228	203	177	152	134	119
71	330	287	254	228	203	177	152	134	119



76	327	287	254	228	203	177	152	134	119
81	327	284	254	-	-	-	-	-	-
	Length (cm)								

Загрузка в хвостовой отсек:

	Width (cm)								
	12	25	38	50	63	76	88	101	114
Height (cm)									
12	627	467	373	312	269	236	210	185	165
25	487	398	337	294	264	236	210	185	165
30	462	383	330	292	264	236	210	185	165
35	441	373	325	289	264	236	210	185	165
40	426	365	322	289	264	236	210	185	165
45	416	360	320	289	264	236	210	185	165
50	406	355	317	289	264	236	210	185	165
55	398	350	314	289	264	236	210	185	165
60	393	347	314	289	264	236	210	185	165
66	388	347	314	289	264	236	210	185	165
71	386	345	314	289	264	236	210	185	165
76	383	342	314	289	264	236	210	185	165
81	381	342	314	289	-	-	-	-	-
	Length (cm)								



Антонов Ан-148

Самолет имеет два грузовых отсека для перевозки груза навалом: передний и задний (каждый делится на 3 сектора) плюс задний багажник в конце салона.

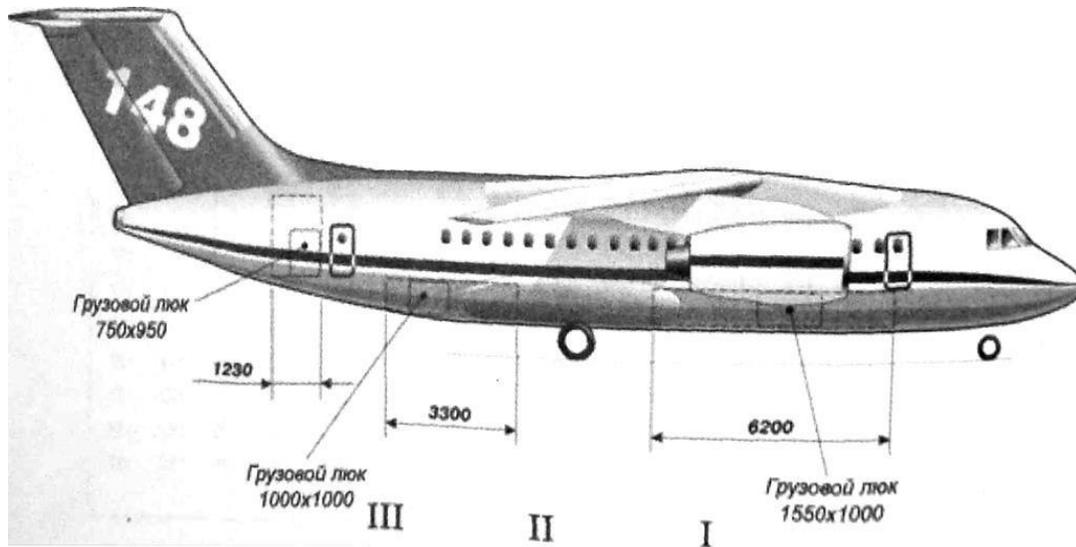
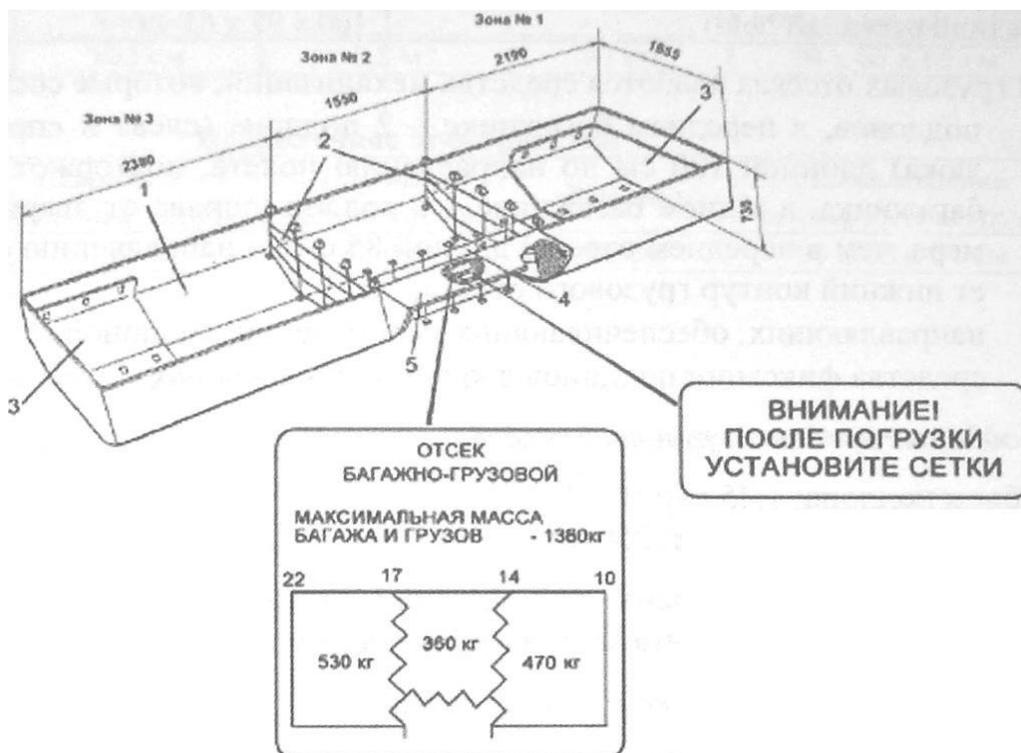
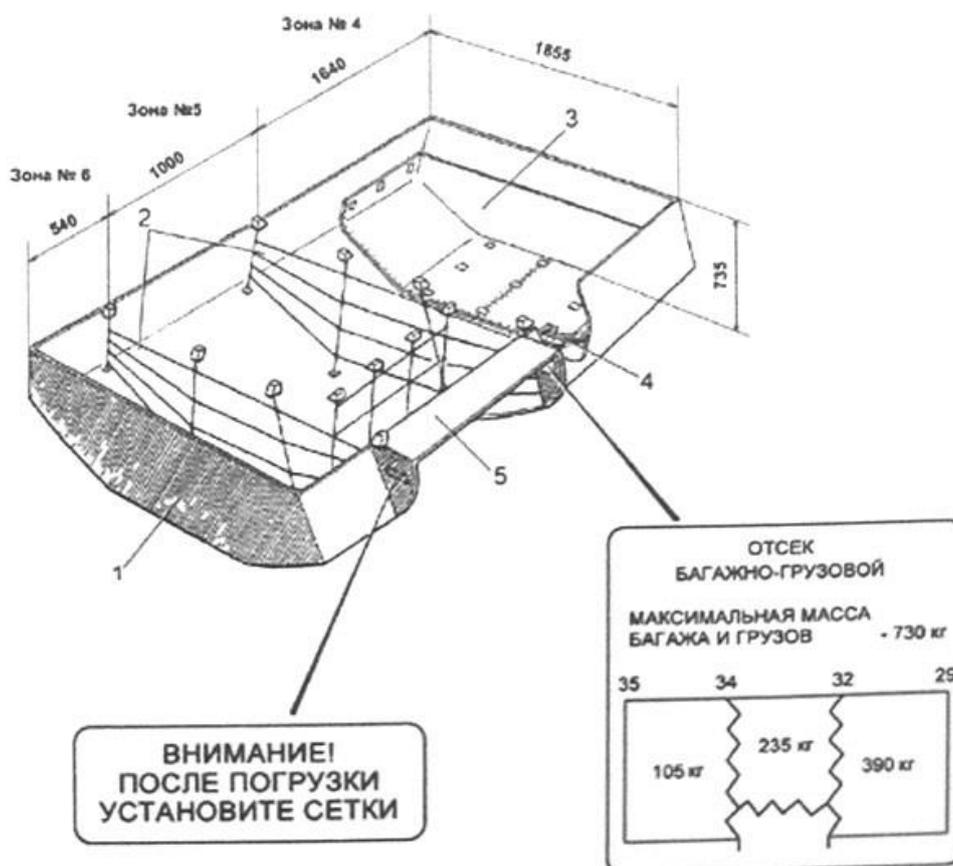


Схема переднего отсека



- 1 - передний подпольный БГО
- 2 - поперечные сетки
- 3 - поддон
- 4 - продольная сетка
- 5 - крышка люка БГО

Схема заднего отсека



- 1 - передний подпольный БГО
- 2 - поперечные сетки
- 3 - поддон
- 4 - ручка
- 5 - крышка люка БГО

Максимальные габариты отдельных мест	
Передний отсек (forward-hold)	100 x 145 x 70 см
Задний отсек (aft-hold)	100 x 95 x 65 см

В грузовых отсеках имеются средства механизации, которые состоят из:

- поддонов, в переднем багажнике - 2 поддона (слева и справа от дверного люка) длиной 100 см по направлению полета, повторяют нижний контур багажника, в заднем багажнике - 1 поддон (справа от двери, меньшего размера, чем в переднем отсеке) длиной 85 см по направлению полета, повторяет нижний контур грузового отсека;

- направляющих, обеспечивающих перемещение поддонов;
- средства фиксации поддонов в крайних положениях.

Поддоны переднего грузового отсека:

- объем поддона: 1,45 куб м
- масса груза на поддоне: 250 кг

Багажники приспособлены для загрузки партий груза, состоящих из легких, мелких мест. Груз и почта загружаются преимущественно в задние багажники.

Схема заднего багажника в конце салона



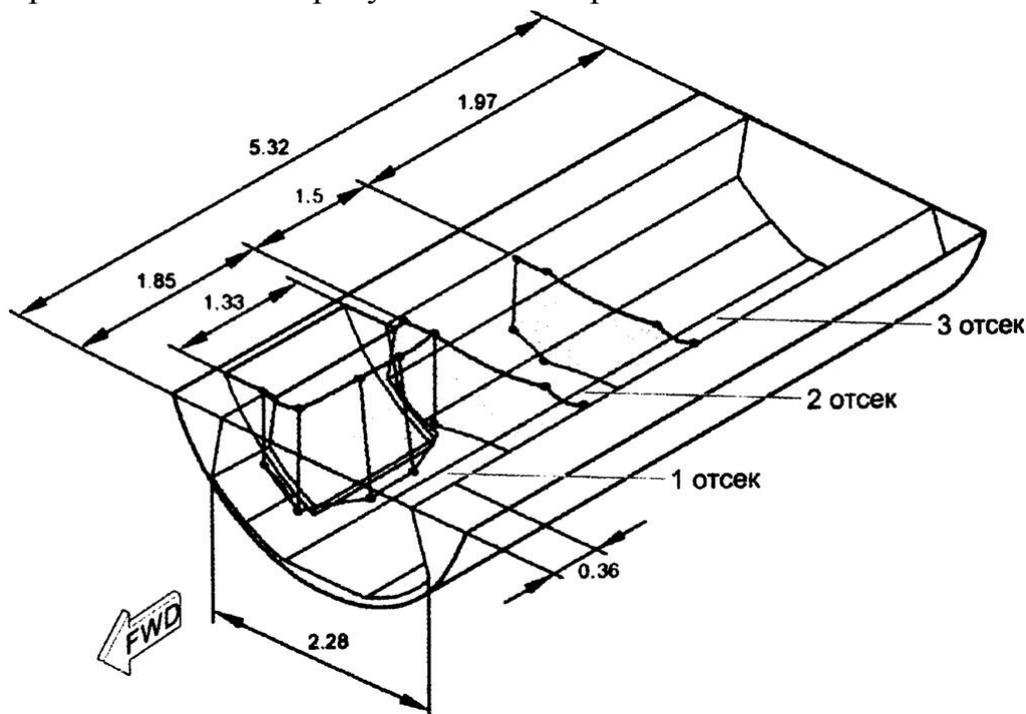
Верхняя полка				
Длина по передней части	Длина по задней части	Ширина	Высота	Максимальный размер места груза
115 см	105 см	1,5 м	93 см	80 х 65 х 65 см
Подпольное пространство				
Длина	Ширина в передней части	Ширина в задней части	Высота	Максимальный размер места груза
115 см	100 см	98 см	86 см	90 х 50 х 84 см

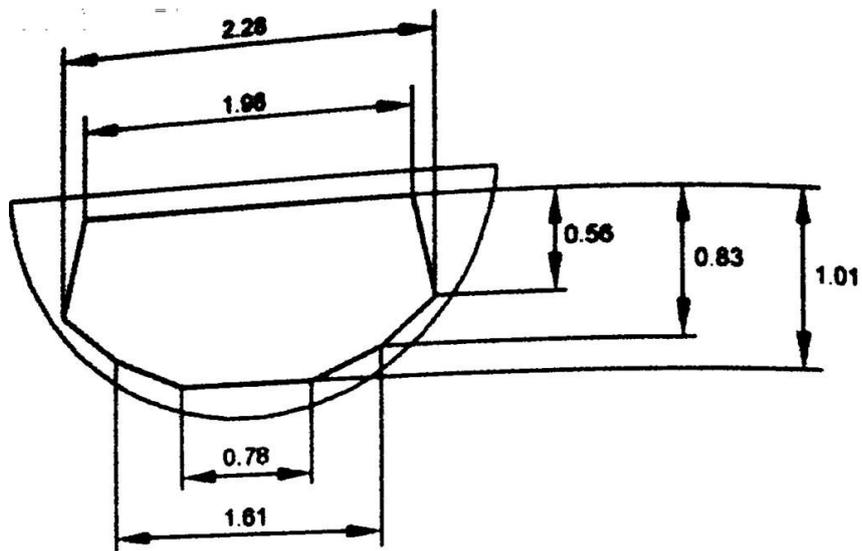
Суперджет 100 (RRJ-95)

Самолет имеет два багажно-грузовых отсека на нижней палубе в зоне с контролируемым давлением. Грузы загружаются навалом.

Передний грузовой отсек разделен при помощи сеток на 3 более мелких отсека (сектора).

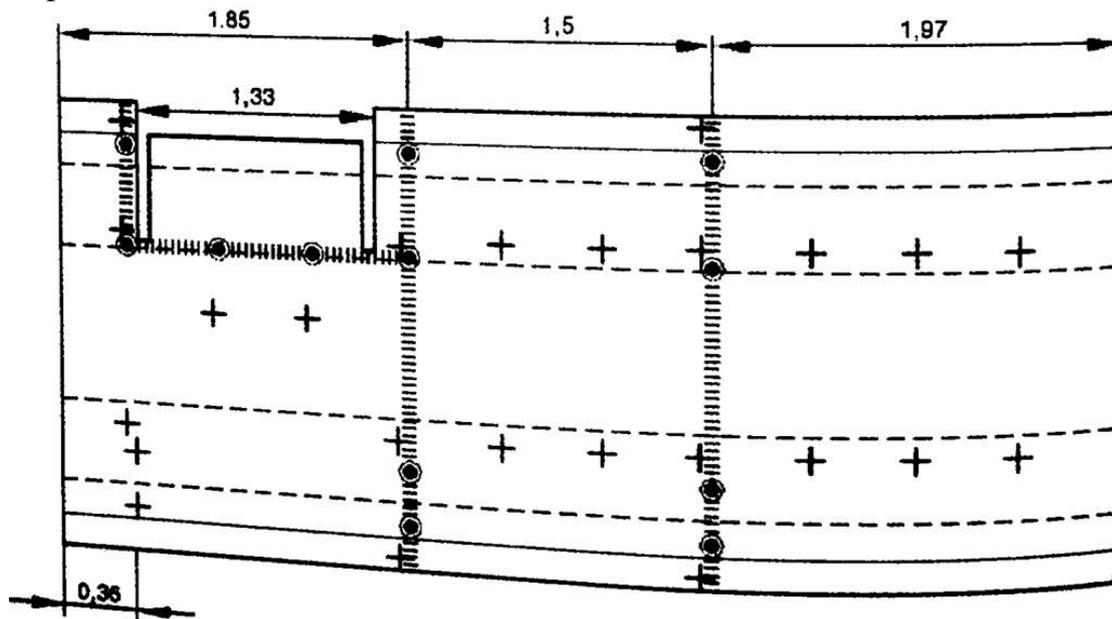
Примечание: Размеры указаны в метрах.





Сектор	Длина в см	Объем в м ³	Максимальная грузоподъемность в
1	185	2,6	590
2	150	2,9	580
3	97	3,9	775
Итого	532	9,4	1945

Расположение узлов крепления сеток и швартовочных узлов переднего отсека

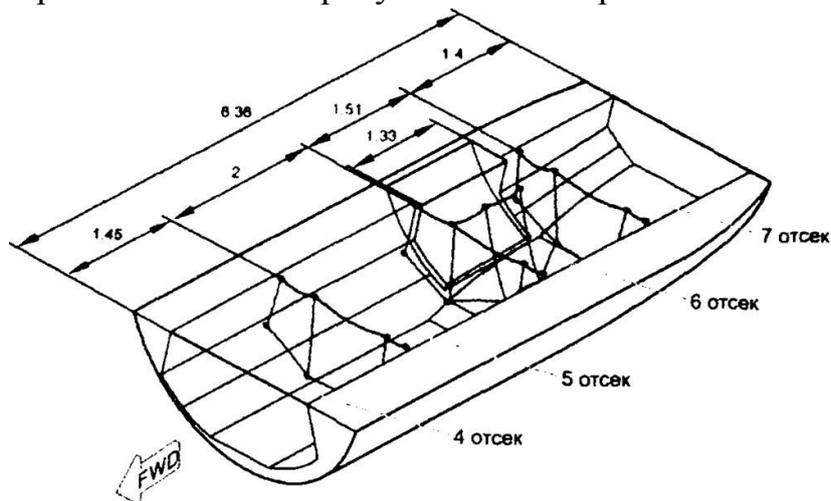


Примечание: Размеры указаны в метрах. Узлы фиксации грузов отмечены как +; Узлы крепления сеток отмечены как

Задний грузовой отсек

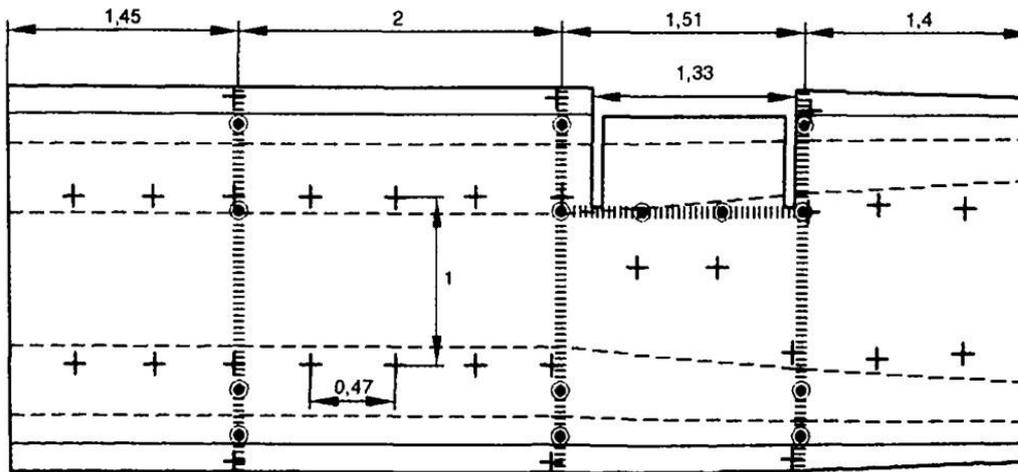
Задний грузовой отсек разделен при помощи сетей на 4 сектора.

Примечание: Размеры указаны в метрах.



Сектор	Длина в см	Объем в м ³	Максимальная грузоподъемность в кг
4	145	2,8	580
5	200	3,9	775
6	151	1,9	440
7	140	2,15	460
Итого	636	10,75	2255

Расположение узлов крепления сеток и швартовочных узлов заднего отсека



Примечание: Размеры указаны в метрах

Узлы фиксации грузов отмечены как + ; Узлы крепления сеток отмечены как ⊙

Для максимального использования объёма грузовых отсеков рекомендуется малогабаритный груз размещать в задней части заднего отсека.

Примечание: При погрузке не допускается попадания отдельных частей груза за защитную решётку панелей декомпрессии.

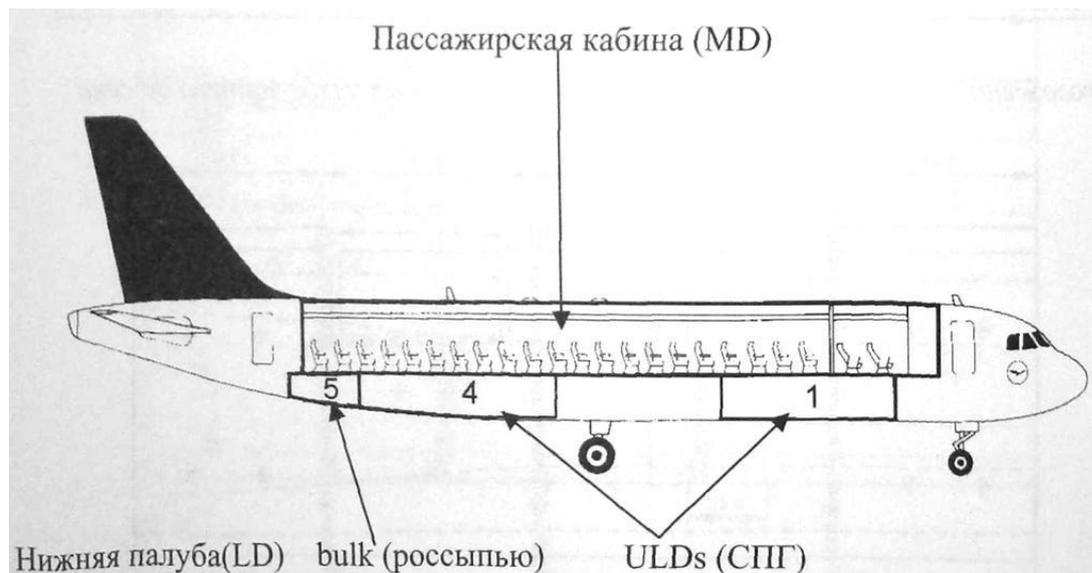
По мере заполнения грузовых отсеков устанавливайте разделительные сетки. При подготовке к погрузке крупногабаритного или тяжёлого груза проверьте максимально допустимую нагрузку на пол. Если нагрузка превышает предельно допустимую (732 кг/м^3), используйте подкладочный материал.

При необходимости зафиксируйте груз крепежными ремнями к точкам крепления на полу грузового отсека, учитывая предельные нагрузки на каждую точку швартовки. После окончания загрузки установите ограничительные сетки, препятствующие возможному перемещению груза или багажа в сторону грузовой двери.

3 вопрос. ULD AIRCRAFT (самолеты для перевозки груза в СПГ)

Давайте посмотрим, что из себя представляет узкофюзеляжный контейнерный самолет (ULD aircraft) Аэробус 320 (A320).

Аэроус А320

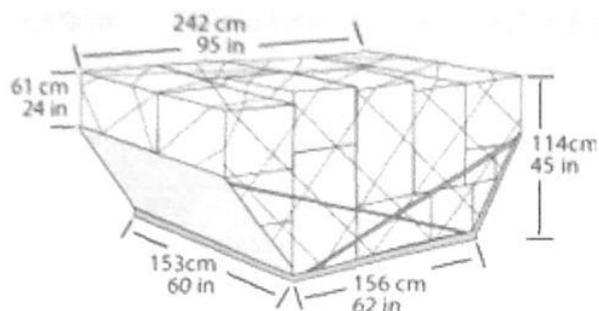


СПГ - средства пакетирования грузов (паллеты, контейнеры)

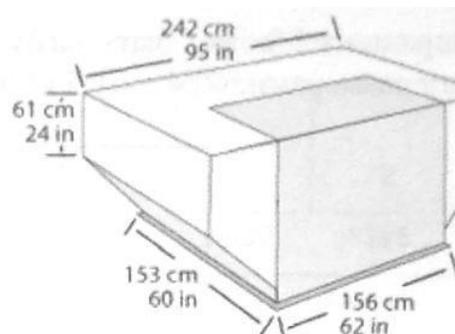
ULDs - Unit Load Devices

На данном типе самолета можно перевозит груз, скомплектованный как на паллетах (РКС) и в контейнерах (АКУ/АКВ), так и россыпью.

РКС



АКУ/АКВ



Объем 3,6 м³
Макс.вес с грузом 1134 кг

Объем внутр. 3,0
Макс.вес с грузом 11 кг

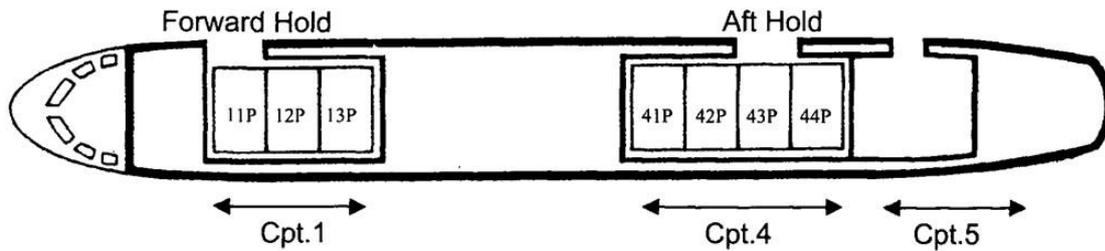
Вес тары 80 кг

Вес тары 85

Максимальная высота загрузки (maximum loading height) для каждого СПГ(ULD): 46 in / 114 см. (Для РКС - 116 см, включая паллету).

Нижняя палуба

Рассмотрим подробнее нижнюю палубу А320.

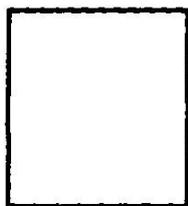


У А320 тоже два ОТСЕКА (HOLDS), НОСОВОЙ (FWD) и ХВОСТОВОЙ (AFT). Отсеки делятся в свою очередь на КЕМПАРТМЕНТЫ (Compartments), ПОЗИЦИИ ДЛЯ СПГ (ULD's POSITIONS) или СЕТОЧНЫЕ СЕКТОРА (NET-SECTORS). У А320 1 (один) кемпартмент в носовом отсеке (СРТ. 1) и 2 (два) кемпартмента в хвостовом отсеке (СРТ.4 и СРТ.5).

Кемпартменты 1 и 4 разделены на позиции для СПГ (ULD positions).

Кемпартмент 5 делится на сеточные сектора (Net-sectors) (51 и 52) для загрузки только россыпью.

СПГ-позиции (ULDs - positions) в кемпартменте 1 (СРТ. 1) В кемпартмент 1 может быть загружено 3 СПГ (ULDs): АКН/АКВ или РКС с базовыми размерами: 60.4 x 61.5 инчей (in) или 153 x 156 сантиметров (см).



61.5 in/156 см

60.4 in/153 см

СПГ-позиции (ULDs - positions) пронумерованы. Первая цифра указывает на номер кемпартмента (Compartment), вторая - на номер позиции (Position).

Нумерация кемпартментов всегда идет от направления полета.

Буква Р означает «позиция».

12P

1 = кемпартмент 1 (СРТ.1)

2P = 2-ая позиция (position)

СПГ-позиции (ULDs - positions) в кемпартменте 4 (СРТ. 4)

В кемпартмент 4 может быть загружено 3 СПГ (ULDs): (АКН/АКW или РКС).

42P

4 = кемпартмент 4 (СРТ.4)

2P = 2-ая позиция (position)

Кемпартмент 5 (СРТ. 5)

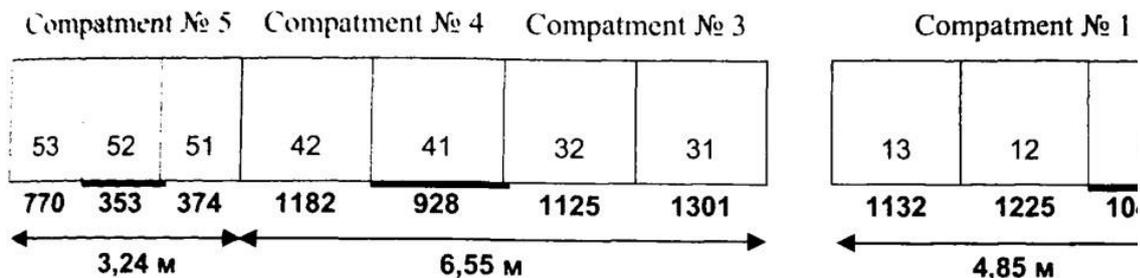
В кемпартмент 5 груз загружается россыпью. Здесь находятся два сеточных сектора: 51 и 52.

5 = кемпартмент

2 (52) = сеточный сектор

Загрузка А320

Максимальные нагрузки по позициям грузовых отделений при загрузке «навалом» (схема а/к Аэрофлот):



Максимальная высота загрузки (maximum loading height) для каждого СПГ(ULD): 46 in /114 см. Для РКС допустимо 116 см, включая паллету.

Airbus 320	
Передний отсек (forward-hold)	3 позиции 156*153*114 см (АКН, АКW, РКС)
Задний отсек (aft-hold)	4 позиции 156*153*114 см

Кемпартмент для перевозки поштучного груза (bulkcompartment)	багаж, почта, штучный неконсолидированный груз - весом 1497 кг или объемом 5 м3.
--	--

Прежде, чем приступить к комплектации СПГ (ULDs), нужно знать весовые ограничения (weight limits) на каждую позицию в самолете. Обычно эту информацию Вы получаете от сотрудника, планирующего загрузку (load planner) или специалиста по загрузке (loadmaster).

Чтобы предотвратить движение СПГ (ULDs), загруженных в самолет, их закрепляют во время погрузки замками, встроенными в пол самолета (прищелкивают к полу).

В кемпартмент 1 (Compartment 1) на позиции 11P / 12P / 13P, и в кемпартмент 4 (Compartment 4) на позиции 41P / 42P / 43P / 44P загружаются СПГ (ULDs) (номера загрузочных позиций в соответствии со схемой а/к Аэрофлот).

Примечание: Самые тяжелые СПГ всегда загружаются по центру (где крылья).

Каждая позиция имеет структурные ограничения (structural limitation) - 1134 кг.

Вес брутто любого скомплектованного контейнера (готового к загрузке) или паллеты никогда не должен быть больше!

Это означает: в кемпартмент 1 (СРТ.1) допускается максимально загружать:

$3 \times 1134 \text{ kg} = 3402 \text{ kg}$, а в кемпартмент 4 (СРТ.4) $4 \times 1134 \text{ kg} = 4536 \text{ kg}$

В кемпартмент 5 (СРТ. 5) загружается груз только россыпью и максимально - 1497 кг.

Важно для данного типа самолета, что СПГ (ULD) никогда не должны весить более 1134 кг!

Загрузка А320 россыпью

Загрузка А 320 возможна и россыпью. В этом случае:

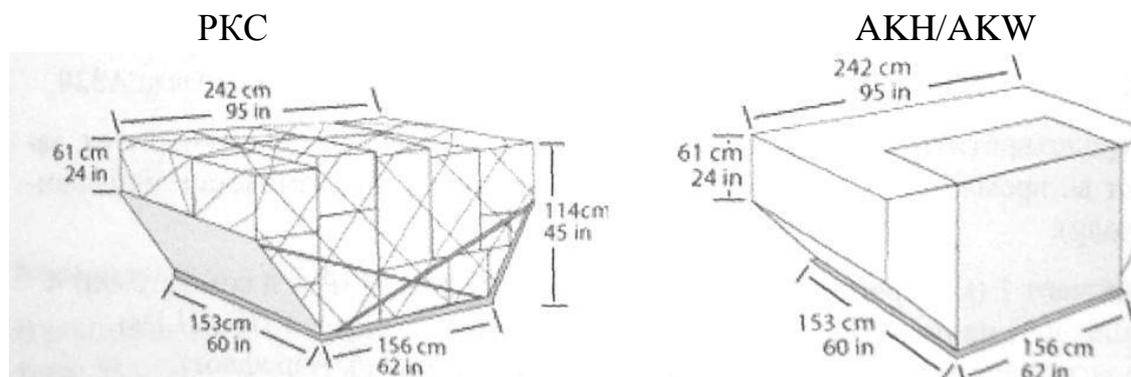
- в переднем грузовом отсеке: - 11,12,13;
максимальная загрузка: 1045 кг, 1225 кг, 1132 кг
(3402 кг).
- в заднем грузовом отсеке: - 31, 32, 41, 42;
максимальная загрузка: 1301 кг, 1125 кг, 928 кг,
1182 кг (4536 кг).
- для загрузки в BULK позиции 51, 52, 53
загружается багаж, почта, груз россыпью;
максимальная нагрузка 374 кг, 353 кг, 770 кг (1497
кг).

Особенности: Перевозка животных осуществляется в кемпартментах 4 и 5 (в хвостовом грузовом отсеке и в «BULK»).

Аэробус А319

Аэробус 319 похож на Аэробус 320, только короче.

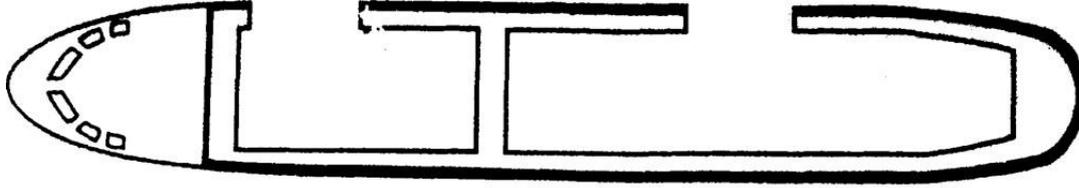
На данном типе самолета можно перевозить груз, скомплектованный как на паллетах (PKC) и в контейнерах (AKH/AKW), так и россыпью.



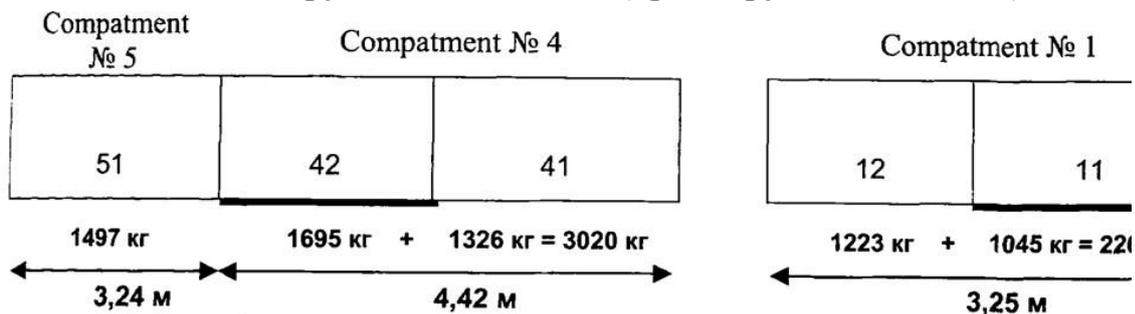
Объем	3,6 м ³	Объем внутр.	3,6 м ³
Макс.вес с грузом	1134 кг	Макс.вес с грузом	1134 кг
Вес тары	80 кг	Вес тары	85 кг

Максимальная высота загрузки (maximum loading height) для каждого СПГ(ULD): 46 in / 114 см. (Для РКС - 116 см, включая паллету).

Загрузка А319 россыпью



Максимальные нагрузки по позициям (при загрузке «навалом»).



Загрузочные таблицы А 319

Передний отсек

HEIGHT (cm)	MAXIMUM LENGTH (cm)											
	114	320	315	295	274	254	234	214	194	173	----	----
101	320	320	320	320	320	320	307	286	266	245	224	202
74	320	320	320	320	320	320	320	320	319	298	275	251
	59	69	79	89	99	109	119	129	139	149	159	165
	WIDTH (cm)											

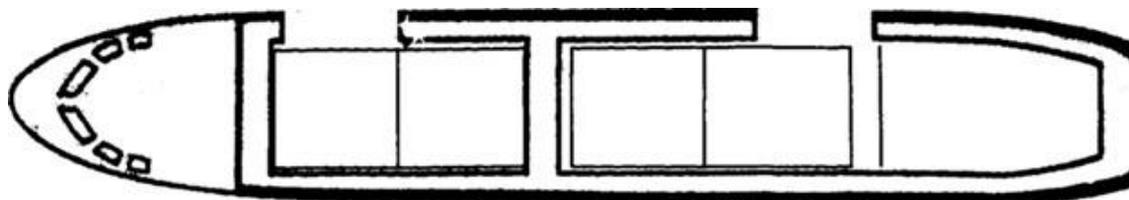
Задний отсек

HEIGHT (cm)	MAXIMUM LENGTH (cm)												
	114	436	424	404	384	364	344	324	303	263	263	243	223
	102	—	—	—	—								
101	436	436	436	436	436	436	418	398	378	357	337	317	297
	276	256	235	214	193								
74	436	436	436	436	436	436	430	436	436	414	393	373	352
	331	310	288	265	241								

	9	19	29	39	49	59	69	79	89	99	109	119	129
	139	149	159	169	179								
	WIDTH (cm)												

Загрузка А319 в средства пакетирования

Передний отсек (forward-hold)	2 позиции 156*153*114 см (АКН, АКВ, РКС)
Задний отсек (aft-hold)	2 позиции 156*153*116 см (АКН, АКВ, РКС)
Кемпартмент для перевозки поштучного груза (bulk-compartment)	багаж, почта, штучный неконсолидированный груз - весом 1497 кг или объемом 5 м ³



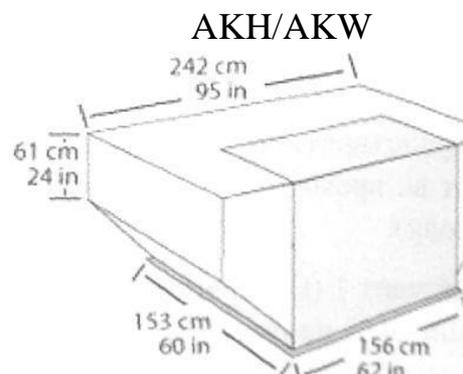
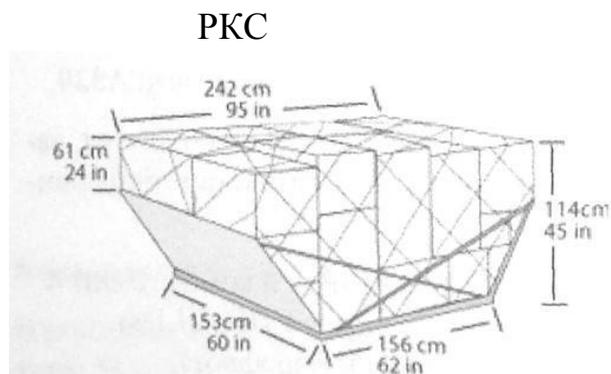
При загрузке контейнеров или паллет на позиции 11, 12, 41, 42 максимальная нагрузка составляет - 1134 кг на каждую позицию.

Особенности: Перевозка животных осуществляется на позициях 41, 42, 51.

Аэробус А321

Аэробус 321 похож на Аэробус 320, только его фюзеляж длиннее.

На данном типе самолета можно перевозить груз, скомплектованный как на паллетах (РКС) и в контейнерах (АКН/АКВ), так и россыпью.



Объем 3,6 м³

Объем внутр. 3,0

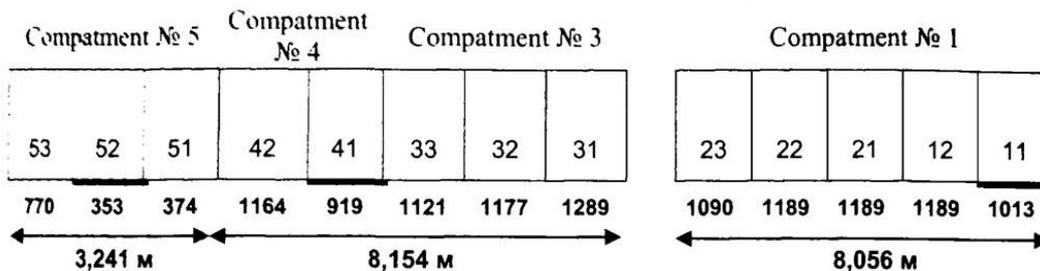
Макс.вес с грузом	1134 кг	Макс.вес с грузом	1134 кг
Вес тары	80 кг	Вес тары	85 кг
Максимальная высота загрузки (maximum loading height) для каждого СПГ(ULD): 46 in / 114 см. (Для РКС - 116 см, включая паллету).			



Загрузка А321 в средства пакетирования

Передний отсек (forward-hold)	5 позиций 156*153 см
Задний отсек (aft-hold)	5 позиций 156*153 см
Кемпартмент для перевозки поштучного груза (bulk-compartment)	багаж, почта, штучный неконсолидированный груз - весом 1497 кг или объемом 5 м ³ 51 – 374 кг, 52 – 1123 кг

Максимальные нагрузки по позициям при загрузке «навалом»



При загрузке контейнеров или паллет на позиции 11,12, 21, 22, 23, 31, 32,33, 41, 42 максимальная нагрузка составляет - 1134 кг на каждую позицию.

Допускается смешанная загрузка, пример: на поз. 21 установлен контейнер, а на позицию 12 груз загружен россыпью и т.п.

Особенности: Перевозка животных осуществляется в кемпартментах 4 и 5 (в хвостовом грузовом отсеке и в «BULK»).

Примечание: При комплектации всегда необходимо придерживаться правил авиакомпаний, на борт которых будут загружены грузы. Требования перевозчиков могут различаться.

Контрольные вопросы:

1. Где загружаются самые тяжелые СПГ в ВС?
2. Чем отличается Аэробус 321 от Аэробуса 320?
3. Назовите трехпалубные самолеты?
4. Опишите особенности грузового отсека Суперджет 100 (RRJ 95).
5. Как нумеруются СПГ-позиции?
6. На каких ВС груз перевозится россыпью?
7. Какие различают самолеты в зависимости от внутреннего оборудования?
8. Какие главные отличия широкофюзеляжного самолета?

Лекция 14

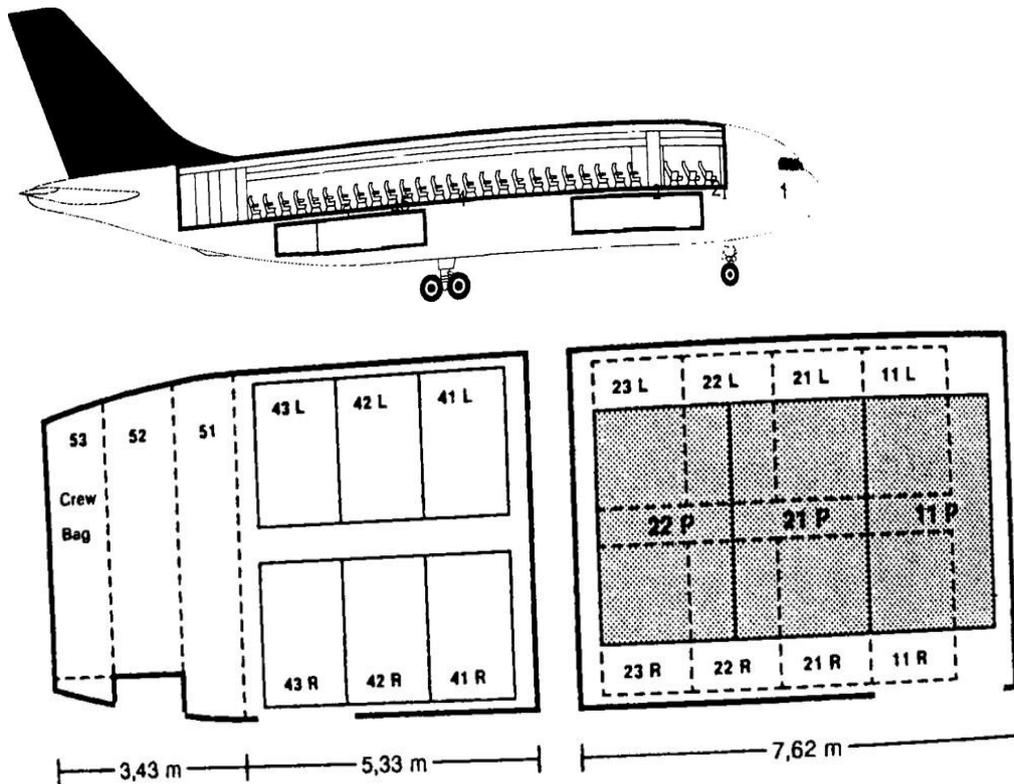
Тема: Широкофюзеляжные ВС.

Учебные вопросы:

1. Аэробус 310, А300, А330-200.
2. Боинг В 767, В777, В 747
3. Илюшин 96

1 вопрос. А310 отличается от рассмотренных ранее контейнерных самолетов (А319/А320/А321). На него возможна загрузка СПГ различной конфигурации.

Компоновка А310



СПГ (ULDs) для А310

В носовой отсек А310 могут быть загружены 88" или 96" паллеты/контейнеры. Максимальная высота загрузки для А310 - 163 см / 64 in.

Паллеты: 88" PAG, P1P, PAJ, PAW 96" P6P, PMC, PQR, PMW

Контейнеры: 88" RAP 96" AMP

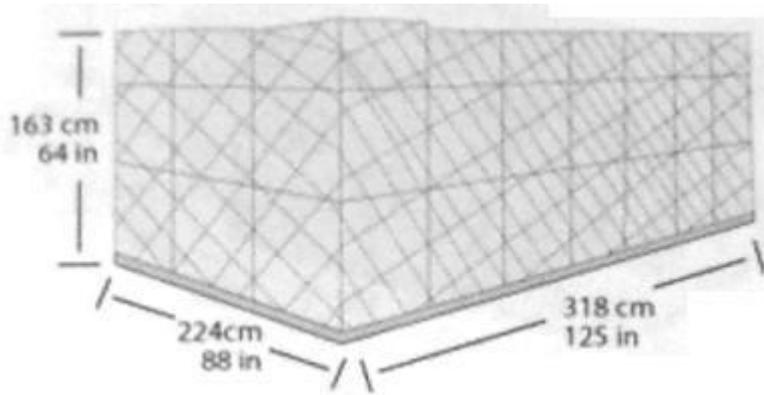
Вместо 88/96" СПГ или в комбинации с ними могут быть загружены контейнеры LD3 или другие СПГ с базовыми размерами 153 x 156 см / 60.4 x 61.5 in.

Паллеты с «крылышками» PLA или PLW могут грузиться вместо 2 LD3 позиций.

В хвостовом отсеке (только кемпартмент 4) невозможно загрузить 88/96" СПГ, так как дверь очень маленькая. Только контейнеры размером LD3 и паллеты PLA/PLW могут быть загружены в кемпартмент 4.

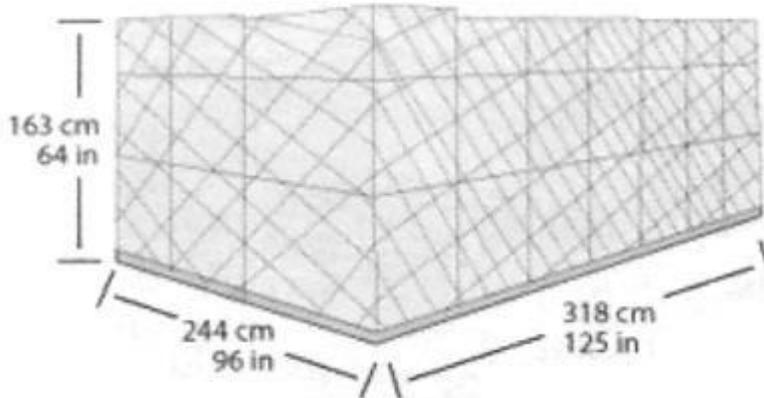
Средства пакетирования

88"
паллета
P1P,
PAJ,



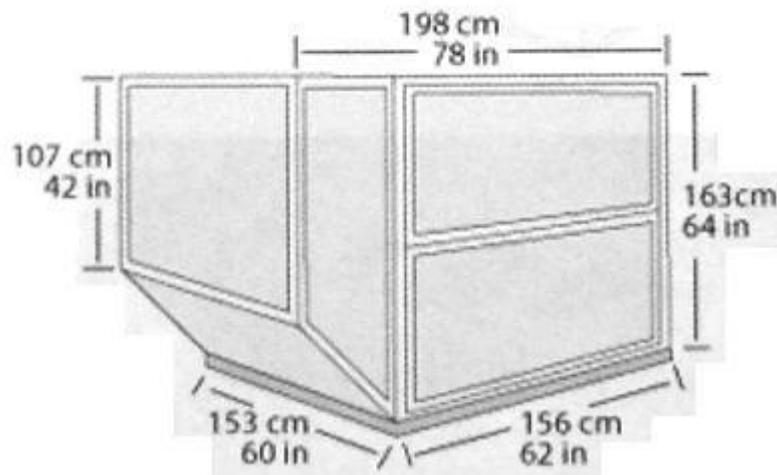
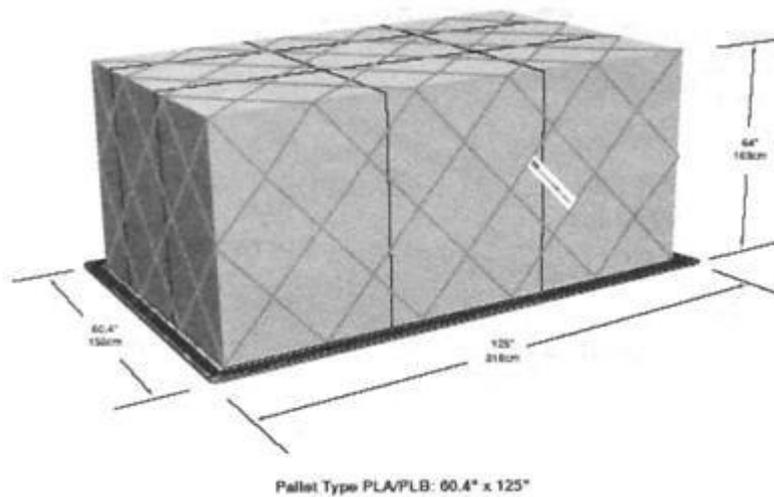
PAG,
PAW

96"
паллета
PMS,
PQR,



P6P,
PMW

60,4 x
125"
паллета

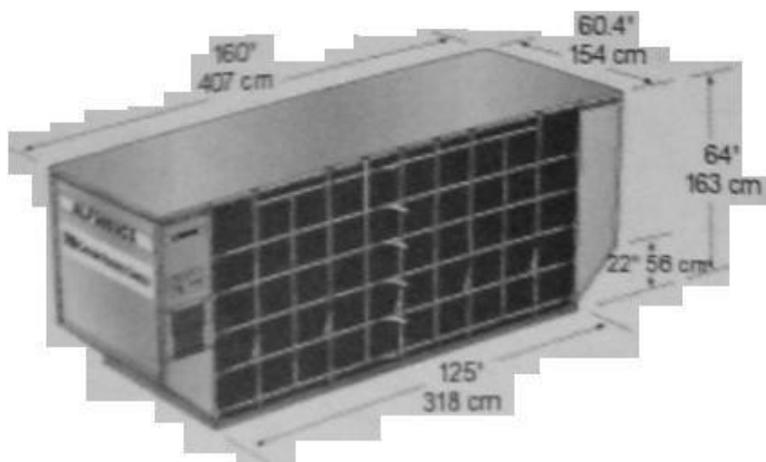


PLA/FLA/PL

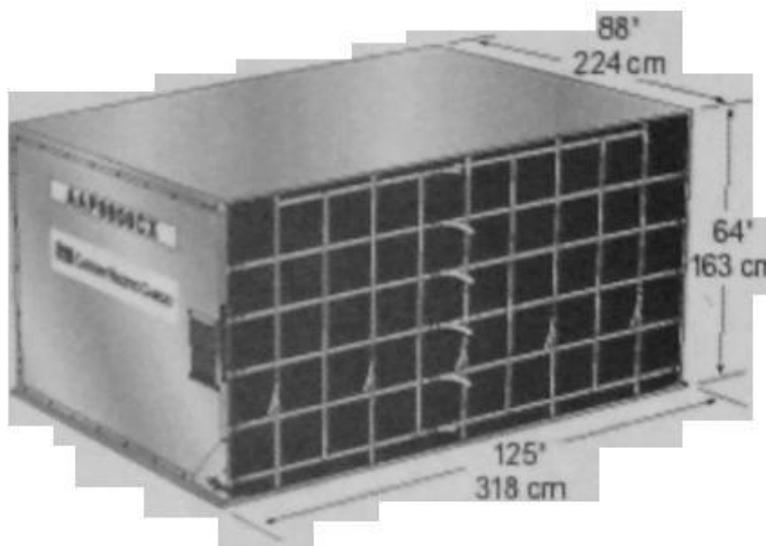
LD3
контейнер

AKE
AVA, RKN

LD6 контейнер
ALF



LD9 контейнер
AAP



LD36 контейнер
AMF



LD контейнер

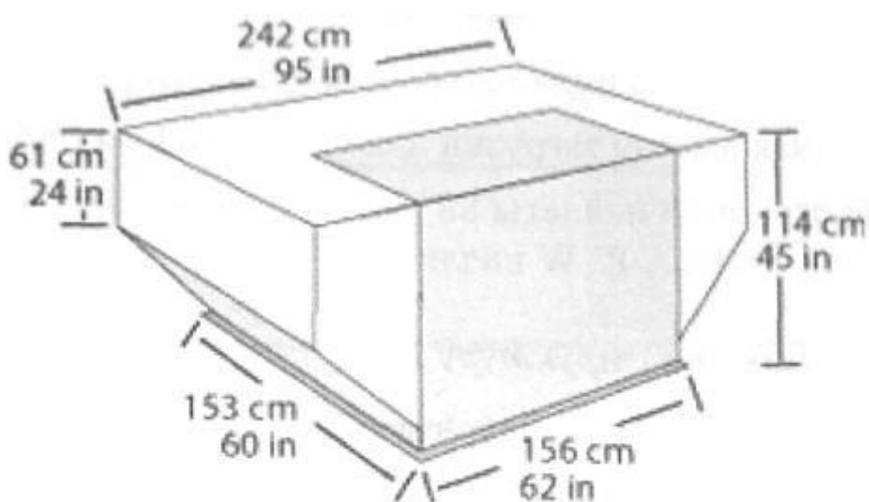
AMP

(318 x 244 x 163 см)

Возможно загружать

Контейнер
для
A319/320/321

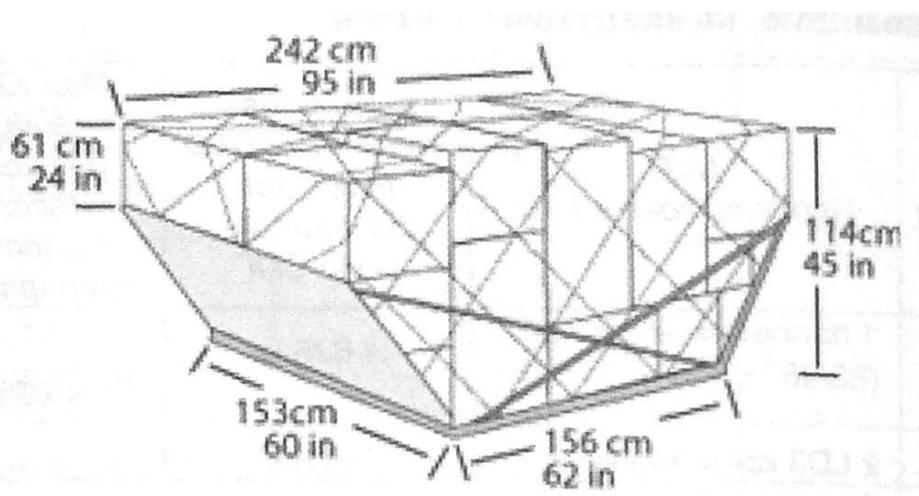
AKH/AKW



Макс. вес с грузом 1588 кг, но это нестандартная загрузка.

Паллета
для

A319/A320/A321



РКС

Макс. вес с грузом 1588 кг

Компоновка А310

Рассмотрим варианты загрузки СПГ в А310.

В КЕМПАРТМЕНТ (СРТ) 1 загружаются:

- один(а) X 88"/ 96" контейнер / паллета или
- два LD3 контейнера (или одна паллета PLA/PLW)

В КЕМПАРТМЕНТ 2 загружаются:

- два x 88 7 96" СПГ
 - один 88" / 96" СПГ и два LD3 контейнера (или одна PLA/PLW) или
 - шесть LD3 контейнеров (или три PLA/PLW).
- в КЕМПАРТМЕНТ 4 загружаются:

- LD3 контейнеров (или 3 паллеты PLA/PLW)

Каждое СПГ крепится в А310 индивидуально, в зависимости от выбранного типа.

Важно: Максимальная высота загрузки для СПГ - 163 см / 64.

Вместо одной паллеты 88"/96" можно загрузить 2 x LD3 контейнера или 1 X PLA/PLW паллету.

Максимальная нагрузка на структуру А310

Каждая позиция в самолете имеет структурные ограничения по весу. Эти ограничения зависят как от типа самолета (марки), так и от его загрузки.

Посмотрите еще раз на таблицу для А310 и обратите внимание на допустимую нагрузку на позицию, кемпартмент и отсек.

Compt Кемпартмент	ULD Паллета/контейнер	Max. Gross Weight t per	Max. Gross Weight per compt.	Max. Hold Capacity
----------------------	--------------------------	----------------------------------	------------------------------------	--------------------------

		ULD Макс. вес брутто на одно СПГ	Макс. вес брутто на кемпартмент	(kg) Макс, вес на отсек
1	1 паллета/контейнер (88/96" x 125") или 2 LD3 контейнера	4626 кг 1588 кг	4626 кг	12700 кг
2	2 паллеты/контейнер (88/96" x 125") или 1 паллета/контейнер (88/96" x 125") плюс 2 LD3 контейнера или 6 LD3 контейнеров	4 626 кг 4626 кг 1588 кг 1588 кг	9528 кг	
4	6 LD3 контейнеров	1588 кг		
5	14,7 м ³	2770 кг		

Максимальный вес брутто на позицию:

Рассмотрим кемпартменты 1 и 2:

- 88" / 96" СПГ должны весить не более 4626 кг ,

- вес брутто LD3 каждого контейнера не должен превышать
1588 кг

В кемпартменте 4: Каждый LD3 контейнер должен быть не тяжелее
1588 кг брутто.

А для PLA / PLW максимальный вес брутто составляет 3175 кг

Аэробус А300

Аэробус А300 по компоновке похож на А310, только больше



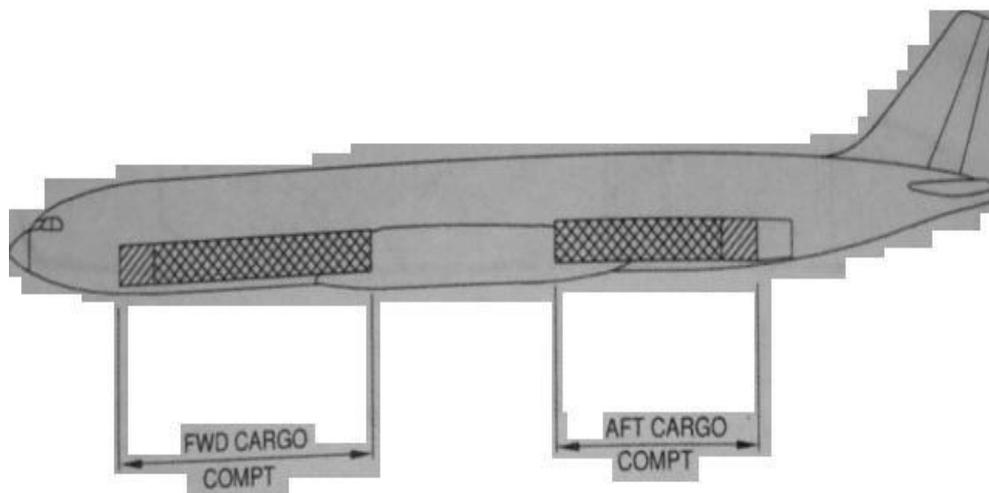
Загружаются те же СПГ (ULD), что и на А310.

Compt. Секция	ULD Паллета/контейнер	Max. Gross Weight per ULD Макс, вес брутто на одно СПГ	Max. Hold Capacity (kg) Макс, вес на отсек
1	88"X 125"	4626	18507
	96"X 125"	4626	
2	LD3 containers*	1588	
	68"X 125"	4626	
	96"X 125"	4626	
4	LD3 containers*	1588	12837

* = вместо пары контейнеров LD3 можно загружать паллеты с размерами 60,4" x 125" (FLA/PLA/PLW)

Net Sector сектор	Usable Volume (м ³) объем	Max. Floor Load (кг/м ³)	Max. Running Load (кг/т)	Max. Weight per Net Sector (кг) макс, вес на сектор	Max. Compt. Capacity (кг) макс, вес на кемпартмент
51	9.8	732	1157	1841	2770
52	358		617	657	
53	1.4		518	272	

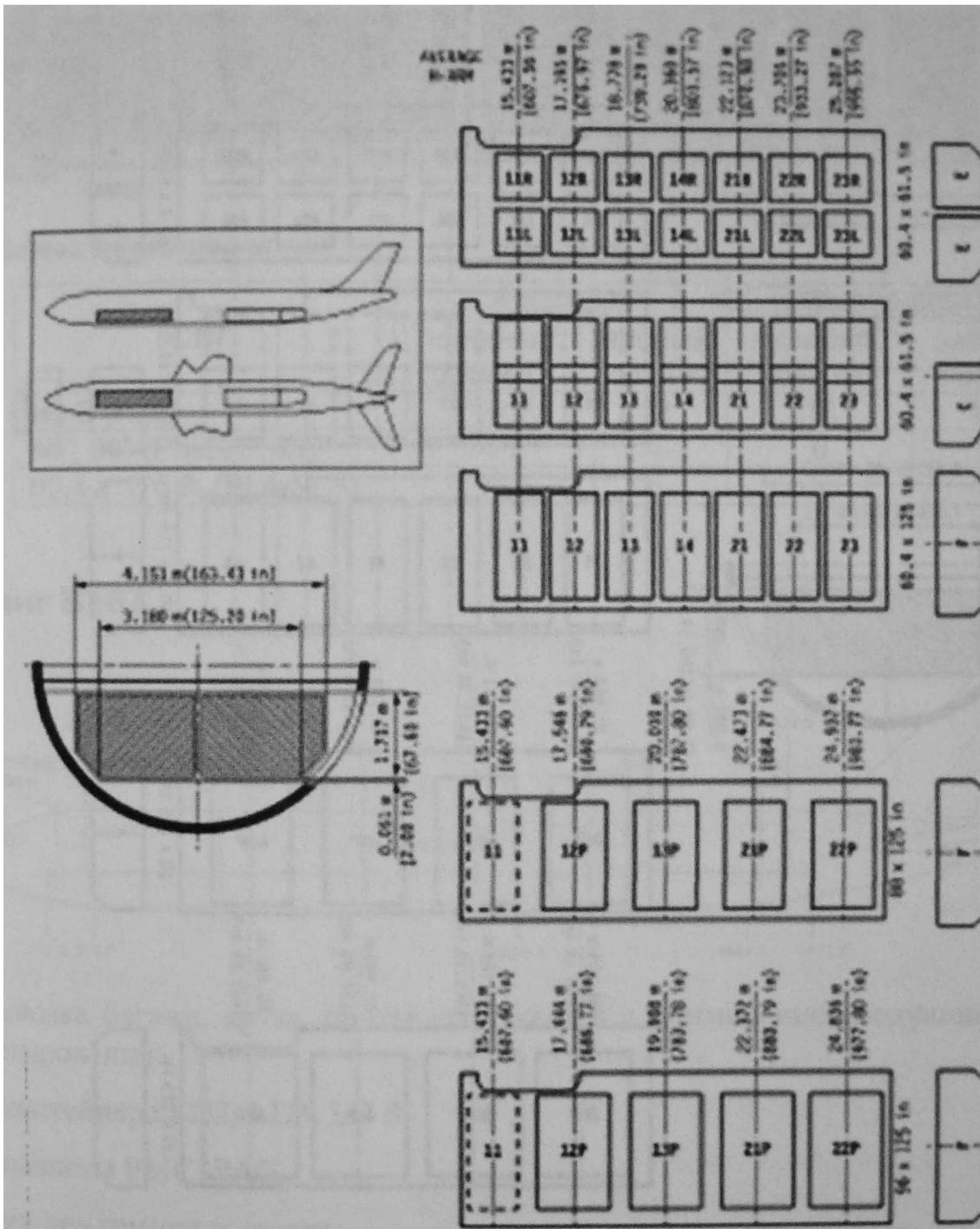
Аэробус А330



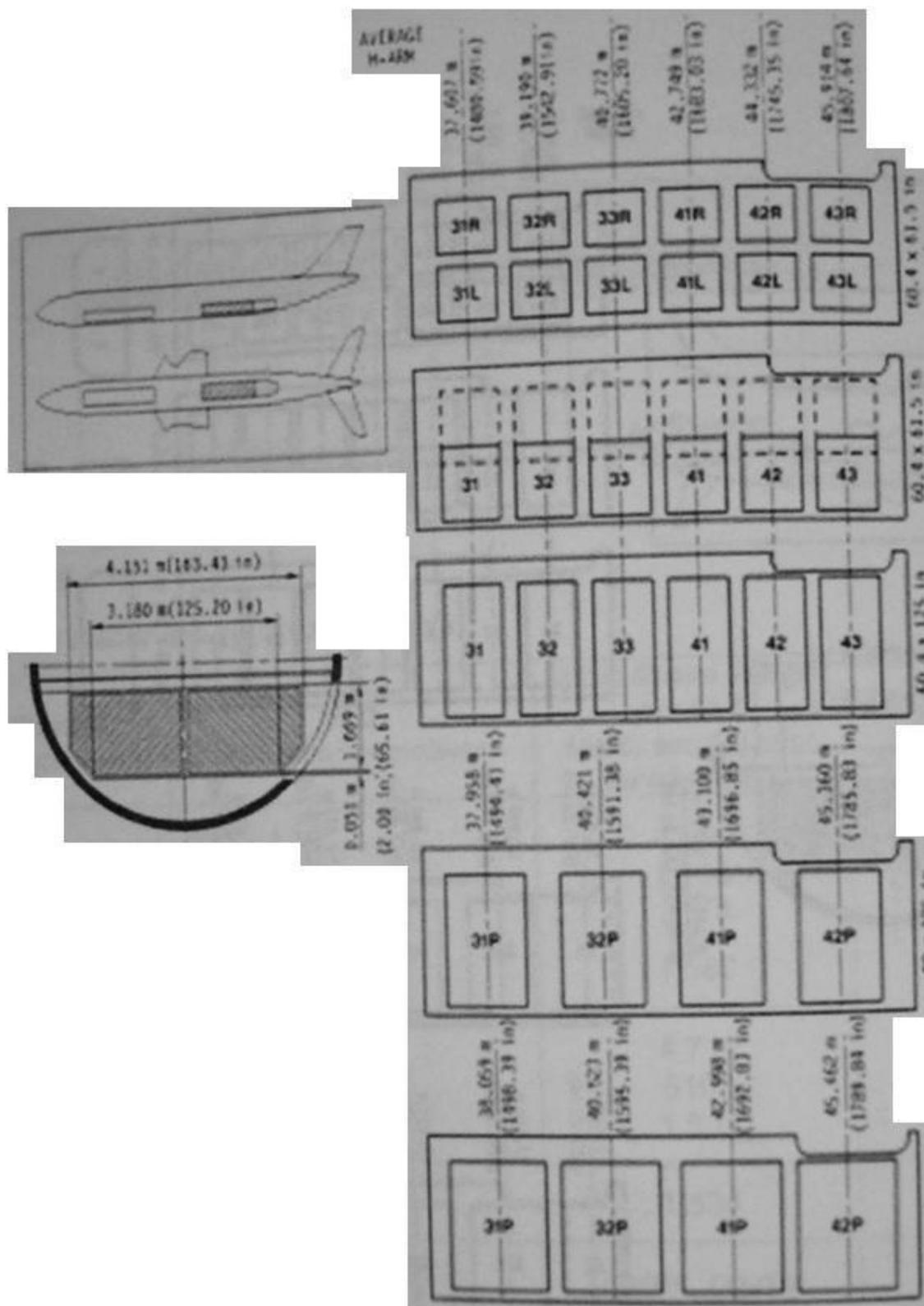
A330-200

Самолет имеет два грузовых отсека.

Передний отсек:

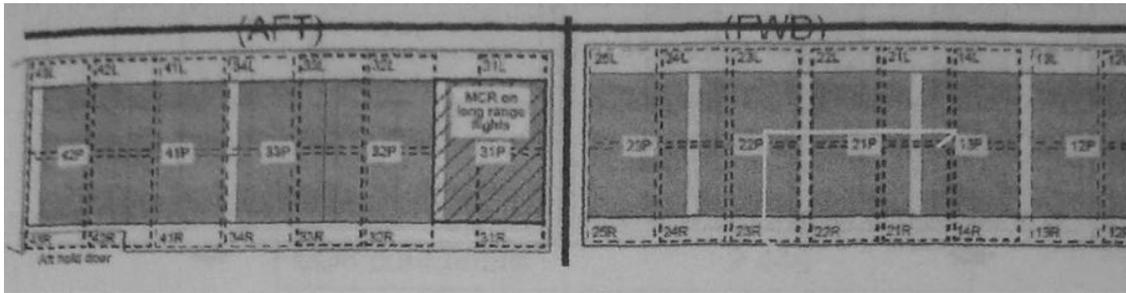


Задний отсек:



Особенности: Перевозка животных осуществляется в отсеках 4 и 5 (во втором грузовом отсеке и в «BULK»).

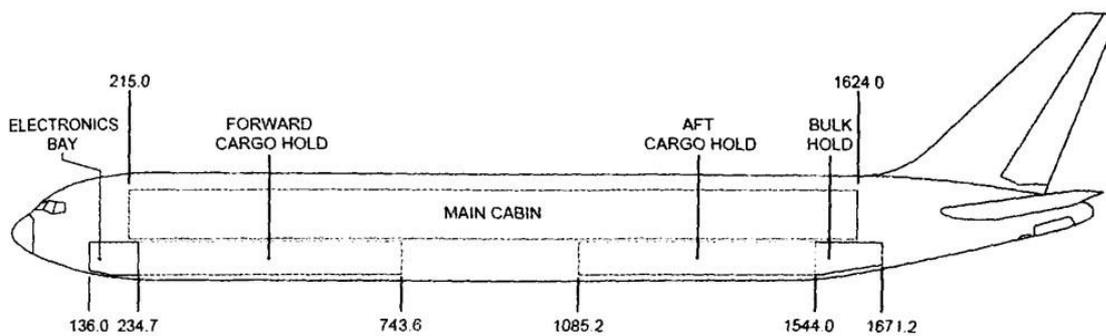
A330-300



Средства пакетирования

СПГ	A 330-200		A 330-300	
	Передний отсек	Задний отсек	Передний отсек	Задний отсек
LD-3 (AKE)	14	12	18	14
88", 96" (PMC, PAG)	4	4	6	5
60,4 X 125 in (PLA/FLA)	7	6	9	7

4 вопрос. Боинг В767



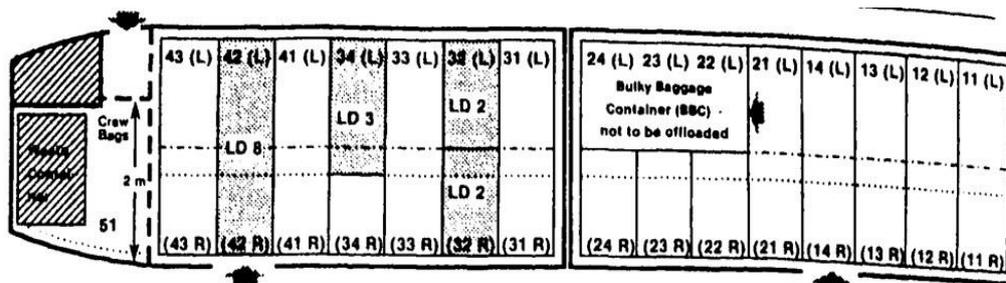
Перевозка багажа, груза, почты допускается с применением следующих средств пакетирования:

- контейнера LD2, LD3, LD8;
- паллеты PMC, PAG.

Имеет два грузовых отсека:

- в переднем грузовом отсеке на одной паллетной позиции - 2 LD3 или 4 LD2;
- в заднем грузовом отсеке на одной позиции - LD2 попарно, LD3 по одному.

Максимальная высота загрузки: 163 см.



Передний отсек разбит на два кемпартмента (compartments) Номера грузовых позиций:

- для контейнеров типа LD-3:
 - кемпартмент (compartment) 1 11, 12, 13, 14.
 - кемпартмент (compartment) 2 21, 22, 23, 24.
- для контейнеров типа LD2:
 - кемпартмент (compartment) 1 11L 11R 12L 12R 13L 13R 14L 14R
 - кемпартмент (compartment) 2 21L 21R 22L 22R 23L 23R 24L 24R.

Загрузку контейнеров необходимо начинать с поз. 24L, 24R. Замками крепится последний контейнер до позиций 21L, 21R. На позициях 12L, 12R невозможно установить контейнеры, если на позициях 11L, 11R не установлены контейнеры.

На позициях 13L, 13R и 14L, 14R контейнера устанавливаются индивидуально.

Для паллет типа PMC и PAG - 11P, 12P, 21P, 22P.

Задний отсек разделен на две грузовые секции (compartments).

Номера грузовых позиций:

- для контейнеров типа LD-3:

- кемпартмент (compartment) 3 31,32, 33, 34.
кемпартмент (compartment) 4 41, 42, 43.
- для контейнеров типа LD-2:
кемпартмент (compartment) 3 31L 31R 32L 32R 33L 33R 34L 34R.
кемпартмент (compartment) 4 41R 42K 42R 43L 43R.

Загрузку контейнеров необходимо начинать с поз. 31L, 31R.

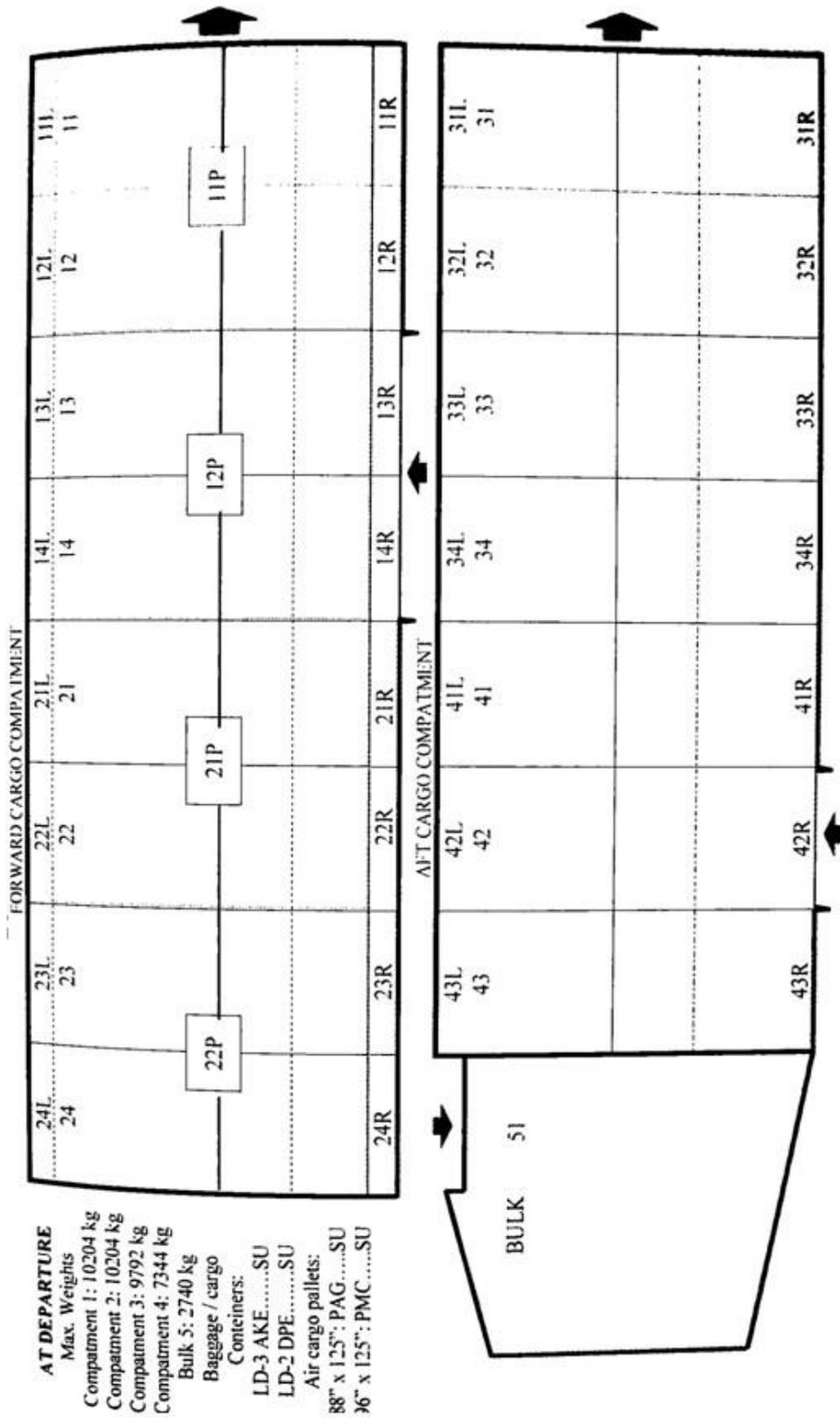
На позициях 42L, 42R, 43L, 43R контейнера устанавливаются индивидуально.

Для загрузки багажа, груза, почты россыпью имеется третье грузовое помещение BULK позиция 51.

Максимальная загрузка по грузовым отсекам:

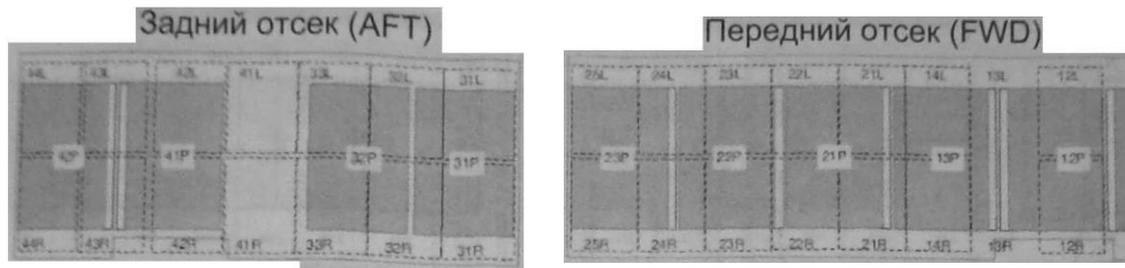
Кемпартмент	ULD	Макс, вес брутто на ULD (кг)	Макс, вес на отсек (кг)
1	88" X 125"	4626	13063
	96" X 125"	5103	
	LD8 containers	2449	
	LD2 containers	1225	
	LD3 containers	1588	
2	88" X 125"	4626	11430
	96" X 125"	5103	
	LD8 containers	2449	
	LD2 containers	1225	
	LD3 containers	1588	
3	LD8 containers	2449	11430
	LD2 containers	1225	
	LD3 containers	1588	

4	LD8 containers	2449
	LD2 containers	1225
	LD3 containers	1588
Кемпартмент	Объем (м ³)	Максимальный вес на кемпартмент (кг)
5	4,0	1949



2 вопрос. Боинг В777

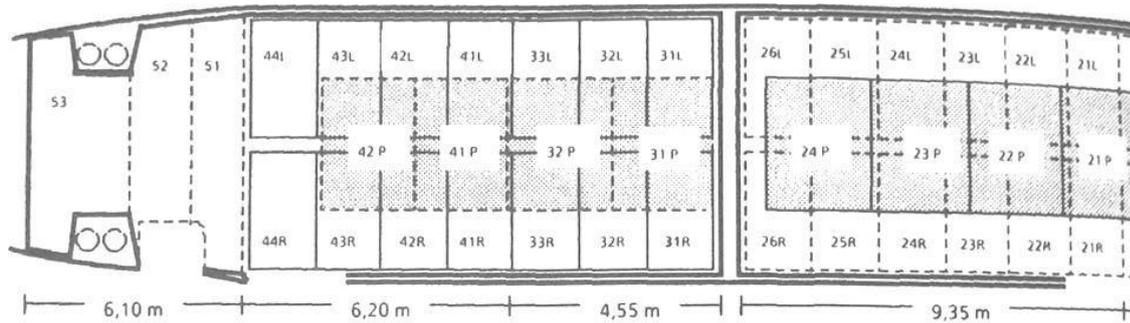
Максимальная высота загрузки: 163 см.



Максимальная загрузка по грузовым отсекам:

Кемпартмент	Позиция	Максимальный вес брутто на ULD (кг)				Макс. вес на отсек (кг)
		88" x 125"	86" x 125"	60,4" x 61,5"	60,4" x 125"	
1	11P	4676	5102			30617
	12P	4676	5102			
	13P	4676	5102			
	11L/R-14L/R			1588	3175	
2	21P	4676	5102			
	22P	4676	5102			
	23P	5102	6350			
	21L/R-25L/R			1588	3175	
3	31P	5102	6350			22226
	32P	4676	5102			
	31L/R-33L/R			1588	3175	
4	41P	4676	5102			
	42 P	4676	5102			
	41L/R-44L/R			1588	3175	
Кемпартмент	Объем (м ³)	Максимальный вес на кемпартмент (кг)				
5	16,8	4082				

Боинг В747



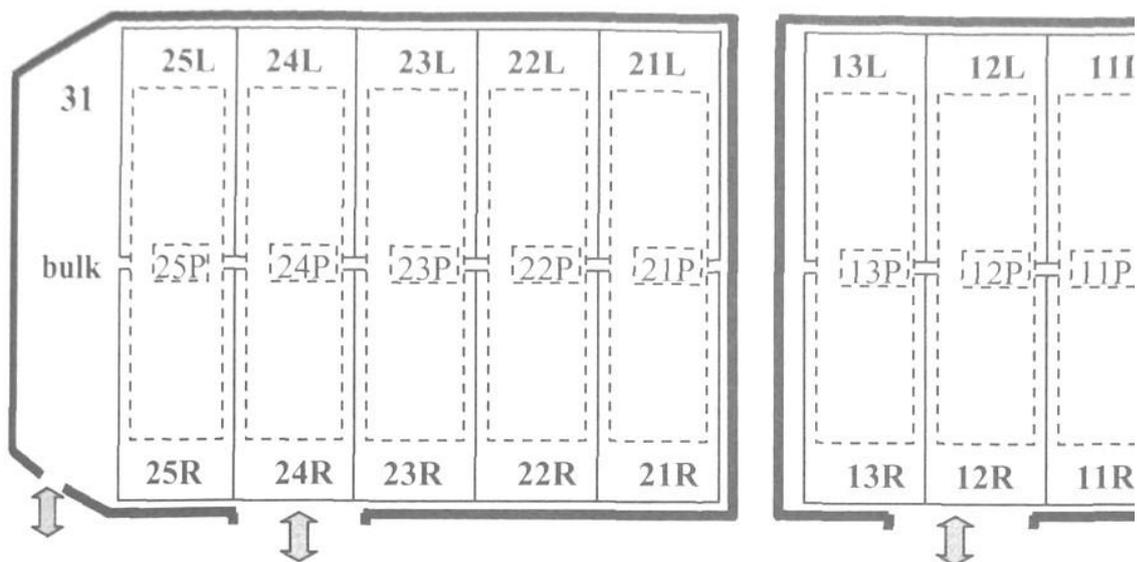
Compt. Кемпартмент	ULD Паллета/контейнер	Max. Gross Weight per ULD (kg) Макс. вес брутто на ULD
1	88"X125"	4626
	96"X125"	5035
	LD3 контейнеры*	3175 на пару
2	88"X125"	4626
	96"X125"	5035
	LD3 контейнеры*	3175 на пару
3	88"X125"	3460
	96"X 125"	3771
	LD3 контейнеры*	2365 на пару
4	88" X 125"	3460
	96"X125"	3771
	LD3 контейнеры*	2365 на пару

Net Sector сектор	Usable Volume (м ³) объем	Max. Floor Load (кг/м ²)	Max. Running Load (кг/м)	Max. Weight per Net Sector (кг) макс, вес на сектор	Max. Compt Capacity (кг) макс, вес на кемпартмент
51	8.4	732	1535	1333*	3783*
52	6.7		1202	1362	

53	5.0		773	1088	
----	-----	--	-----	------	--

3 вопрос. Илюшин 96

Самолет имеет два грузовых отсека.



	Передний грузовой отсек	Задний грузовой отсек	BULK
Максимальный вес	9000 кг	15000 кг	1000 кг
Объем	3 37,10 м	3 63,80 м	3 15,00 м

Средства пакетирования, используемые на самолете Ил-96:

- контейнер LD3 (AKE) - 4.4 м³,
1350 кг;

- паллета FLA - 6.85 м³, 2930 кг;
- паллета PAG - 3.42 м³, 1350 кг.

Допустимая нагрузка на пол (BULK) - 400 кг/м²

Контрольные вопросы:

1. Какая максимальная высота загрузки для Боинга В777?
2. Какое количество грузовых отсеков имеет Илюшин 96?
3. Какие средства пакетирования используются при загрузке Боинг В767 ?
4. С каких позиций загрузку контейнеров необходимо начинать у Боинга 767?
5. Какова максимальная высота загрузки для А310?
6. Какие существуют средства пакетирования?
7. Где осуществляется перевозка животных в А330-200?
8. От чего зависят структурные ограничения по весу?
9. В какое воздушно судно и по какой причине невозможно загрузить 88/96 СПГ в хвостовой отсек?

Лекция 15

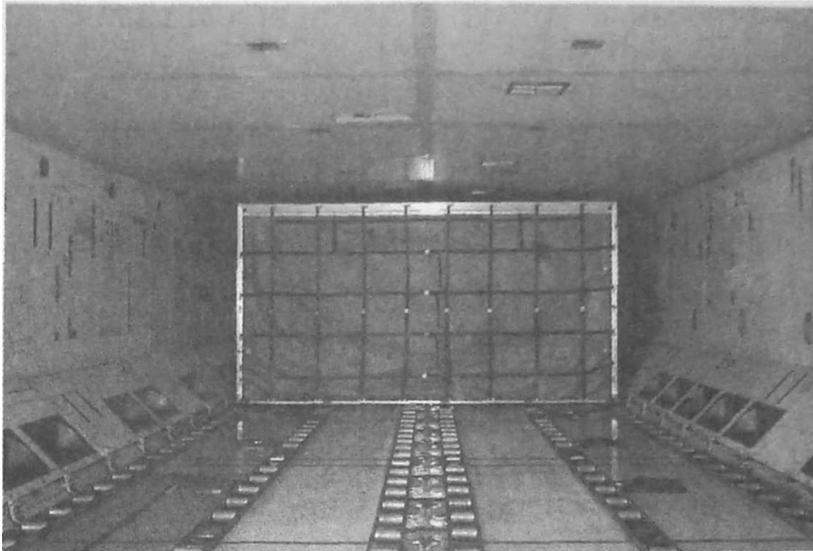
Тема: Средства пакетирования грузов.

Учебные вопросы:

1. Виды СПГ.
2. Типы и коды грузовых единиц.
3. Характеристика СПГ.
4. Контрольный лист приема/передачи СПГ.

1 вопрос. Средства пакетирования грузов
Load Devices (ULDs)

Unit



Грузовые единицы (ULD -Unit Load Devices) были разработаны для более удобной обработки большого количества грузов. Форма грузовых единиц разработана с учетом формы внутренних грузовых отсеков самолета и позволяет максимально использовать внутреннее пространство самолета.

Каковы преимущества загрузки грузов в СПГ?

- быстрая погрузка и разгрузка на самолет (с самолета);
- лучшая защита от непогоды;
- лучшая защита от повреждений воздушного судна грузом;
- лучшая защита от повреждений самого груза в ходе перевозки;
- необходимо меньшее количество персонала для обработки груза.

Виды СПГ

Средства пакетирования грузов (СПГ) используются для укладки на них грузов и бывают двух видов:

- Паллеты (Pallets) ;
- Контейнеры (Containers)

Паллеты



Паллеты - это грузовые поддоны.

Груз фиксируется на паллетах посредством строп и сеток, которые крепятся при помощи фитингов (замков) к основанию паллеты.

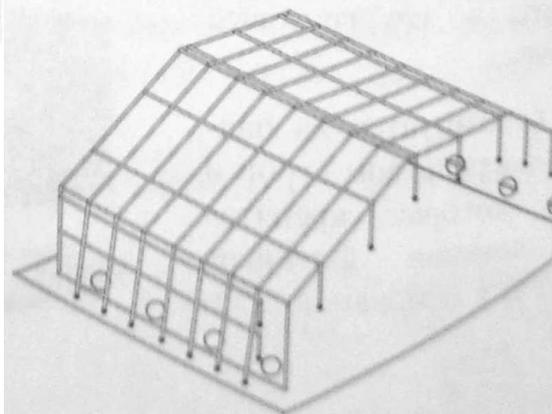
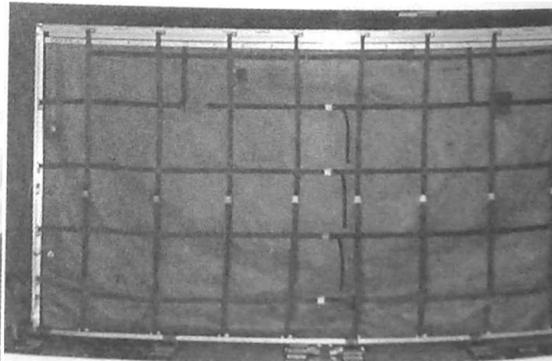
Паллета и ее сетка (предназначенная для данного типа паллеты) составляют единое целое.

При комплектации паллеты надо учитывать, чтобы конкретный тип паллеты и построенный контур подходили для типа самолета, на который данная паллета будет загружена.

Контейнеры

Контейнеры - это полностью закрытая емкость, они уже имеют определенную форму (контур).

Груз, вложенный в контейнера, фиксируется непосредственно металлической структурой самого контейнера, при условии, что дверь (шторка) контейнера закрыта и закреплена или дверная сетка зафиксирована к стеновым и половым панелям контейнера.



Существует еще один вид СПГ- Иглв

2 вопрос. Типы грузовых единиц

Сертифицированные - грузовые единицы, разработанные специально для авиаперевозок, имеющие внешнюю крепежную систему, учитывающую особую форму грузовых отсеков самолета и отвечающие всем требованиям по безопасности. Чаще всего они универсальны и могут использоваться на самолетах разных моделей.

Несертифицированные - грузовые единицы, разработанные для мультимодальных перевозок, и не предназначены специально для использования на самолетах. Внешняя форма этих контейнеров представляет собой куб или параллелепипед. Требуют особого тщательного закрепления в грузовом отсеке (чаще всего не имеют своей внешней крепежной системы).

Коды грузовых единиц



Для удобства использования каждая грузовая единица имеет разработанный ИАТА код (справочник IATA ULD Technical Manual).

A K E 35265 SU

- A сертифицированный авиаконтейнер
- D несертифицированный авиаконтейнер
- P сертифицированная авиапаллета
- F несертифицированная авиапаллета
- A R сертифицированный контейнер-холодильник
- J несертифицированный контейнер-холодильник
- U неструктурное контейнерное приспособление
- H стойло для лошадей
- V средство для перевозки автомобилей (rack)

E - контур (если контейнер)

35265 - номер СПГ

SU - авиакомпания (Аэрофлот)

Примечание: В Российской Федерации ГОСТ 20917-87 «Контейнеры авиационные».

Контейнеры несертифицированные ИСО 4118-96.

Максимальный вес БРУТТО

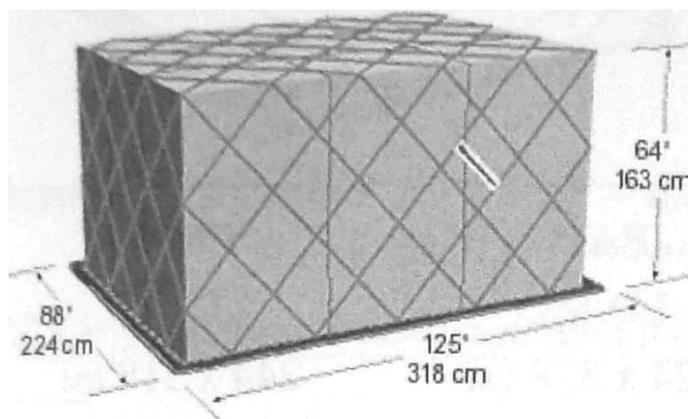
Каждый СПГ имеет ограничения по весу брутто. Необходимо принимать во внимание следующие факторы:

- на какой вес рассчитана используемая сетка (паллеты);
- каковы весовые ограничения на конкретную позицию в самолете.

Часто максимально допустимый вес на позицию в самолете меньше, чем тот, на который рассчитано СПГ.

3 вопрос. Характеристики СПГ

Паллеты



Стандартная паллета
Standard pallet

Код: P1P, PAQ, PAJ

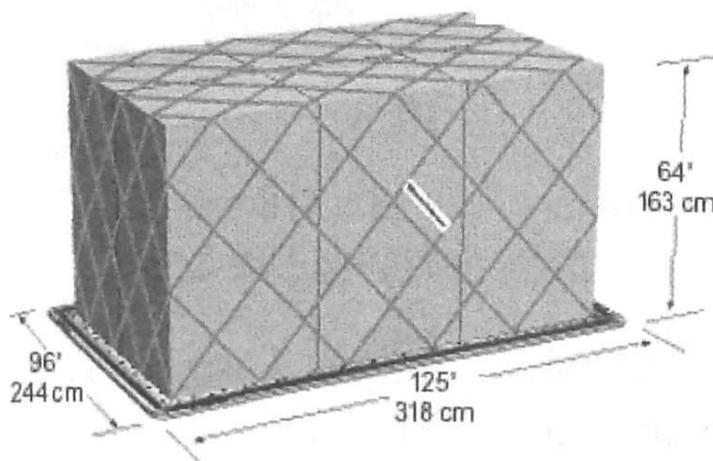
Базовые размеры: 224 x
318 см

88 x 125 in

Вес паллеты: 114 кг

Макс. вес брутто: 6804 кг

Возможна загрузка: А300, А310, А330, А340, В747, В767, В777, MD11, Ил-86 и Ил-96



10 ft Паллета 10 ft pallet

Код: P6P, PQP, PMS

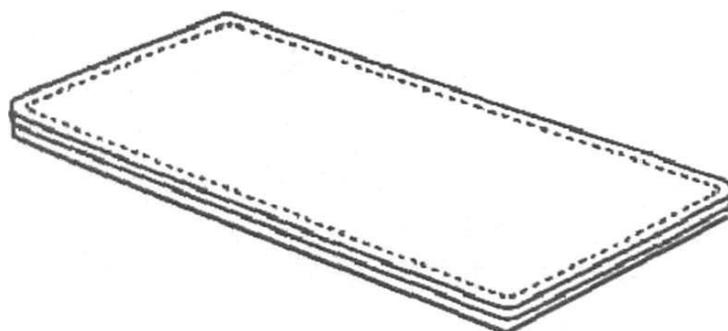
Базовые размеры: 244 x 318 см

96x 125 in

Вес тары: 120кг

Макс. вес брутто: 6804 кг

Возможна загрузка: A300, A310, A330, A340, B747, B767, B777, MD11



Паллета для
тяжеловесов

Heavy duty pal

Код: PMS

Базовые размеры: 244 x

318 см

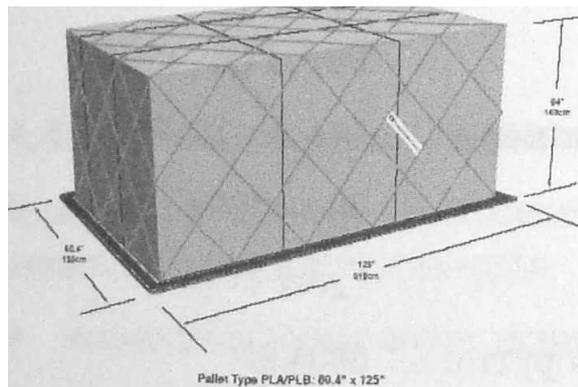
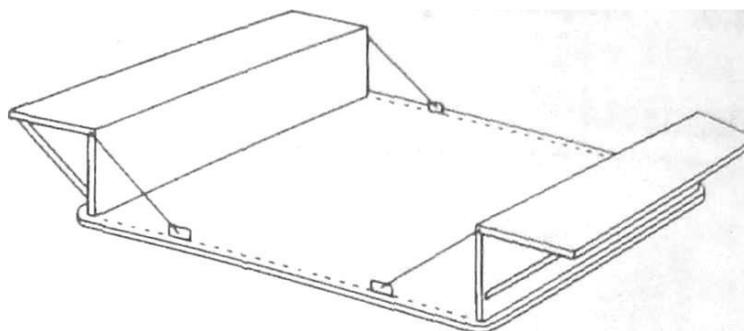
96x 125 in

Вес тары без сетки: 148 кг

Макс. вес брутто: 9072 кг

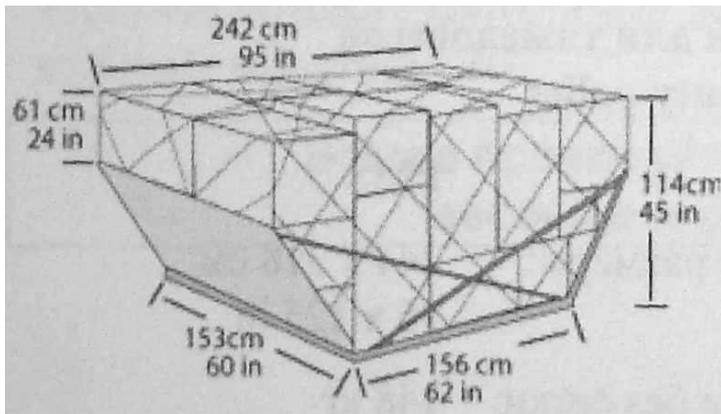
Возможна загрузка: Подходит не для всех типов ВС

Паллеты с боковыми
расширениями /
Pallets with side
extensions



Код:	PLW / PLA	PAW	PMW
Можно загружать	только LD	LD/MD	LD/MD
Базовые размеры:	153 x 318 см	224 x 318 см	244 x 318 см
	60,4 x 125 in	88 x 125 in	96 x 125 in
Вес тары вкл. сеть:	154 кг	167 кг	167 кг
Нагрузка на крыло:	350 кг	600 кг	600 кг
Макс. вес брутто:	3175 кг	6804 кг	6804 кг

Возможна загрузка: А300, А310, А330, А340, В747, В767, В777, MD11



Код: РКС

Базовые размеры:

153 x 156 см

60,4 x 61,5 in

Вес тары, вкл. сеть

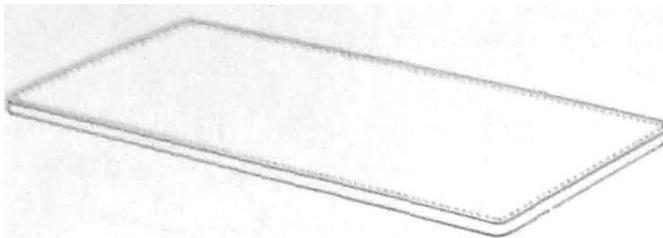
80 кг

Нагрузка на крыло: 350 кг

Макс. вес брутто: 1134 кг

Возможна загрузка: А319, А320, А321 Может быть использовано и на других типах самолетов (А330. А340, В777. В747), в этом случае макс. вес брутто - 1588 кг

Примечание: паллета РКС может быть и без крыльев.



16-ти футовая паллета
- 16 ft - pallet

Код: PZA

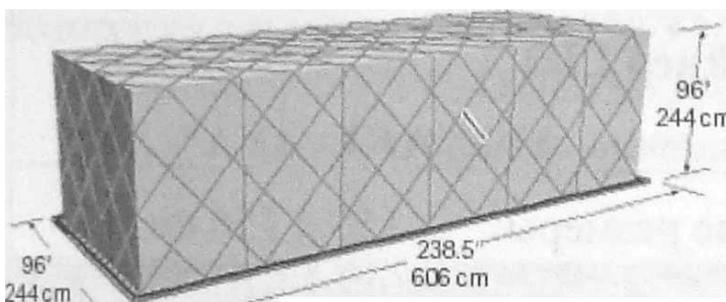
Базовые размеры: 244 x 498 см 96 x 196 in

Вес тары: 400 кг

Возможна загрузка: В747F/SF - макс. вес 9300 кг (вдоль) /10432 кг (поперек)

MD11F — макс. вес 10780 кг

PZA может быть использована для перевозки автомобильных станин.



20-ти футовая паллета
- 20 ft – pallet

Код: P7E, PGE

Базовые размеры: 244 x 606 см 96 x 238,5 in

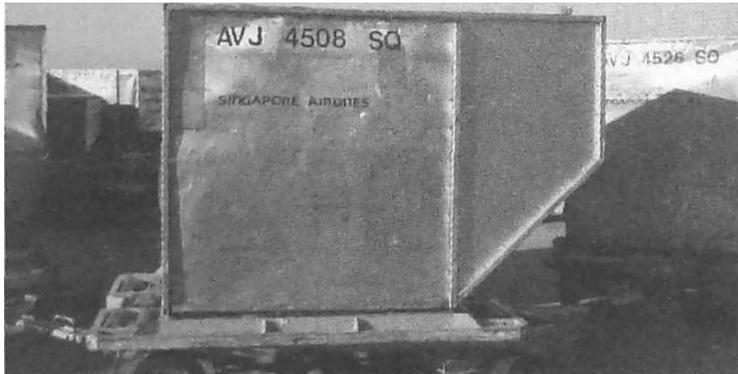
Вес тары: 500 кг

Макс. Вес брутто: 11340 кг

Возможна загрузка: на главную палубу MD11F/B747F/SF

Контейнеры LD (для нижней палубы)

Контейнер LD1



Код: АКС, AVK, AVJ

Базовые размеры

153 x 156 см 60,4x61.5
in

Высота: 163 см (64 in)

Объем: 4 м³

Вес тары: 100 кг

Макс.вес 1587 кг

Возможна загрузка: В 747



Контейнер LD2

Код АРА (DPE)

Базовые размеры:

119 x 153 см 47 x 60,4
in

Высота: 163 см / 64 in

Объем: 3,4 м³

Вес тары: 80 кг

Макс.вес: 1225 кг

Возможна загрузка: В767



Контейнер
LD3

Код: AVE, AKE, AVA*,
AKN

Базовые размеры: 153 x
156 см (60.4x61.5 in)

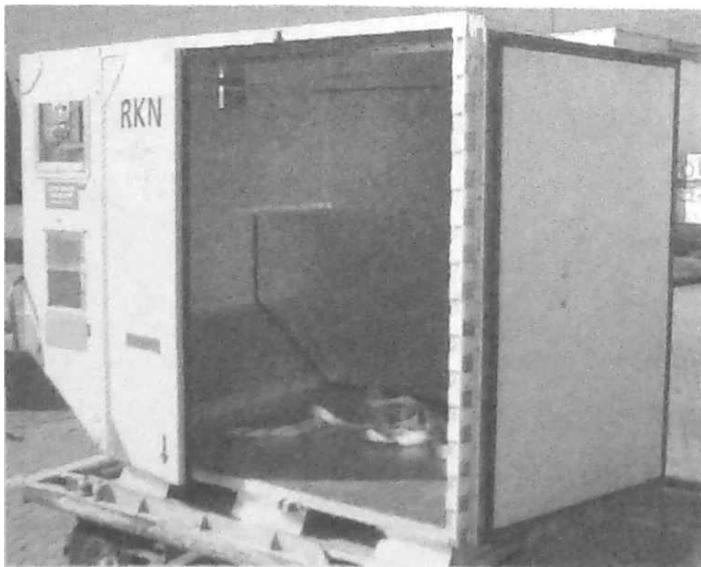
Высота: 163 см (64 in)

Объем: 4 м³

Вес тары: 80 кг

Макс. вес брутто: 1588 кг

Возможна загрузка: A300, A310, A330, A340, B747, B747F, B767,
B777, MD11



Контейнер-
холодильник LD3
Refrigerating LD3

Код: RKN

Базовые размеры:
153 x 156 см
(60.4 x 61.5 in)

Высота: 163 см (64 in)

Объем: 3.1 м³

Вес тары: 225 кг

Вес брутто: 1588 кг

Макс. DRY ICE 180 кг

Возможна загрузка: A300, A310, A330, A340, B747, B767, B777,
MD11



Контейнеры для самолетов
A319/A320/A321

Код: АКW* АКН

Базовые размеры:

153 x 156 см (60.4x61.5 in)

Высота: 114 см

Объем: 3,5 м³

Вес тары: 85 кг

Макс. вес брутто: 1134 кг

*на других самолетах 1588 кг Возможна загрузка: A319/A320/321

* A310/330/340//B747 - также можно загрузить, но это нестандартная процедура



96" контейнер Код: АМР

Базовые размеры: 244 x 318 см 96 x 125 in

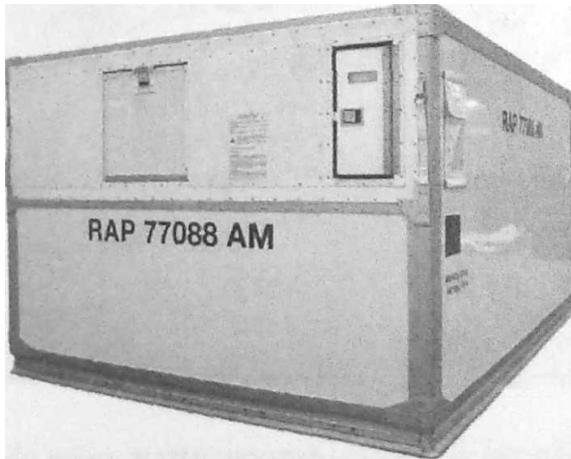
Объем: 10 м³

Высота: 163 см

Вес тары: 305 кг

Макс. вес брутто: 6804 кг

Возможна загрузка: А300, А310, А330, А340, В747, В767, В777,
MD11



Контейнер-холодильник LD 7

Refrigerating
container

Код: RAP

Базовые размеры:

224 x 318 см 88 x
125 in

Высота: 163 см (64 in)

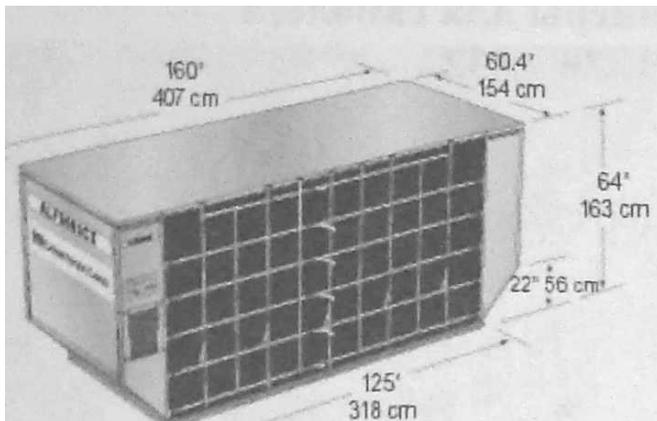
Объем: 8.3 м³

Вес тары: 445 кг

Макс. вес брутто: 6033 кг

Макс. DRY ICE 300 кг

Возможна загрузка: А300, А310, А330, А340, В747, В767, В777,
MD11



Контейнер-LD 6

Код: ALF

Базовые размеры:

153 x 318 см

60,4x 125 in

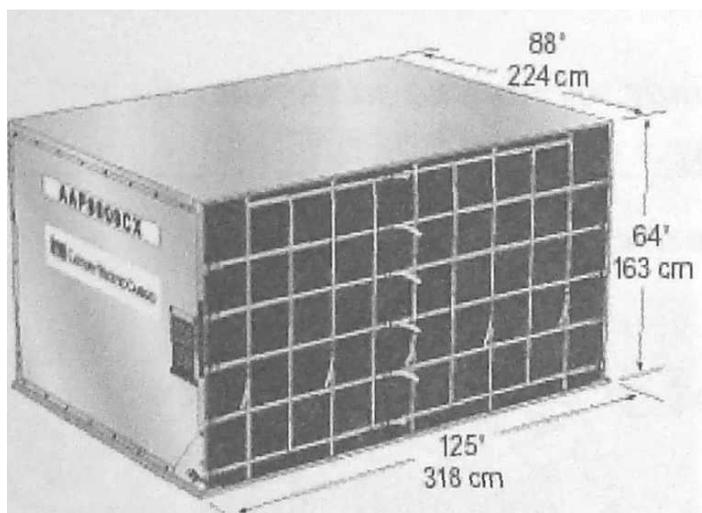
Высота: 163 см (64 in)

Объем: 8.78 м³

Вес тары: 157 кг

Макс. вес брутто: 3175кг

Возможна загрузка: А300, А310, А330, А340, В747, В777, MD11



Контейнер-
LD 9

Код: ААР

Базовые размеры: 153 x
318 см 60,4x 125 in

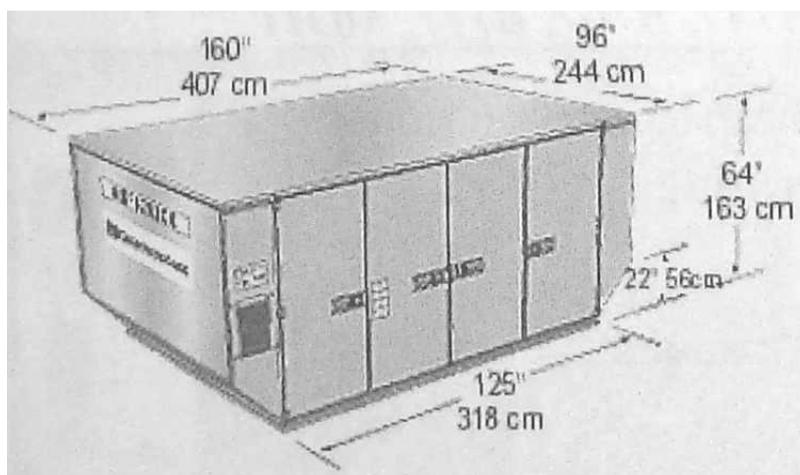
Высота: 163 см (64 in)

Объем: 10,51 м³

Вес тары: 220 кг

Макс. вес брутто: 4626 кг

Возможна загрузка: А300/310/330/340, В747, В767, В777, MD11



Контейнер-LD 36

Код: АМФ

Базовые размеры:
224 x 318 см
88 x 125 in

Высота: 163 см
(64 in)

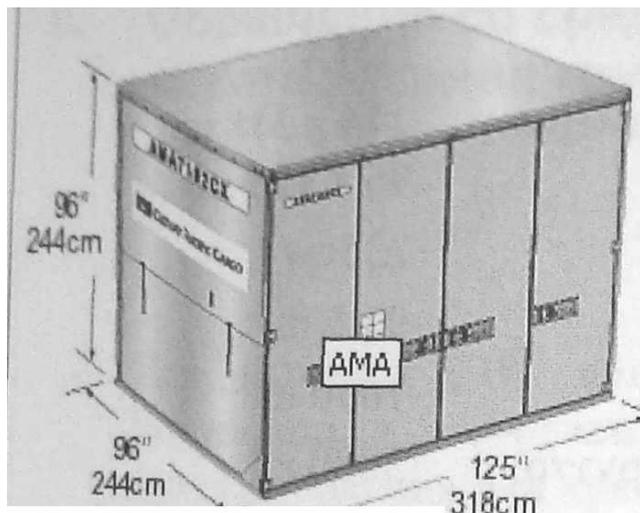
Объем: 14,6 м³

Вес тары: 315 кг

Макс. вес брутто:
5035кг

Возможна загрузка: А310, А330, А340, В747, В777, MD11

Контейнеры MD (для главной палубы)

Контейнер
АМА

Базовые размеры:

244 x 318 см 96 x 125 in

Высота: 244 см (96 in)

Объем: 17,58м³

Вес тары:

477 кг Макс.

вес брутто 6804кг

Возможна загрузка: B747F/SF

Контейнер АМJ

Код: АМJ, АМН *

Базовые размеры: 244 x 318 см 96 x 125 in

Высота: 244 см (96 in)

Объем: 15 м³

Вес тары: 260 кг

Макс. вес брутто: 6804 кг

Можно загружать только на главную палубу MD11F/B747F/SF

20-ти футовый контейнер

Код: АGА



Базовые размеры:
244 x 606 см 96x238,5
in

Высота: 244 см

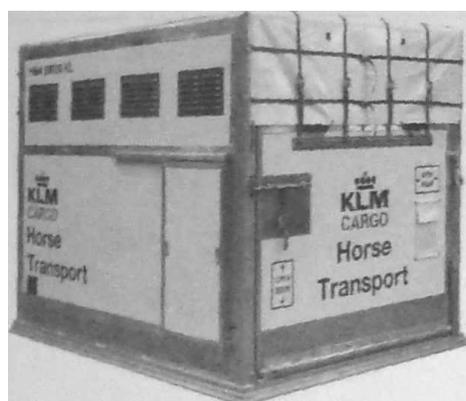
Объем: 34 м³

Вес тары: 1000 кг

Макс. вес брутто:
11340 кг

Можно загружать

только на главную палубу В747F/SF



Контейнер для 3-х
лошадей Triple horse
container

Код/Code: HMA

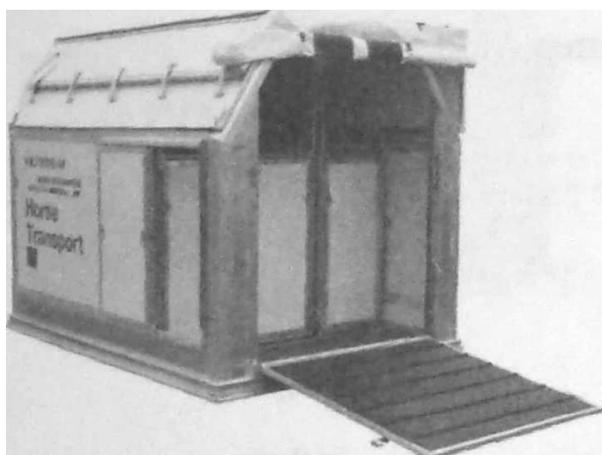
Базовые размеры:
244 x 318 см 96 x
125 in

Высота: 235см (92.5 in)

Вес тары: 1030 кг

Макс вес брутто: 3280 кг

Можно загрузить только на главную палубу В747F/SF



Контейнер для перевозки
лошадей на MD11
- Horse Container

Код/Code: HMJ

Базовые размеры:
244 x 318 см 96 x
125 in

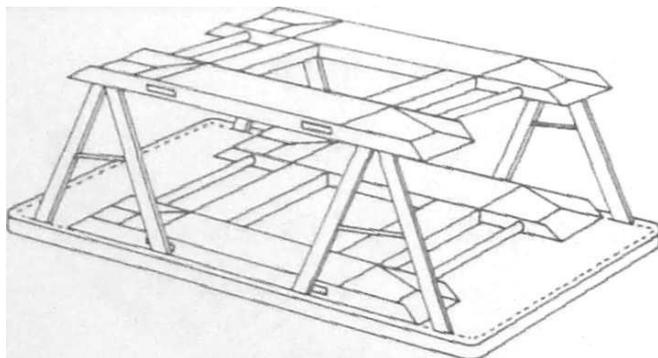
Объем: 15м³

Высота: 235 см (92.5 in)

Вес тары: 805 кг

Макс. вес брутто: 3000 кг

Можно загрузить на главную палубу B747F/SF/MD11F



Приспособления для
перевозки автомобилей

Car - transport - unit

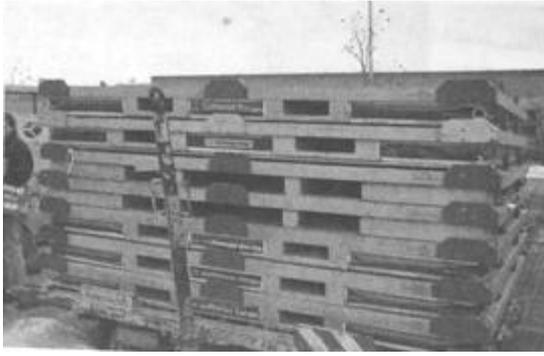
VRA можно загружать только на главную палубу B747F/SF

VMA можно загружать также на главную палубу MD11F и B747F/ SF

4 вопрос. Обращение со средствами пакетирования грузов



1. Для каждого СПГ должны использоваться соответствующие приспособления для хранения.



2. СПГ не должны храниться прямо на земле. Необходимо использовать тележки и роликовые дорожки.
3. ULD, которые хранятся под открытым небом, должны быть защищены от сильных порывов ветра и других неблагоприятных погодных условий.
4. Двери контейнеров должны быть закрыты!



5. Сети от паллет должны храниться должным образом в сухом месте.
6. За исключением открытых паллет, ULD нельзя штабелировать.

Примечание: контейнеры разрешено штабелировать не более 2-х в одном штабеле.



7. СПГ и погрузочный материал различных авиакомпаний должны храниться отдельно.



8. При хранении необходимо принимать надлежащие меры по предотвращению краж, несанкционированного использования или повреждения принятых паллет и контейнеров.
9. Необходимо вести надлежащий складской учет полученных и отправленных СПГ. Для оборотного фонда средств пакетирования необходимо составлять и пересылать ведомости контроля (SCM).
10. Передача СПГ производится по оформленной квитанции о передаче средств пакетирования грузов (LUC) с подписью передающих и принимающих Перевозчиков либо утвержденных третьих сторон для всех случаев передачи средств пакетирования грузов, их копии должны быть переданы в соответствии с указаниями Перевозчика.
11. Все вопросы, связанные с потерей, повреждением средств пакетирования грузов необходимо в срочном порядке решать с перевозчиками и безотлагательно уведомлять собственника СПГ (Перевозчика) о любом повреждении или потере такого оборудования.

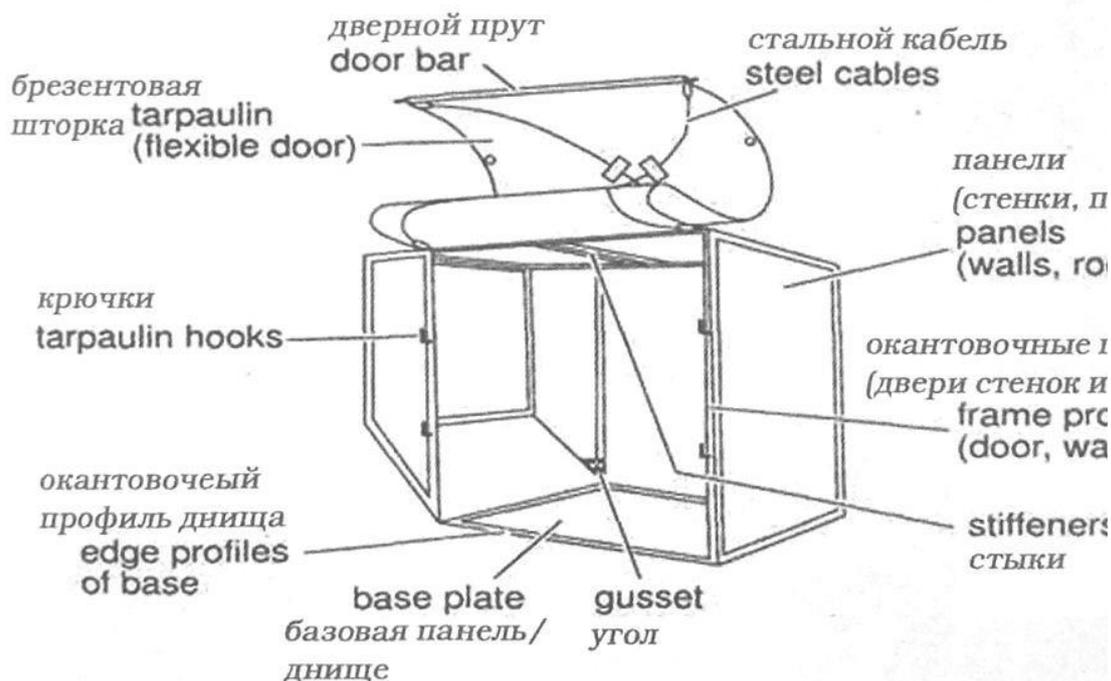
4 вопрос. Пригодность к использованию средств пакетирования

Прежде чем комплектовать средство пакетирования (паллету или контейнер), необходимо проверить, можно ли его использовать.

Средства пакетирования, которые повреждены и являются не пригодными для воздушной перевозки, не должны использоваться. В противном случае они могут повредить воздушное судно и причинить вред здоровью персонала.

После загрузки в самолет и во время полета они не должны потерять своей стабильности и должны быть способными обеспечить сохранность груза, который загружен в них или на них.

Общие требования для всех ULD



Как проверить пригодность?

Обратить внимание на
видимые повреждения.

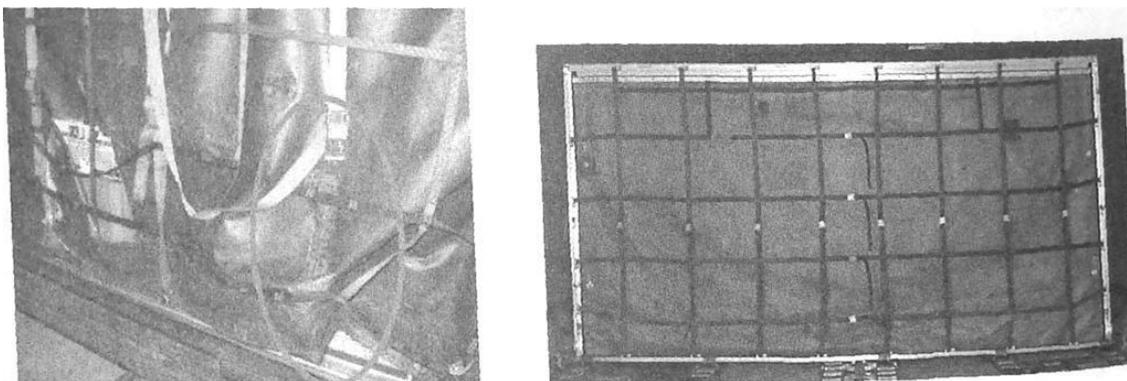
1. Контейнеры

а) Двери:

- Можно ли закрыть дверь полностью, если нет, то не используйте контейнер!



- Дверная сетка контейнера - (швы и отсутствие замков). Помните, что дверная сетка должна поддерживать весь контейнер во время взлета и посадки. Поэтому она не может иметь каких-либо повреждений. Если Вы обнаружили повреждения на дверной сетке, не используйте данный контейнер.



б) Внешний осмотр

- Дыры. Чтобы избежать повреждения самолета и сотрудников, удостоверьтесь, что контейнер не содержит дыр и трещин.

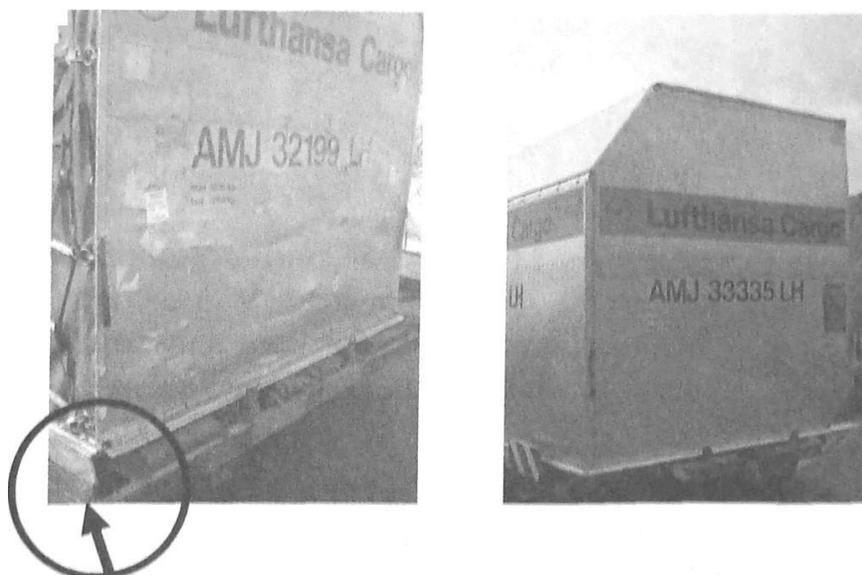


- Окантовочный профиль. Его деформация может привести к поломке всего контейнера во время полета.



- Базовая паллета изогнута / отсутствуют уголковые соединения.

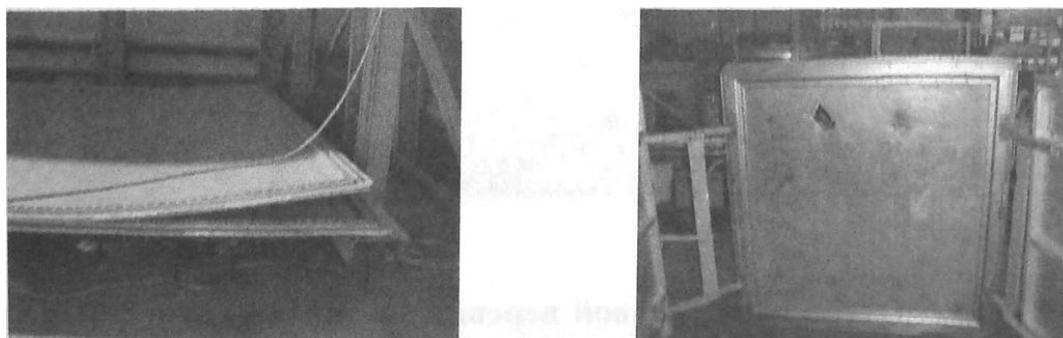
Если Вы обнаружили контейнер с такими повреждениями, то не используйте его. Могут возникнуть проблемы при погрузке в самолет.



2. Паллеты

Основание паллеты изогнуто

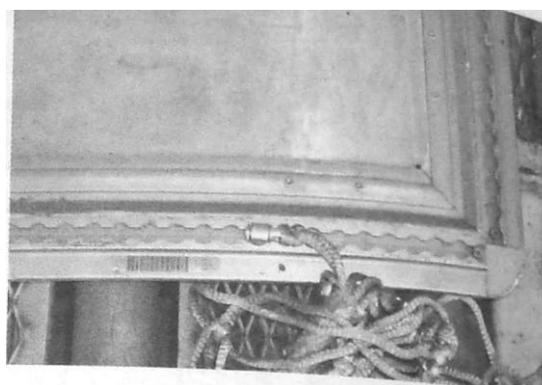
- Дыры.



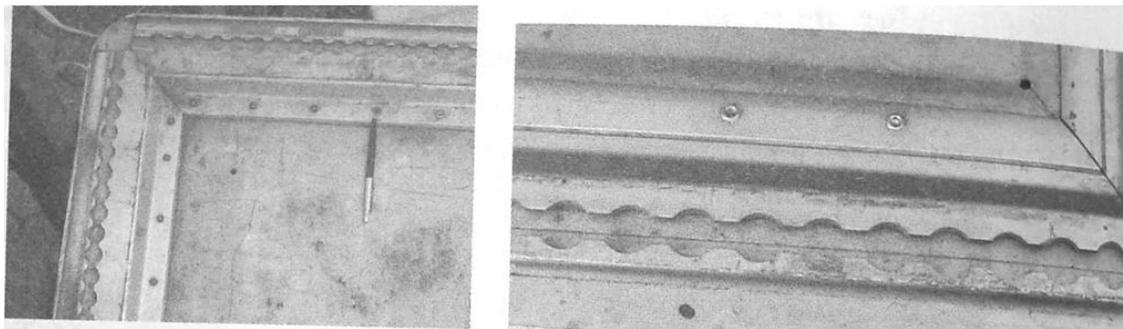
Данные повреждения могут вызвать проблемы во время погрузки в самолет и закрепления замками внутри самолета.

Углы по краю паллеты (tie down track) отсутствуют или повреждены.

Могут возникнуть проблемы при закреплении паллеты замками внутри самолета или паллеты не выдержат нагрузки во время полета.

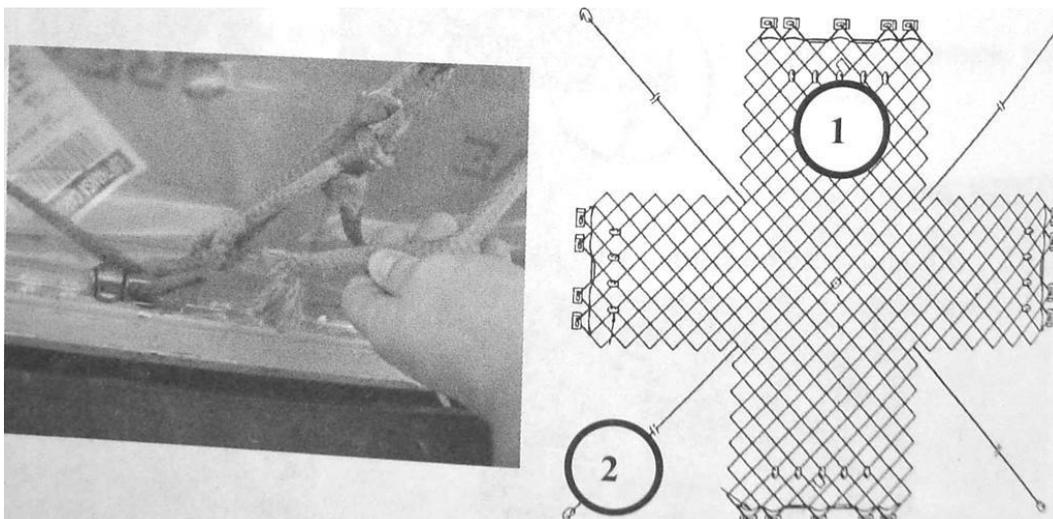


Отсутствие шурупов обозначает, что паллета ненадежна.



Сетки

Петли. Согласно требований авиакомпаний только одна петля ① в сетке может быть повреждена

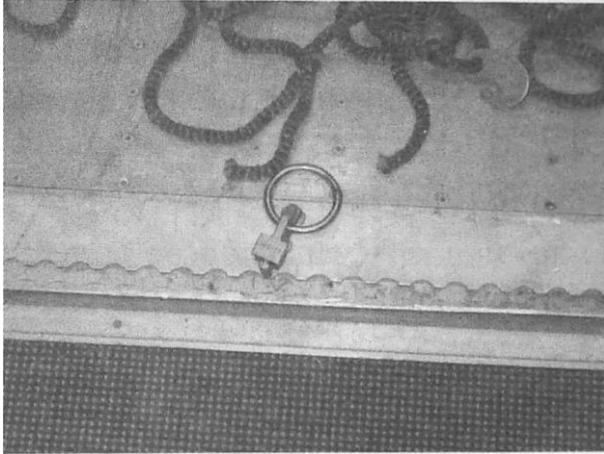


Отсутствие угловой веревки ② означает, что сеть не может быть натянута и закрыта соответствующим образом. Отсутствующая угловая веревка может быть заменена только точно такой же, а не обыкновенной веревкой.

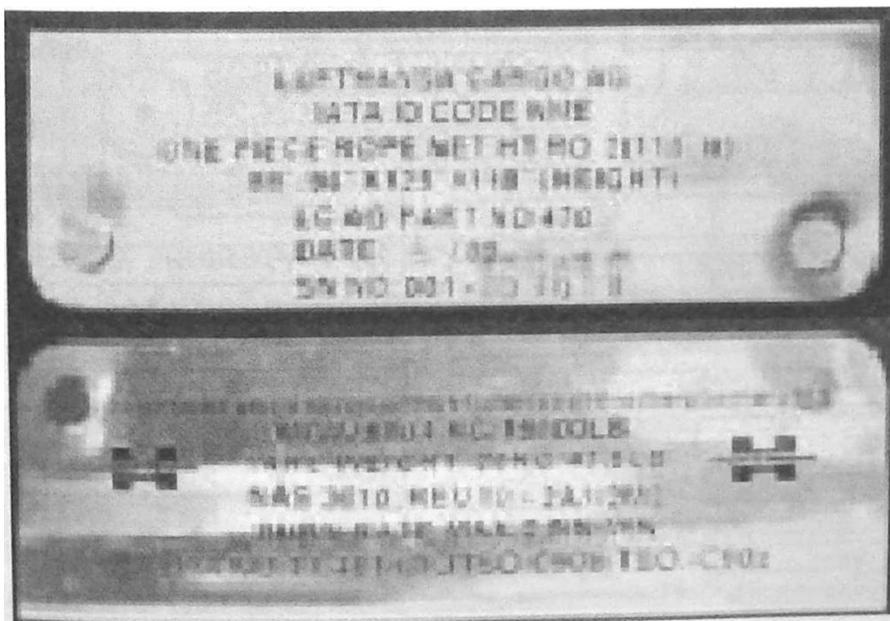
Отсутствуют замки или крючки. Если отсутствуют крючки, то они должны быть заменены, иначе сеть не может быть натянута должным образом. Если Вы увидели сеть, в которой отсутствуют крючки, не используйте ее.

Если отсутствуют замки (фитинги), под вопросом безопасность всего крепления.

Их нужно заменить на аналогичные. Нельзя использовать одиночные фитинги.



Отсутствует идентификационная металлическая табличка. Она является сертификатом сети. Нет таблички - нет сертификата. Нельзя использовать сеть



4 Вопрос. Контрольный лист приема/передачи СПГ (ULD Control Receipt)

Контрольный лист приема/передачи паллет и контейнеров (ULD Control Receipt) служит для осуществления контроля за находящимися в обращении паллетами и контейнерами и погрузочными материалами. С помощью такого контроля можно предотвратить потерю СПГ.

Всякий раз, когда передается СПГ другой компании или получаете их от другой компании, необходимо составить Контрольный лист приема/передачи паллет и контейнеров (ULD Control Receipt). Для осуществления централизованного контроля за данным процессом необходимо также отправить телекс по форме DLU (EDP-для станций, имеющих компьютерную систему авиакомпании) или телекс по форме LUC по соответствующему адресу (если такой системы нет).

Описание того, как следует заполнять контрольный лист приема/передачи, можно найти в справочнике CHM, Chapter 8.8.4.

1 ADDRESS: H K G K F C X

CATHAY PACIFIC AIRCRAFT UNIT LOAD CONTROL RECEIPT

ORIGINATOR: LUC

TYPE CODE SERIAL NO OWNER

DATE OF TRANSFER: DAY MONTH YEAR

TIME LOCAL: 24 HOUR CLOCK

RECEIVED BY

TRANSFERRED BY TRANSFER POINT

CONTROL RECEIPT NUMBER: 160-0 0187625, 160-1 0187625, 160-2 0187625

REMARKS

ULD RELEASED: EMPTY LOADED, ULD SUPPORT EQUIPMENT (Nets in amount)

ULD RETURNED: EMPTY LOADED, ULD SUPPORT EQUIPMENT (Nets in amount)

CUSTOMER/INTERLINE TRANSACTIONS/ULD RELEASED

CUSTOMER TRANSACTIONS ONLY/ULD RETURNED

CUSTOMER INFORMATION: CUSTOMER, ACCOUNT NUMBER, ADDRESS, CUSTOMER - PLEASE NOTE

CARRIER USE ONLY: EXCESS TIME, NO. OF DAYS, PER DAY \$, OTHER CHARGE, LESS, DAMAGE \$, TOTAL CHARGES \$

2 **3** **4** **5** **6**

Образец бланка Контрольного листа а/к Cathay Pacific

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------------|
| 1. передающая сторона | 5. дата передачи |
| 2. номер контрольного листа | 6. время передачи |
| 3. дата/время начала аренды | 7. получатель (2-х буквенный IATA-код |
| 4. 10-знаковый код СПГ | или номер клиента) |

Взятые в аренду СПГ необходимо вернуть в течение 5 дней, иначе придется платить штраф за просрочку.

Назначение: Подтверждение передачи того или иного ULD.

Процедура: UCR должен быть подписан представителями обеих сторон: стороной, получившей СПГ и сотрудником авиакомпании, передавшим СПГ. До 6 СПГ могут быть перечислены на одном документе UCR.

Таблица несовместимости

Приведенная ниже таблица несовместимости должна соблюдаться грузчиками. Если потребуются, ее можно изменить и привести в соответствие с правилами перевозки опасных грузов (см. АНМ 645).

Обозначения:

- ↔ минимальное разделяющее расстояние, указанное в правилах ИАТА
- ◄► нельзя загружать в непосредственной близости друг от друга
- ◄►¹ нельзя располагать в одном отделении за исключением загрузки в не соседние средства пакетирования или в закрытые средства пакетирования
- ◄►² пакетирования
- ◄►³ нельзя располагать в одном багажно-грузовом отделении требование применимо только к подопытным животным и к животным, являющимся естественными врагам.

опасных грузов, разрешенных для перевозки на грузовых воздушных судах. Воздушная перевозка всех остальных взрывчатых веществ категории 1.3 запрещена.

Контрольные вопросы:

1. Какие повреждения встречаются в контейнерах?
2. Для чего служит ULD Control Receipt?
3. Каковы преимущества загрузки грузов в СПГ?
4. Какие бывают типы СПГ?
5. В какие сроки необходимо вернуть взятые в аренду СПГ?
6. Какие повреждения встречаются в сетках?
7. Что является сертификатом сети при перевозки грузов?
8. Какие повреждения встречаются в паллетах?
9. Какие требования предъявляются при обращении со средствами пакетирования?

Лекция 16.

Тема: Специальные (особые) грузы

Учебные вопросы:

1. Общие положения.
2. Опасные грузы.
3. Документация на перевозку опасных грузов.
4. Перевозка оружия и боеприпасов к нему.

1 вопрос. Специальные грузы - грузы, которые требуют особой подготовки к перевозке и особой обработки, и часто - специальной упаковки и маркировки, специальных документов и в некоторых случаях перевозятся по особым тарифам.

К специальным грузам относятся:

Опасные грузы	Несопровождаемый багаж
Живые животные	Сильно пахнущие грузы
Ценные грузы	Крупногабаритные и тяжелые грузы

Скоропортящиеся грузы	Оружие, амуниция, военные товары
Мокрые грузы	Прочие грузы, которые требуют особой обработки
Человеческие останки	

Коды для специальных грузов

AOG	срочные запчасти для самолета/aircraft on ground
AVI	живые животные/live animals
COL	контейнер/холодильник
DIP	дипломатический груз/почта/diplomatic cargo / mail
EAT	продукты питания или корм для животных (кроме PEP / PEM / PES
EЮ	оборудование, необходимое для выполнения рейса
FIL	не проявленные пленки
HEA	тяжеловесный груз
HEG	инкубационные яйца
HUM	человеческие останки и гробах
LHO	органы для трансплантации и кровь для переливания
MUW	военное имущество
PEF	живые цветы и растения
PEP	фрукты и овощи
PES	свежая рыба и морепродукты
PEM	свежее мясо и мясопродукты
PER	скоропортящаяся фармацевтическая продукция
PRS	материалы прессы
VAL	ценные грузы
VUN	грузы, подверженные риску кражи
BIG	длинномерные грузы
WET	мокрый груз
Особые грузы, не имеющие кода:	

- | |
|--|
| - Грузы «жизнь или смерть» / Life or Death Shipments |
| - Соленые кишки /Salted casings |

Особенности:

- необходимо предварительное бронирование;
- дополнительно маркируются специальными наклейками или бирками с указаниями правильного обращения;
- количество специальных грузов, которое может принять конкретное воздушное судно часто может быть ограничено разными факторами такими, как тип судна (пассажирское или грузовое) или требованиями конкретной авиакомпании, ИАТА или правительства;
- перед загрузкой специальных грузов в багажно-грузовое отделение или средство пакетирования состояние груза должно быть внимательно проверено на предмет возможного повреждения;



Запрещено грузить грузы с нарушенной упаковкой.

- о наличии на борту воздушного судна специальных грузов должна делаться отметка в почтово-грузовой и сводной загрузочной ведомостях о загрузке воздушного судна с помощью соответствующего кода и другой необходимой информации;
- перед загрузкой большинства специальных грузов на борт воздушного судна должен быть составлен NOTOC.

AIRPORT MOSKAU						
Station of Unloading (destination) Аэропорт разгрузки	AWB number Номер грузовой накладной	Proper Shipping Name Отправительское наименование груза	Number of Pcs. Кол-во мест	BE С	Дополнительная информация	Код
		Notified according: 1-st flight				1-st
		Сообщено рейс				1-ый
		Signature of Captain 2-nd flight				2-nd
		Подпись командира корабля Расшифровка подписи				2-ой рейс
ИНФОРМАЦИЯ КОМАНДИРУ КОРАБЛЯ ПО ОСОБЫМ ГРУЗАМ						
Station of Loading Аэропорт загрузки	1-st flight 1-ый рейс	Registration Бортовой номер	Data Дата	Prepared by Подпись лица, подготовившего документ		
SVO	SU-					
Лист 1 из 1						

Обязанности отправителя

При подготовке специальных грузов к перевозке на отправителя возлагаются дополнительные обязательства:

- по соблюдению специальных предписаний по виду упаковки и количеству груза в каждой партии, как например, у опасных изделий и веществ;
- по предварительному бронированию груза до аэропорта назначения;
 - по опубликованию дополнительных указаний касательно специального обслуживания во время хранения и перевозки, как например, кормление животных;
- по соблюдению государственных правил по вывозу, транзиту, трансферу и ввозу, как например приложение справок, подтверждающих, что животные здоровы;
- по оформлению специальных документов о соблюдении предписаний, как например, при опасных веществах и предметах, и принятие на себя ответственности за нанесенный ущерб.

Обязанности перевозчика

К дополнительным правилам по специальным грузам относятся также обязанности перевозчика:

- по соблюдению рекомендаций от отправителя, особых указаний по специальному обслуживанию во время хранения на складе и по время перевозки;
- по соблюдению требований трансфертных аэропортов и аэропорта назначения, чтобы дальнейшая перевозка и вручение груза получателю осуществлялись в кратчайшие сроки;
- по внесению в графу «Handling Information»/»Информация по обработке груза» авиагрузовой накладной специального IMP кода и специальных указаний по обращению с грузом;
- по проверке правильной подготовке отправителем особых грузов к перевозке (наличие необходимых документов, правильное упаковывание, наличие необходимой маркировки).

Грузы, перевозимые по воздуху, обычно испытывают воздействие вибрации или изменений давления, температуры и влажности. Поэтому все это должно учитываться грузоотправителями и агентами по грузовым перевозкам при выборе упаковки, бирок и наклеек, и до

определенной степени также и авиакомпанией в процессе погрузки-выгрузки этого груза.

Для гарантии правильного обращения и загрузки большинству особых грузов необходима соответствующая бирка или наклейка. Образцы этих бирок и наклеек можно найти в таких изданиях ИАТА, как «Правила перевозки опасных грузов», «Правила перевозки живых животных», «Правила перевозки скоропортящихся грузов».

2 вопрос. Опасные грузы (Dangerous Goods) - DGR

Это вещества или материалы, которые при перевозке по воздуху способны создавать значительную угрозу для здоровья, безопасности людей, имущества и которые классифицированы в соответствии с установленными правилами.

Угроза для здоровья, безопасности людей и имущества состоит в следующих факторах ОГ:



- поражении людей и имущества взрывной волной и пожаром;
- поражении людей радиоактивным излучением, токсинами (в том числе продуктами горения) и болезнетворными организмами;
- заражении имущества и местности радиоактивными веществами;
- способности легко воспламеняться и поддерживать горение;
- раздражении кожи и порчи имущества коррозионными веществами.

К перевозке допускаются

Опасные грузы, разрешенные к перевозке на пассажирских и грузовых воздушных судах согласно «Технических Инструкций ИКАО» / «Правил ИАТА», при условии, что грузы:

- классифицированы (определен класс опасности, номер ООН и группа упаковывания);

- описаны в правильно оформленной «Декларации отправителя на опасный груз» / Shipper's Declaration for Dangerous Goods, к которой приложена вся необходимая документация;
 - упакованы в предписанные упаковочные комплекты в соответствии с инструкциями по упаковыванию «ТИ ИКАО» / «Правил ИАТА»;
 - маркированы, имеют знаки опасности и манипуляционные знаки с обозначением правил обработки;
 - находятся в должном состоянии для воздушной перевозки в соответствии с «ТИ ИКАО» / «Правилами ИАТА»;
- у представителя грузоотправителя имеются полномочия на оформление и отправку груза;
- маршрут выполняется авиакомпанией, имеющей лицензию на перевозки опасных грузов данного класса (категории);
 - грузовой склад в пункте назначения груза имеет сертификат, подтверждающий право обслуживания опасного груза.

Справочники

«Технические инструкции по безопасной перевозке

Международной Ассоциации Воздушного опасных грузов – документ Международной Организации Транспорта – ИАТА «Правила перевозки опасных грузов» ((Dangerous Goods Regulation))



Классификации опасных грузов

В зависимости от физико-химических и иных свойств опасные грузы подразделяются на девять классов.

Класс 1, 2, 4, 5 и 6 в свою очередь делятся на подклассы (категории).

Номер класса не определяет степени опасности груза. Необходимо учитывать, что многие ОГ проявляют свойства нескольких классов/категорий. В этом случае изделию или веществу присваивается одна основная опасность, остальные -дополнительные.

На степень опасности указывает группа упаковывания. Самая опасная - группа упаковывания I, средняя степень опасности - группа упаковывания II, наименьшую опасность представляет - группа упаковывания III.

Скрытые опасные грузы

Наименование	Могут содержать
Автомобили, автомобильные части (автомашины, двигатели, мотоциклы)	ферромагнитные материалы, которые могут не отвечать определению для магнитных материалов, но которые могут потребовать специальной обработки при их погрузке и размещении, предотвращающей влияние на приборы в самолете; жидкостные аккумуляторные батареи, азотные амортизаторы, воздушные противоударные подушки и прочее
Аппаратура с электроприводом (кресла-качалки, газонокосилки, электрокары для гольфа и прочее)	жидкостные батареи
Аппараты искусственного дыхания	баллоны со сжатым кислородом или воздухом, химические кислородные генераторы или охлажденный сжиженный кислород
Аэростат, заполняемый горячим воздухом	баллоны с легковоспламеняющимся газом, огнетушители, двигатели внутреннего сгорания, батареи

Багаж пассажиров	фейерверки, легковоспламеняющиеся хозяйственные жидкости, коррозионные в-ва для чистки кухонных плит или канализаций, легковоспламеняющийся газ или жидкостные заправочные элементы для зажигалок, или баллоны для туристических плит, спички, патроны, отбеливающие порошки, аэрозоли и прочее
Баллоны	сжатый или сжиженный газ

Наименование	Могут содержать
Буровое оборудование и оборудование для горных работ	взрывчатые в-ва и другие опасные грузы.
Вакцины	сухой лед (твердая двуокись углерода)
Воздушный шар	баллоны с легковоспламеняющимся газом, огнетушители, двигатели внутреннего сгорания, батареи и т.д.
Водолазное оборудование	баллоны (такие как акваланги, баллоны для жилетов и пр.) со сжатым газом (кислородом, воздухом и пр.), высокоинтенсивные подводные лампы, которые могут выделять большое кол-во тепла при работе на открытом воздухе. Для безопасной перевозки электрическая лампа или батарея должны быть отсоединены
Горелки	небольшие горелки и осветительные приборы могут содержать легковоспламеняющийся газ и быть оборудованы электронным стартером. Большие горелки могут состоять из наконечника (часто с самоподжигающимся выключателем), который

	подсоединен к контейнеру или баллону с легковоспламеняющимся газом
Детали машин	клеи, краски, герметики, растворители и пр.
Диагностические пробы	инфекционные в-ва
Замороженные фрукты и овощи	могут быть упакованы с использованием сухого льда
Замороженные эмбрионы	жидкий азот, сухой лед
Запасные части для самолетов (самолет неисправен)	взрывчатые вещества (светящиеся или прочие пиротехнические), химические генераторы кислорода, неисправные пневматики в сборе, аккумуляторы, баллоны со сжатым газом (кислород, двуокись углерода), огнетушители, ГСМ, клеи, жидкостные или литиевые батареи, спички, краски и прочее.
Инструментальные ящики	взрывчатые в-ва (пистонные заклепки), сжатые газы или аэрозоли, легковоспламеняющиеся газы (баллоны с бутаном), легковоспламеняющиеся клеи или краски, коррозионные жидкости и т.д.
Консолидированные партии грузов	любые опасные грузы
Командно-топливные агрегаты	легковоспламеняющиеся жидкости

Наименование	Могут содержать
Криогенная техника	жидкие газы с очень низкой температурой, такие как аргон, гелий, неон, азот

Лабораторное / испытательное оборудование	легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические вещества, коррозионные вещества
Магниты и другие изделия подобного свойства	намагниченные материалы
Медицинские препараты	легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические вещества, коррозионные вещества
Металлические строительные материалы, металлические ограды, металлические трубы	ферромагнитные материалы, требующие специального размещения, вследствие их возможного влияния на работу бортового оборудования.
Несопровождаемый багаж пассажи- ров	пиротехнические средства, легковоспламеняющиеся жидкости хозяйственного назначения, баллоны для туристических плиток, легковоспламеняющийся газ, спички, аэрозоли, жидкие заправочные элементы
Оборудование киносъемочных групп и групп представителей средств массовой информации для спецэффектов	взрывные пиротехнические устройства, генераторы, в состав которых входят двигатели внутреннего сгорания, жидкостные батареи, топливо, предметы, выделяющие тепло
Оборудование команд, участвующих в авто- или мотогонках	двигатели, карбюраторы, топливные баки, в которых находится топливо или остатки топлива, жидкостные батареи, легковоспламеняющиеся аэрозоли, нитрометан или другие добавки к бензину, баллоны со сжатыми газами

Образцы для испытаний	инфекционные вещества, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические вещества, коррозионные вещества
Охлаждающая смесь (жидкая)	аргон, гелий, неон, азот
Приборы	барометры, манометры, ртутные выключатели, выпрямительные лампы, термометры и пр., содержащие ртуть изделия

Наименование	Могут содержать
Ремонтные комплекты	клеи, целлюлозные краски, органические перекиси, растворители, смолы и пр.
Семенная жидкость	сухой лед или охлажденный сжиженный газ
Специально изготовленные ящики для образцов (с укрепленными либо обитыми металлом ребрами)	Медицинские наборы, содержащие вакцины или химические в-ва, лабораторные наборы, содержащие химические образцы, наборы для ремонта, в которые входят комплекты с канифолью в растворе и растворители
Специальные промышленные упаковки, перевозимые представителями и техниками (например, деревянные или картонные ящики, металлические или термоустойчивые фляги)	Можно обнаружить довольно большое количество веществ: начиная от химического в-ва для бассейна и кончая оборудованием для бурения с взрывчаткой; от инструментов, содержащих ртуть до частей к машинам.

Стоматологическая аппаратура	Смолы, растворители, сжатый газ, сжиженный газ, ртуть, радиоактивный материал
Транспортный контейнер «сухого» типа	Свободный жидкий азот
Туристическое оборудование	Легковоспламеняющиеся газы (бутан, пропан и т.д.), легковоспламеняющиеся жидкости (керосин, бензин и т.д.), легковоспламеняющиеся твердые в-ва (гексамин, спички и т.д.)
Рюкзак и другие принадлежности для кемпинга, снаряжение для погружения в воду и снаряжение для экспедиции	Газовые баллоны, газовые лампы, галогенные водолазные фонари, примусы, сигнальные ракеты, акваланги
Фармацевтические препараты	радиоактивные материалы, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые в-ва, окислители, органические перекиси или коррозионные в-ва
Фотопринадлежности	устройства, выделяющие тепло, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые в-ва, окислители, органические перекиси, токсические в-ва, коррозионные в-ва
Химические в-ва	легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые в-ва, окислители, органические перекиси, токсические в-ва, коррозионные в-ва
Химические в-ва для бассейнов	окисляющие в-ва, коррозионные в-ва

Наименование	Могут содержать
Хозяйственные принадлежности	краска, основанная на растворителях, клеи, полировальные материалы, аэрозоли, отбеливающие материалы, средства очистки печей и водосточных труб от ржавчины, боеприпасы, спички
Экспедиционное оборудование	взрывчатые в-ва (сигнальные ракеты), легковоспламеняющиеся жидкости (газолин), легковоспламеняющийся газ (используемый в туристических целях) и прочее
Электрическое оборудование	намагниченные материалы, ртутные переключатели, электронные лампы или жидкостные батареи
Ящики для инструментов	взрывчатые в-ва (пистонные заклепки), сжатые газы, аэрозоли, легковоспламеняющиеся газы (баллоны с бутаном или горелки), легковоспламеняющиеся клеи, краски, коррозионные жидкости

3 вопрос. Документация на перевозку опасных грузов.

Декларация отправителя на опасные грузы - основной документ, сопровождающий ОГ - (подписывающее ее лицо должно иметь действующий сертификат об обучении правилам перевозки опасных грузов и доверенность от отправителя на ее подписание).

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS						
Shipper ABC Company 1000 High Street Youngville, Ontario Canada			Air Waybill No. 800 1234 5686 Page 1 of 1 Pages Shipper's Reference Number (optional)			
Consignee CBA Lte 50 Rue de la Paix Paris 75 006 France			For optional use for Company logo name and address			
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.			WARNING Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.			
TRANSPORT DETAILS This shipment is within the limitations prescribed for: (delete non-applicable)			Airport of Departure: Youngville			
<input checked="" type="checkbox"/> PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT		<input type="checkbox"/> CARGO AIRCRAFT ONLY		Airport of Destination: Paris, Charles de Gaulle		
			Shipment type: (delete non-applicable) <input checked="" type="checkbox"/> NON-RADIOACTIVE <input type="checkbox"/> RADIOACTIVE			
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS						
Dangerous Goods Identification						
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (Subsidiary Risk)	Packing Group	Quantity and type of packing	Packing Inst.	Authorization
UN1816	Propyltrichlorosilane	8 (3)	II	3 Plastic Drums x 30 L	813	
UN3226	Self-reactive solid type D (Benzenesulphonyl hydrazide)	Div. 4.1		1 Fibreboard box x 10 kg	430	
UN1263	Paint	3	II	2 Fibreboard boxes x 4 L	305	
UN1263	Paints	3	III	1 Fibreboard box x 30 L	309	
UN3166	Vehicle, flammable liquid powered	9		1 automobile 1350 kg	900	
UN3316	Chemical kits	9	II	1 Fibreboard box x 3 kg	915	
UN2794	Batteries, wet, filled with acid	8		1 Wooden box 50 kg G	800	
Additional Handling Information						
The packages containing UN3226 must be protected from direct sunlight, and all sources of heat and be placed in adequately ventilated areas. 24-hour Number: +1 905 123 4567						
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.				Name/Title of Signatory B. Smith, Dispatch Supervisor Place and Date Youngville 1 January 2008 Signature (see marking above) <i>B. Smith</i>		

Авианакладная - должна быть сделана соответствующая надпись в графе по обработке (см. «ТИ ИКАО»/«Правила ИАТА»).

а) для груза, перевозимого на пассажирском ВС (можно перевести на грузовом)

Информация по обращению с грузом					
Опасные грузы согласно прилагаемой Декларации отправителя					
Dangerous Goods as per attached Shipper s Declaration (Dangerous Goods as per attached DGD)					
Число мест	Масса брутто				Характер и количество груза (вкл.размеры)
					Химические вещества Chemicals

б) для груза, разрешенного к перевозке только на грузовом ВС

Информация по обращению с грузом					
Опасные грузы согласно прилагаемой Декларации отправителя - Только Грузовое Воздушное Судно					
Dangerous Goods as per attached Shipper s Declaration (Dangerous Goods as per attached DGD) - Cargo Aircraft Only (CAO)					
Число мест	Масса брутто				Характер и количество груза (вкл.размеры)
					Химические вещества Chemicals

с) для отправок, содержащих опасные и неопасные грузы

Информация по обращению с грузом					
3 места - Опасные грузы согласно прилагаемой Декларации отправителя					
3 Packages - Dangerous Goods as per attached Shipper s Declaration (Dangerous Goods as per attached DGD)					
Число мест	Масса брутто				Характер и количество груза (вкл.размеры)

12					Запчасти к автомобилю Auto spare parts
----	--	--	--	--	--

Контрольный лист приемки опасных грузов (Check list) – заполняется перевозчиком или его агентом по наземной обработке.

DANGEROUS GOODS CHECK LIST FOR A NON-RADIOACTIVE SHIPMENT

Air Waybill number _____

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS ДЕКЛАРАЦИЯ ОПАСНОГО ГРУЗА ОТПРАВИТЕЛЯ		YES	NO	N/A
1. Two copies in English and in the IATA format Две копии на английском языке и в форме IATA		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2. Full name and address of Shipper Полное наименование и адрес отправителя		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Full name and address of Consignee Полное наименование и адрес получателя		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
4. Name and Telephone Number of a person responsible for Division 6.2 Infectious Substance shipment Имя и телефон ответственного лица при отправке инфекционных веществ Категории 6.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. If the Air Waybill number is not shown, enter it Если на упаковке отсутствует идентификация, введите его		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
6. The number of pages shown Укажите номер страницы		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
7. If full name of Airport or City of Departure or Destination is not shown, enter it Если не указаны полный название аэропорта или города отправления или назначения, введите их		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. The non-applicable Aircraft Type and the word "Radioactive" deleted "Воздушный транспортный" "инфекционный тип самолета" и слово "радиоактивный"		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Identification/Сопоставление				
9. Proper Shipping Name and the technical name in parentheses for restricted entries Надлежащий описательный наименование и техническое наименование для веществ в у.д.		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
10. Class or Division, and for Class 1, the Compatibility Group Класс или категория, и для Класс 1 группа совместности		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
11. UN or ID Number, preceded by prefix Номер ООН, префикс UN или ID		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
12. Packing Group Упаковочная группа		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Subsidiary Risk Дополнительная опасность		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Quantity and Type of Packing/Количество и тип упаковки				
14. Number and Type of Packages Число и тип упаковок		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
15. Quantity and unit of measure (net or gross, as applicable) per package Количество (нетто или брутто) в единицах измерения для каждой упаковки		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
16. If different dangerous goods are packed in one outer packaging, use the following rules applied: Если различные опасные грузы упакованы в одну внешнюю упаковку, соблюдайте следующие правила: - Compatible according to Table 9.3.A Совместимость согласно таблице - For UN packages containing Division 6.2 Для ООН сертифицированных упаковок категорий Категории 6.2 - "All packed in one (type of packaging)" "Все упаковано в одну (тип упаковки)" - Calculation of "Q" value Расчетная величина "Q"		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Overpack/Внешняя упаковка - Indication "Overpack used" Укажите, что использовалась внешняя упаковка - Compatible according to Table 9.3.A Совместимость в соответствии с таблицей		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Packing Instruction Number Номер упаковочной инструкции		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19. Indication of Limited Quantity if "Y" packing instruction used Укажите LTD QTY, если использовалась упаковочная инструкция "Y"		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Authorizations/Официальные разрешения				
20. The Special Provision Number if A1, A2, A51, A81 or A109 Номер специального положения, если A1, A2, A51, A81 или A109		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
21. Indication that governmental authorization is attached, including a copy in English Укажите, что имеется разрешение официальных властей и приложена копия документа на английском языке		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
22. Additional approvals for other items under Другие дополнительные разрешения		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Additional Handling Information/Информация по обработке груза				
23. For self-reactive and related substances of Division 4.1 and organic peroxides of Division 5.2, or samples thereof, is the mandatory statement shown Для самореактивных веществ Категории 4.1 и органических пероксидов Категории 5.2, или образцы них подпадают, имеется официальное подтверждение		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
24. Prior arrangement statement for Infectious Substances Для инфекционных веществ имеется предварительное согласование		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
25. Name and Title of Signatory, Place and Date indicated Укажите имя и должность отправителя, место и дата		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
26. Signature of Shipper Подпись отправителя		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
27. Amendment or alteration signed by Shipper Изменения или исправления подписаны отправителем		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
AIR WAYBILL ИДЕНТИФИКАЦИЯ				
28. The Handling Information box shows: "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration" Укажите в разделе "Handling Information" "Dangerous goods as per attached Shipper's Declaration"		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
29. Cargo Aircraft Only, if applicable Если требуется, слово "Cargo Aircraft Only"		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Number of dangerous goods pieces if packages of dangerous and non-dangerous in one shipment Количество мест в опасных грузах, если опасные отправят опасные и неопасные места		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PACKAGE(S) AND OVERPACKS УПАКОВКА И ВНЕШНЯЯ УПАКОВКА		YES	NO	N/A
31. Packaging conforms with packing instruction and is undamaged Правильно упакован груз в соответствии с упаковочной инструкцией		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
32. Same number and type of packagings and overpacks delivered as shown on DGD Число и тип упаковок и внешних упаковок соответствует указанным в декларации		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Markings/Маркировка				
33. For UN Specification Packaging, are they marked according to DGR: Для ООН сертифицированной упаковки выданы маркировки: - Symbol and Specification Code Символ и спецификационный код - X, Y or Z, agreed with Packing Group / Packing Instruction X, Y или Z в соответствии с упаковочной группой / упаковочной инструкцией - Maximum Gross Weight not exceeded Максимально допустимый вес брутто - Infectious substance package marking Для инфекционных веществ упаковочная маркировка		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. The Proper Shipping Name(s) including technical name where required, and the UN or ID Number(s) Укажите надлежащее описательное наименование и номер UN или ID		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
35. The full Name and Address of Shipper and Consignee Полное наименование и адрес отправителя и получателя		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
36. The Net Quantity of Explosives and Gross Weight of the package for Class 1 items Количество нетто взрывчатых веществ для класса 1		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
37. The Name and Telephone Number of a person responsible for Division 6.2 infectious Substances shipment Имя и телефон ответственного лица при отправке инфекционных веществ Категории 6.2		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
38. The Special Marking requirements shown for Packing Instruction 202 Специальная маркировка в соответствии с упаковочной инструкцией 202		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
39. In case of Carbon Dioxide, Solid (Dry Ice), the Net Weight marked on the package При наличии сухого льда маркировка веса нетто на упаковке		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
40. For Limited Quantity packagings: "LIMITED QUANTITY" Для упаковок с ограниченным количеством указано: "LTD QTY."		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Labeling/Этикетки				
41. The Primary Risk label(s), with Class or Division Number affixed to each package Этикетки основной опасности с номерами класса или категории		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
42. The Subsidiary Hazard label(s), with Class or Division Number Этикетки дополнительной опасности с номерами класса или категории		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
43. Cargo Aircraft Only label, adjacent to the Hazard labels Этикетка "Cargo Aircraft Only" и дополнительные к этикетке основной опасности		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
44. "Orientation" labels Этикетки вертикального расположения		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
45. For Magnetized Material, the Handling label Для намагниченного материала этикетка по обработке		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
46. All above labels correctly affixed and have all irrelevant marks and labels been removed Все этикетки правильно наклеены и удалены все ненужные этикетки и маркировка		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
For Overpacks / Для внешней упаковки				
47. If specification markings are not visible, the required statement marked Если маркировка сертификата не видна, имеется необходимое подтверждение		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
48. Packaging use markings as required must be clearly visible or reproduced on the outside of the overpack Требования маркировки на упаковке должны быть ясно видны или дублированы на поверхности внешней упаковки		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
49. The total net quantity of each substance indicated adjacent to the Proper Shipping Name Суммарное количество нетто для каждого описательного наименования		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
50. Cargo Aircraft Only restrictions Ограничения для грузов: самолета		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
GENERAL ПРОЧЕЕ				
51. State and Operator variations complied Выполнены требования государства и авиакомпаний		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
52. Advance arrangements made and confirmed Сделаны и подтверждены предварительные соглашения		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
53. For "Cargo Aircraft Only" shipments, a cargo aircraft operates on all sectors: Для перевозок грузовыми самолетами имеется соглашение с авиационными по всему маршруту		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

"INTER CARGO - EXPERTISE"

RUSSIA, Moscow, Airport Sheremetyevo-2
TEL: 7(095)258 6633, 258 6686 FAX: 7(095)258 6610

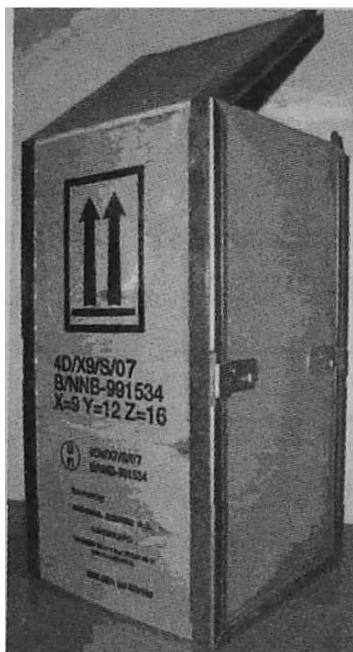
Checked by: _____

Time: _____ Date: _____

Signature: _____

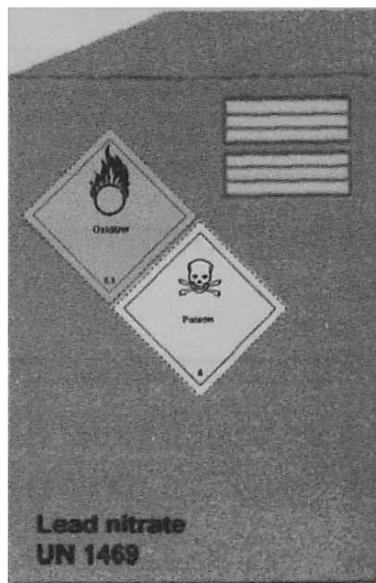
Упаковка

Используются специальные, как правило сертифицированные (т.е. изготовленные в соответствии с требованиями ООН и протестированные) упаковочные комплекты.

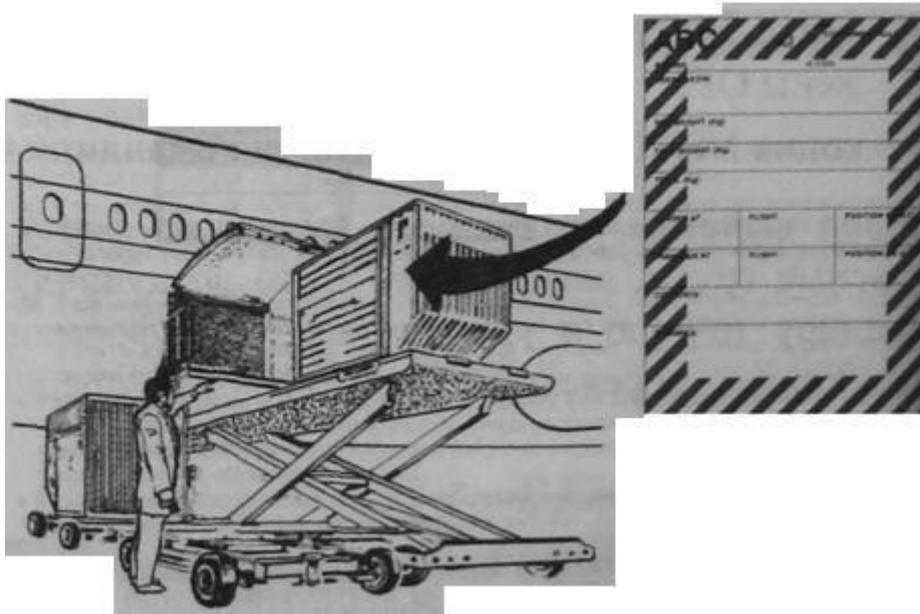


Маркировка

Обычно места с опасными грузами имеют специальную маркировку (знаки опасности, наклейки по обработке).



На средства пакетирования (ULD) крепится бирка с красной штриховкой по полям, где в графе «Ремарки» (Remarks) указываются номера классов/категорий и коды, находящихся в них опасных грузов. Для грузов САО (Только грузовое воздушное судно) - указывается код САО. Для радиоактивных материалов - транспортный индекс.



Сообщение для КВС (NOTOC) - заполняется перевозчиком или его агентом по наземной обработке

DANGEROUS GOODS NOTIFICATION TO CAPTAIN ИНФОРМАЦИЯ КОМАНДИРУ КОРАБЛЯ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ															
Station of Loading Аэропорт загрузки	1-st Flight 1-й полет	Registration Бортовой номер	Date Дата	Prepared by Подпись лица, подготовившего документ											
SVO	SU-721		11.01.2005					Лист 1 из 1							
Station of Unloading (destination) Аэропорт разгрузки	AWB number Номер грузовой выписки/авиа билета	Proper Shipping Name Отправительское наименование груза	CI / Div/ comp. Grp Класс, катег. груза	UN / ID Number Номер по списку ООН	Sub Risk Доп. Описан	Num b. of Pck. Кол- во мест	Net/ Pck (kg/L) Нетто на упаковку (кг/литр)	Trans port ind./p ack Категор. (Т.П) Транс- порт. Инд. на упак.	Radioact . Mat. Категор. Радиоак. в-ва	Pck. gr Групп Упак.	Code Код	CAO (X) только о грузу в-с- том	Loading Pos 1. Fl 2.Fl Загружен на 1-й полет 2-й полет	ULD code Код ср-ва Авар код	Drill code Авар код
OVB	555-86725085	Спички безопасные (в виде книжечки, карточки или воспламеняющиеся с поверхности коробки)	4.1	UN1944		1	X 0,5 кг			III	RFS			3L	
Remarks: Примечание:			There is no evidence that any damaged or leaking packages containing dangerous goods have been loaded on the a/c. Loaded as shown above. Нет данных о загрузке на борт ВС опасного груза в несоответствующей упаковке Signature of Ramp Agent Загрузка произведена как показано выше Подпись ответственного лица, отвечающего за загрузку Расшифровка подписи										1-st Flight 1-й полет	<input type="checkbox"/>	
			Notified accordingly: Сообщено: Signature of Captain Подпись командира корабля Расшифровка подписи										1-st Flight 1-й полет 2-st Flight 2-й полет	<input type="checkbox"/>	

Информация для командира ВС должна предоставляться в установленной форме, которая на практике называется NOTOC (Notification to captain).

Этот документ:

- информирует, куда загружены ОГ;

- готовится сотрудниками грузовой службы (представителями авиакомпании или агентами по наземной обработке);
- сотрудники грузовой службы (склада) информируют, в какие средства пакетирования загружены ОГ;
- представитель авиакомпании на перроне вносит позиции, на которые загружены ОГ;
- копия NOTOC предоставляется командиру воздушного судна для подписи.

Перед вылетом воздушного судна, на борту которого должны перевозиться опасные грузы, эксплуатант этого воздушного судна должен передать его командиру точную и удобочитаемую информацию об опасных грузах, которые необходимо перевезти в качестве груза, представленную в рукописном или печатном виде:

- номер авианакладной;
- надлежащее отгрузочное наименование, дополненное техническим наименованием (если это требуется);
- номер UN / ID;
- класс или категорию и дополнительную опасность, и для класса 1 – группу совместимости;
- группу упаковывания;
- для нерадиоактивных веществ - число грузовых мест, количество нетто или массу брутто каждой упаковки (если применяется);
- для радиоактивных материалов - число грузовых мест, внешних упаковок или грузовых контейнеров, их категорию, транспортный индекс (если применяется);
- точное место расположения груза на воздушном судне;
- должны ли грузовые места перевозиться только на грузовом воздушном судне;
- аэропорт разгрузки;
- указать, что опасные грузы перевозятся в соответствии с освобождением, выданным государством (если требуется).

Для ООН 1845 , Двуокись углерода, твердая (сухой лед), необходимо указывать только: номер ООН, надлежащее отгрузочное наименование, класс, общее количество в каждом грузовом отсеке (in

each hold) и аэродром, на котором грузовое место/места должно быть выгружено.

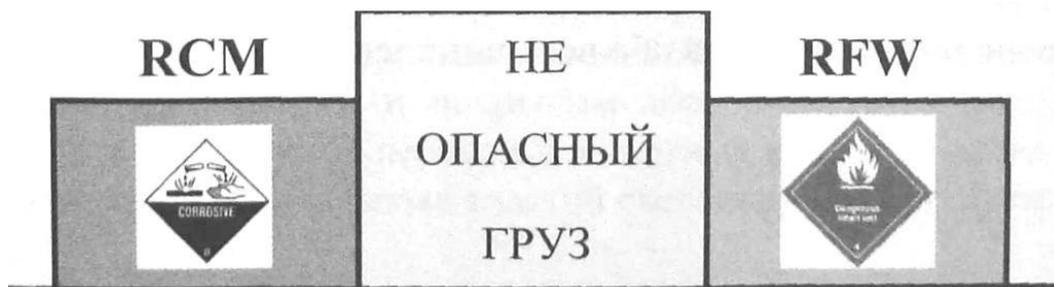
Источником получения данной информации служит декларация отправителя опасного груза и/или грузовая авианакладная.

Информация КВС должна включать подписанное подтверждение ответственного за погрузку о том, что у грузовых мест, загруженных на ВС, не было никаких признаков утечки или повреждения.

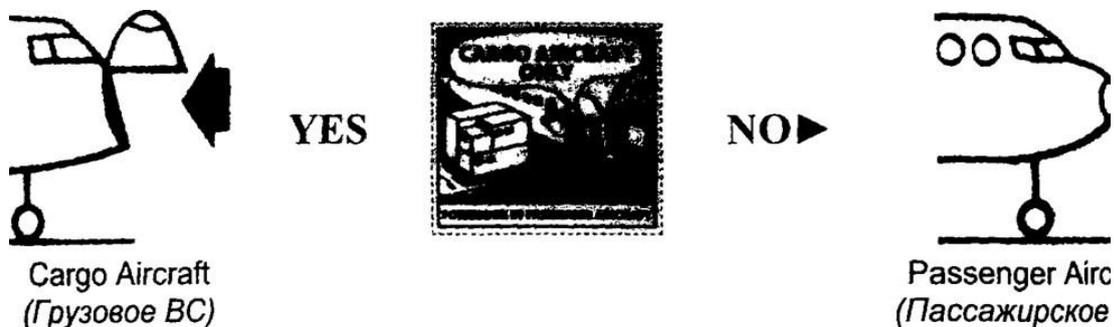
Копия NOTOC должна храниться на земле. На этой копии должна быть отметка, что КВС получил данную информацию.

Подробная информация содержится в справочниках («ТИ ИКАО» и «Правила ИАТА»), а также в «Указании 195-У МГА, 1991 г.»

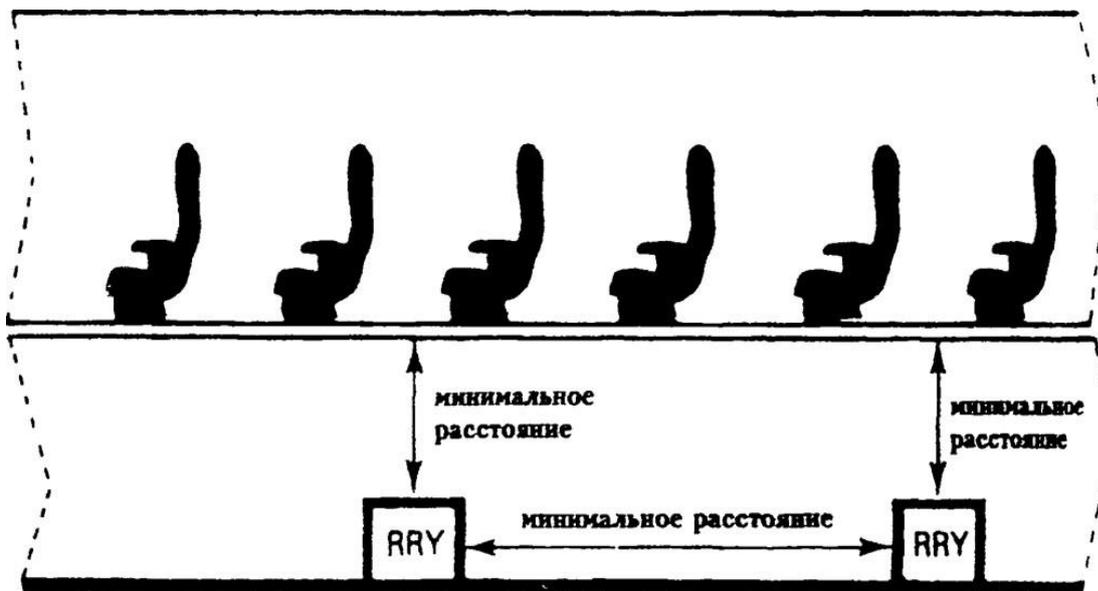
- соблюдать требования совместимости ОГ между собой и с другими специальными грузами;



- при обработке соблюдать меры предосторожности;
- грузить на борт ВС только в грузовые отсеки;
- не загружать на пассажирские ВС грузы с наклейкой «CAO».

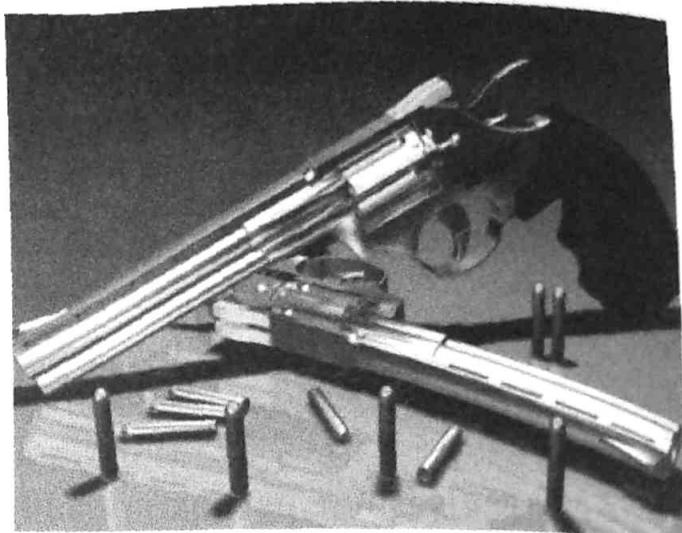


- при загрузке радиоактивных материалов соблюдать безопасные расстояния до пассажиров и экипажа;



- все ОГ должны быть закреплены на СПГ или на борту ВС в грузовом отсеке (при загрузке россыпью);
- использовать подкладочный материал (теплоизоляция);
- не загружать поврежденные упаковки;
- в соответствующих графах сводной загрузочной ведомости и в телеграмме о загрузке воздушного судна указать местонахождение, вес груза и соответствующий код;
- срочно информировать обо всех инцидентах с ОГ.

4 вопрос. Перевозка оружия и боеприпасов к нему.



Код:	VRA (станина)	VZA (платформа)	VMA (станина)	Max (станина)
Размеры	230 x 148 x 154 см	335 x 205 x 13 см	230 x 120 см	102 x 102
Вес тары	130 кг	190 кг	80 кг	ULD Cap
Compt. Кемпартмент		ULD Паллета/контейнер	Максимум, вес брутто на одно СПГ	Максимум, вес на отсек
1		88"X 125" 96"X125" 60,4 X 125 in LD3 containers	4626 5103 3174 1587	188 69
2		88"X 125" 96"X125" LD3 containers*	4717 5103 1534	
4		LD3 containers*	1534	152 41
5		россыпью (bulk)	багаж, почта, груз россыпью	3468 кг или объемом 3 20 м

Для перевозки оружия необходимы следующие документы:

- лицензии и разрешения соответствующих компетентных органов;

- дополнительные документы и требования зависят только от требований стран и перевозчиков.

Требования

- учитывать эмбарго перевозчиков;
- проверять на предмет отнесения к категории ОГ.

Организация и проведение перевозок оружия и боеприпасов к нему.

Многие страны устанавливают дополнительные требования по организации и проведению перевозок оружия и военно-технического имущества. Ниже приведены основные требования к таким перевозкам в Российской Федерации.

К воздушной перевозке в качестве груза или личного носимого оружия и боеприпасов (патронов) к нему пассажиров (сопровождающих груз) как вещей, находящихся при пассажире или багаже, принимается только допущенное к обороту на территории РФ оружие и боеприпасы к нему.

Перевозка оружия и патронов по территории РФ производится в соответствии с требованиями законодательства РФ на основании полученного авиакомпанией разрешения на перевозку, выдаваемого органами внутренних дел в порядке, определяемом МВД РФ и внесения в Устав предприятия положения о выполнении услуг по перевозке оружия и боеприпасов к нему.

Оружие при транспортировании должно находиться в разряженном состоянии отдельно от патронов. При транспортировании партий оружия или патронов должна быть исключена возможность визуального обзора груза и свободного доступа к нему посторонних лиц. При обнаружении признаков вскрытия или повреждения тары, нарушения оттисков печатей или пломб, сопровождающий груз (старший вооруженной охраны) или персонал авиакомпании через Службу авиационной безопасности обязан немедленно сообщить об этом в органы внутренних дел, составить акт, принять необходимые меры по установлению причин случившегося и обеспечить охрану места происшествия.

При организации и проведении перевозки оружия и патронов необходимо:

- оформить перевозочные, сопроводительные, а для оружия пассажиров (сопровождающих груз) и боеприпасов к нему приемосдаточные документы в порядке, установленном специально уполномоченным органом в гражданской авиации РФ (ФСБТ России) по согласованию с МВД РФ;

- перевозить оружие и патроны с учетом требований, предусмотренных законодательством РФ;
- при необходимости временного хранения перевозимого оружия и патронов, допускать его только в специально оборудованных местах (грузовых терминалах), имеющих разрешение МВД РФ на их хранение;
- при возникновении обстоятельств, препятствующих перевозке оружия и патронов, передать их на временное хранение в ближайший орган внутренних дел.

Масса грузовых мест с боеприпасами к оружию не должна превышать максимально допустимой массы, установленной для конкретного транспортного наименования с учетом подкласса и группы совместимости опасных грузов в Технических инструкциях ИКАО.

Перевозка оружия, оборот которого в качестве гражданского и служебного оружия запрещен на территории РФ, запрещается.

К такому оружию относятся:

- гражданское и служебное оружие: огнестрельное длинноствольное оружие с емкостью магазина (барабана) более 10 патронов, имеющее длину ствола или длину ствола со ствольной коробкой менее 500 мм и общую длину оружия менее 800 мм, а также имеющего конструкцию, которая позволяет сделать его длину менее 800 мм и при этом не теряется возможность производства выстрела;
- огнестрельное оружие, которое имеет форму, имитирующую другие предметы;
- огнестрельное гладкоствольное оружие, изготовленное под патроны к огнестрельному оружию с нарезным стволом;
- кистени, кастеты, сюрикены, бумеранги и другие специально приспособленные для использования в качестве оружия предметы ударно-дробящего и метательного действия, за исключением спортивных снарядов;
- патроны с пулями бронебойного, зажигательного, разрывного или трассирующего действия, а также патроны с дробовыми снарядами для газовых пистолетов и револьверов;
- оружие и иных предметов, поражающее действие которых основано на использовании радиоактивного излучения и биологических факторов;

- газовое оружие, снаряженного нервно - паралитическими, отравляющими, а также другими веществами, не разрешенными к применению Министерством здравоохранения РФ, газового оружия, способного причинить средней тяжести вред здоровью человека, находящегося на расстоянии более одного метра;
- оружие и патроны к нему, имеющие технические характеристики, не соответствующие криминалистическим требованиям Министерства внутренних дел Российской Федерации, согласованным с Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации, метрологии и сертификации;
- огнестрельное бесствольное оружие самообороны, электрошоковые устройства и искровые разрядники, имеющие выходные параметры, превышающие величины, установленные государственными стандартами РФ и соответствующие нормам Минздрава РФ, а также указанные виды оружия, произведенные за пределами территории Российской Федерации;
- холодное клинковое оружие и ножи, клинки и лезвия которых либо автоматически извлекаются из рукоятки при нажатии на кнопку или рычаг и фиксируются ими, либо выдвигаются за счет силы тяжести или ускоренного движения и автоматически фиксируются, при длине клинка и лезвия более 90 мм.

Приемка к перевозке оружия и боеприпасов от юридических лиц производится только при наличии у них разрешений органов внутренних дел, выдаваемых в порядке, установленном МВД РФ.

Для обеспечения перевозки оружия и патронов юридические лица обязаны:

- согласовать с органами внутренних дел по месту учета оружия и патронов маршрут движения и вид транспорта;
- обеспечить сопровождение партий огнестрельного оружия в количестве более 5 единиц или патронов в количестве более 400 штук в пути следования охраной в количестве не менее 2 человек, вооруженных огнестрельным оружием;
- транспортировать оружие и патроны в заводской упаковке либо в специальной таре, которая должна быть опечатана или опломбирована.

Граждане РФ могут предъявлять к перевозке в качестве багажа оружие в количестве не более 5 единиц и патронов не более 400 штук на основании разрешений органов внутренних дел на хранение или хранение и ношение соответствующих видов, типов и моделей оружия либо лицензий на их приобретение, коллекционирование или экспонирование. Патроны для

охотничьих ружей в заводской упаковке могут перевозиться в деревянном ящике массой нетто не более 5 килограмм. Объединение патронов разных лиц в одно грузовое место запрещается.

Патроны для газового оружия и баллончики со слезоточивым (раздражающим) действием, как правило, запрещены к перевозке (опасный груз класса 1 и категории 6.1). Перевозка оружия и патронов, в количестве превышающем указанные нормы, осуществляется для граждан РФ в порядке, предусмотренном для юридических лиц. Оружие и патроны, помещенные под таможенный режим, перевозятся в порядке, установленном ГТК России по согласованию с МВД РФ и другими федеральными органами исполнительной власти. К оружию, помещенному под таможенный режим, также относится гражданское оружие граждан других государств и лиц без гражданства.

В соответствии с законодательством РФ к продукции военного назначения относятся:

- вооружение и военная техника - комплексы различных видов оружия и средств обеспечения его боевого применения, в том числе средств доставки, системы наведения, пуска, управления, а также другие специальные технические средства, предназначенные для оснащения вооруженных сил, боеприпасы и их компоненты, запасные части, приборы и комплектующие изделия к приборам, учебное оружие (макеты, тренажеры и имитаторы различных видов вооружения и военной техники);
- системы связи и управления войсками, вооружением и военной техникой;
- взрывчатые вещества, предметы и устройства взрывания, пороха (за исключением охотничьих), ракетное топливо для боевых ракет, материалы специального назначения и специальное оборудование для их производства;
- инженерно-технические сооружения, оборудование для боевого применения вооружения и военной техники;
- специальное оборудование и технологии для производства, ремонта, модернизации и (или) уничтожения (утилизации) вооружения и военной техники;
- объекты для производства, эксплуатации, ремонта, модернизации и (или) уничтожения (утилизации) вооружения и военной техники;

- системы обеспечения жизнедеятельности личного состава вооруженных сил, специальное оборудование и материалы для их производства;
- коллективные и индивидуальные средства защиты от оружия массового поражения, средства профилактики и лечения последствий применения оружия массового поражения;
- специальное тыловое оборудование, военная форма одежды и ее атрибуты.

Перевозка вооружения и другой продукции военного назначения внутренними рейсами производится только по заказам силовых министерств и ведомств РФ. Перевозка вооружения и другой продукции военного назначения на экспорт (импорт) из (в) РФ производится в соответствии с требованиями законодательства РФ, регулирующего вопросы военного сотрудничества с иностранными государствами.

Прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт воздушного судна в аэропорту отправления и выдачу оружия в аэропорту назначения осуществляют уполномоченные сотрудники службы авиационной безопасности аэропорта (далее - «уполномоченное лицо»).

При посадке (высадке) пассажиров на посадочных площадках и аэропортах (аэродромах), где отсутствуют службы авиационной безопасности, прием оружия к перевозке, оформление соответствующих документов, доставку на борт воздушного судна и выдачу оружия осуществляет член экипажа воздушного судна, назначенный командиром воздушного судна ответственным за сохранность и перевозку оружия (далее - «член экипажа, ответственный за сохранность и перевозку оружия»).

Оружие пассажиров, имеющих право на его хранение и ношение, в обязательном порядке передается уполномоченному лицу для временного хранения на период полета в аэропорту отправления и выдается владельцам по окончании полета в аэропорту назначения.

Сотрудниками Федеральной службы охраны Российской Федерации, Государственной фельдъегерской службы при Правительстве Российской Федерации, находящимися при исполнении своих служебных обязанностей, а также военнослужащими и сотрудниками других государственных военизированных организаций, имеющими соответствующие командировочные предписания и осуществляющими сопровождение конвоируемых лиц, оружие для временного хранения на период полета не передается.

Экипаж предупреждается о наличии лиц с оружием на борту ВС. В полете пассажирам с оружием спиртные напитки не подаются и не продаются.

Для перевозки оружия на борту воздушного судна в изолированном грузовом отсеке должен быть размещен запираемый на замок металлический ящик с толщиной стенок не менее 1,2 мм, окрашенный в красный цвет (на воздушных судах, не имеющих отдельно расположенных багажных отсеков, оружие перевозится в кабине экипажа в опечатанных мешках).

При предъявлении (обнаружении) оружия в ходе предполетного досмотра, уполномоченное лицо ставит об этом в известность сотрудника органа внутренних дел на транспорте, который обязан проверить наличие у пассажира документов на право хранения и ношения оружия, а в необходимых случаях соответствующего разрешения на его ввоз на территорию Российской Федерации, и вывоз из Российской Федерации, а также произвести тщательный осмотр оружия, о чем делается отметка в актах приемки оружия на период полета воздушного судна (далее - Акт).

Оружие должно находиться в разряженном состоянии отдельно от боеприпасов.

В аэропортах, где нет органов внутренних дел на транспорте, проверка документов и осмотр оружия осуществляются уполномоченными лицами. Осмотр оружия и оформление документов на его перевозку должны производиться в специально отведенных помещениях аэропорта.

Служба авиационной безопасности информирует производственно-диспетчерскую службу предприятия (далее - «ПДСП»), а при ее отсутствии аэродромный диспетчерский пункт (далее - «АДП») об отправлении на воздушном судне «Спецсредств».

ПДСП (при ее отсутствии - АДП) аэропорта отправления по каналам электросвязи (АФТН) направляет сообщение о наличии на борту воздушного судна «Спецсредств» в адрес ПДСП (при ее отсутствии - АДП) аэропорта назначения (промежуточного аэропорта), где намечается выгрузка «Спецсредств» для передачи информации в службу авиационной безопасности.

Акт приемки оружия на период полета воздушного судна составляется в 3-х экземплярах, которые подписываются уполномоченным лицом и владельцем оружия.

Первый экземпляр акта приобщается к багажной ведомости службы организации пассажирских перевозок после подписания членом экипажа, ответственным за сохранность и перевозку оружия, о принятии оружия на борт воздушного судна и хранится в указанной службе в течение одного года.

Второй экземпляр акта в качестве сопроводительного документа передается экипажу. В аэропорту назначения уполномоченное лицо расписывается в нем о получении оружия у члена экипажа, ответственного за сохранность и перевозку оружия. Второй экземпляр акта приобщается к полетной документации.

Третий экземпляр акта выдается пассажиру в аэропорту отправления. Данный экземпляр является основанием для получения оружия, переданного пассажиром для временного хранения на период полета.

При оформлении акта уполномоченное лицо обязано разъяснить пассажиру порядок его получения в аэропорту назначения.

Перевозка принадлежащего гражданам оружия осуществляется в чехлах, кобурах или специальных футлярах.

Оружие, переданное его владельцем на временное хранение на период полета, упаковывается уполномоченным лицом в оберточную бумагу, бумажный или пластиковый пакет. На упаковке проставляются номера рейса и акта, фамилия, имя, отчество владельца оружия.

Уполномоченное лицо доставляет оружие на борт воздушного судна. Член экипажа, ответственный за сохранность и перевозку оружия, осуществляет приемку оружия и совместно с уполномоченным лицом помещает его в запираемый на замок металлический ящик (на ВС, у которых нет багажных отсеков, оружие перевозится в мешках в кабине экипажа). Уполномоченное лицо опечатывает ящик номерной печатью аэропорта, о чем делается запись в первом и втором экземплярах акта.

Металлический ящик помещается в багажный отсек после загрузки багажа, груза и почты, перевозимых этим рейсом. На период полета воздушного судна ключ от ящика с оружием хранится у члена экипажа, ответственного за сохранность и перевозку оружия. В случае перевозки одним воздушным судном нескольких единиц оружия, уполномоченным лицом составляется внутренняя опись содержимого металлического ящика.

При выдаче оружия в промежуточных пунктах посадки металлический ящик с оружием опечатывается номерной печатью авиакомпании членом экипажа, ответственным за сохранность и перевозку оружия.

Номерная печать авиакомпании изготавливается и регистрируется установленным порядком. Печать закрепляется за воздушным судном авиакомпании (авиапредприятия) и передается вместе с ним под роспись лицу, принимающему воздушное судно. Лицо, принявшее воздушное судно, на период выполнения полетного задания выдает номерную печать под роспись члену экипажа, ответственному за сохранность и перевозку оружия.

В иностранных аэропортах оружие, переданное для временного хранения на период полета, принимается на борт воздушного судна в соответствии с

требованиями настоящего Положения под контролем представителя российской авиакомпании и в порядке, согласованном с администрацией аэропорта.

Командир воздушного судна за 20 минут до посадки по коммерческому каналу связи установленным сигналом (наличие «Спецсредств») информирует ПДСП, а при его отсутствии - в диспетчерский пункт управления воздушным движением о наличии на борту воздушного судна оружия.

ПДСП (при ее отсутствии диспетчерский пункт управления воздушным движением через диспетчера АДП) сообщает в службу авиационной безопасности аэропорта назначения о наличии на борту воздушного судна «Спецсредств».

Служба авиационной безопасности аэропорта назначения при получении сообщения из аэропорта отправления и информации командира воздушного судна о наличии на борту воздушного судна оружия организует его встречу.

Уполномоченное лицо встречает воздушное судно, предъявляет члену экипажа, ответственному за сохранность и перевозку оружия, документ, удостоверяющий личность и должностные (служебные) полномочия, проверяет сохранность печати и соответствие содержимого металлического ящика внутренней описи, после чего расписывается во втором экземпляре акта за получение оружия.

Уполномоченное лицо доставляет оружие в специально оборудованное помещение аэропорта. По предъявлению пассажиром врученного ему в аэропорту отправления третьего экземпляра акта и документа, удостоверяющего его личность, документа на право ношения и хранения оружия, а в необходимых случаях соответствующего разрешения на его ввоз на территорию Российской Федерации и вывоз из Российской Федерации, оно выдается владельцу после росписи в третьем экземпляре акта.

Третий экземпляр акта передается уполномоченным лицом в службу авиационной безопасности аэропорта, где хранится в течение одного года.

Невостребованное пассажиром оружие в аэропорту назначения сдается уполномоченным лицом в орган внутренних дел.

В аэропорту иностранного государства представитель авиакомпании Российской Федерации осуществляет встречу воздушного судна со «Спецсредствами», доставку и выдачу оружия их владельцам в соответствии с установленными требованиями в порядке, согласованном с администрацией аэропорта.

Контрольные вопросы:

1. В каких документах представлена информация о наличии на борту воздушного судна специальных грузов?
2. Что такое специальные грузы и что к ним относится?
3. Перевозка какого оружия, оборот которого в качестве гражданского и служебного оружия запрещена на территории РФ?
4. Какую информацию содержит NOTOC?
5. Что относится к продукции военного назначения в соответствии с законодательством РФ ?
6. Как классифицируются опасные грузы?
7. Какой основной документ на опасные грузы? Кто его подписывает?
8. Сколько составляется экземпляров акта приемки оружия на период полета воздушного судна, кому они передаются?
9. Расшифруйте коды специальных грузов –EAT, LHO, PER,HEG,PEF.

Лекция 17

Тема: Авиационная безопасность аэропорта

Учебные вопросы:

1. Система авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия).
2. Служба авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта).
3. Программа обеспечения авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) гражданской авиации

1 вопрос. Система авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) включает следующие составляющие:

Превентивные меры:

- охрана контролируемых зон аэропорта;
- контроль доступа в контролируемые зоны и к воздушным судам;

- досмотр пассажиров и ручной клади;
- обеспечение безопасности багажа, груза, почтовых отправлений и бортовых запасов;
- оборудование и специальные технические средства авиационной безопасности;
- обучение авиаперсонала, сотрудников аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) и организаций, связанных с деятельностью ГА мерам авиационной безопасности.

Действия в чрезвычайных ситуациях:

- порядок взаимодействия ведомств (органов), участие которых предусмотрено по плану действий в чрезвычайной ситуации;
- ответственность и роль каждого ведомства (органа) в зависимости от типа чрезвычайной ситуации;
- порядок использования сил и средств в ходе ликвидации последствий (предотвращения) чрезвычайной ситуации.

Выше перечисленные составляющие авиационной безопасности теряют эффективность без основной организационной структуры – службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта).

Основные составляющие системы авиационной безопасности будут рассмотрены ниже. Остановимся на организационной структуре службы авиационной безопасности и системе подготовки авиаперсонала и сотрудников аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) в области авиационной безопасности.

Положение о службе авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Структура службы авиационной безопасности. Организация работы службы авиационной безопасности

Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

Служба авиационной безопасности аэропорта обеспечивает выполнение требований Норм, правил и процедур по авиационной безопасности по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

2 вопрос. Служба авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта)

В соответствии с требованиями Воздушного Кодекса Российской Федерации, Положения о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и приказа Министра транспорта РФ от 14.04.94 № 19 для осуществления мер и координации работ по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах (авиапредприятиях) были созданы службы авиационной безопасности.

Служба авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) в своей деятельности руководствуется:

- Законодательством Российской Федерации в области авиационной безопасности гражданской авиации.
- Положением о Федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.
- Федеральными авиационными правилами.
- Нормативными документами ФАС России.
- Типовым положением о службе авиационной безопасности аэропорта, введенным приказом Министра транспорта РФ от 17.10.94 № 76,
- Типовым положением о службе авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) гражданской авиации, введенным приказом ФАС от 15.07.98 № 222.

Каждое авиапредприятие (эксплуатант) должно иметь в своем составе соответствующую службу авиационной безопасности для реализации Программы авиационной безопасности.

Для реализации Программы авиационной безопасности и контроля ее выполнения персоналом всех служб, руководитель службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) подчинен непосредственно руководителю авиапредприятия (эксплуатанта) и является его заместителем по авиационной безопасности.

Служба авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) обеспечивает выполнение Норм, правил и процедур по защите ГА от АНВ своими силами или совместно со службами авиационной безопасности аэропортов базирования (использования) на договорной основе.

При отсутствии договора со службой авиационной безопасности аэропорта на обслуживание ВС в транзитном аэропорту авиапредприятие (эксплуатант) обязан иметь на борту ВС уполномоченного представителя, ответственного за выполнение Норм, правил и процедур по авиационной безопасности.

В аэропорту базирования ВС авиапредприятия (эксплуатанта) и в аэропортах, используемых для выполнения воздушных перевозок, авиапредприятие (эксплуатант) должно выполнять (в части его касающейся) требования Программы авиационной безопасности аэропорта и распоряжения службы авиационной безопасности аэропорта.

Служба авиационной безопасности состоит из следующих типовых структурных подразделений:

- Обеспечения мер безопасности при обработке потоков пассажиров и грузов.
- Обеспечения мер безопасности в аэропорту.
- Обеспечения мер безопасности воздушных судов.
- Организации мер противодействия актам незаконного вмешательства.

Служба авиационной безопасности является самостоятельным структурным подразделением аэропорта. Она взаимодействует с другими его подразделениями, организациями и эксплуатантами, базирующимися в аэропорту или пользующимися его услугами, а также с территориальными органами ФСБ, МВД, ФПС, ГТК РФ и органами исполнительной власти при решении задач и вопросов, отнесенных к ее компетенции.

Основной задачей службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) является обеспечение защиты деятельности ГА от АНВ путем осуществления превентивных мер безопасности по предотвращению и пресечению захватов (угонов) ВС и иных АНВ.

Положение о службе авиационной безопасности конкретного аэропорта, а также структура и штатное расписание службы авиационной безопасности утверждается руководителем аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Должностные инструкции работников службы авиационной безопасности утверждаются начальником службы авиационной безопасности.

Комплектование службы авиационной безопасности личным составом производится по трудовому соглашению (контракту) из числа граждан РФ (преимущественно мужского пола), прошедших службу в Вооруженных Силах, органах ФСБ, МВД, ГТК и ФПС Российской Федерации. Сотрудники проходят испытательный срок (до трех месяцев) в целях проверки их профессиональной пригодности.

При приеме на работу в службу авиационной безопасности все лица проходят медицинское освидетельствование для определения годности к исполнению обязанностей по службе. Лица, принимаемые в службу авиационной безопасности на должности, связанные с использованием огнестрельного оружия, проходят проверку в органах внутренних дел РФ.

Сотрудники службы авиационной безопасности проходят специальную подготовку по утвержденным учебным планам и программам.

Руководство аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) обеспечивает службе авиационной безопасности необходимые условия для выполнения возложенных на нее задач по обеспечению авиационной безопасности аэропорта.

Материально-техническое и финансовое обеспечение службы авиационной безопасности осуществляется руководством аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта), структурным подразделением которого она является.

3 вопрос. Программа обеспечения авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) гражданской авиации

Типовая программа обеспечения авиационной безопасности включает следующие разделы:

1. Общие положения.
2. Нормативные правовые и другие руководящие документы, регламентирующие выполнение требований Программы.
3. Информация и связь.
4. Описание деятельности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта).
5. Полномочные органы обеспечения авиационной безопасности аэропорта (авиакомпаний).
6. Организация авиационной безопасности в аэропорту (авиапредприятия, эксплуатанта).
7. Меры по обеспечению авиационной безопасности в аэропорту (авиакомпаний), включая Технологию производства досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов.
8. Ответные меры на акты незаконного вмешательства.
9. Обучение персонала аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) мерам авиационной безопасности.
10. Порядок внесения изменений и дополнений в Программу обеспечения авиационной безопасности.

Требования по авиационной безопасности к авиаперсоналу.

Авиаперсонал должен пройти общую подготовку по авиационной безопасности и изучить в полном объеме вопросы обеспечения авиационной безопасности пассажиров, воздушного судна, аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Особое внимание должно уделяться порядку действий в чрезвычайных ситуациях на земле и в воздухе.

Авиаперсонал проходит специальную подготовку с освещением следующих вопросов:

- законодательные и нормативные акты РФ;
- Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО по защите ГА от АНВ;

- понятие о воздушном терроризме и методах борьбы с ним;
- обеспечение безопасности ВС и объектов ГА;
- распознавание оружия, взрывных устройств и порядок обращения с ними;
- действия при захвате террористами воздушного судна с заложниками на борту;
- методы ведения переговоров с террористами;
- локализация последствий чрезвычайной ситуации (взрыва, наводнения, пожара).

Авиационная безопасность аэропорта

Главным звеном в системе обеспечения защиты ГА является аэропорт. Проблемы его авиационной безопасности должны быть в центре внимания всех заинтересованных органов.

При планировании (организации) системы авиационной безопасности аэропорта следует учитывать отсутствие универсальной методологии, отвечающей всем требованиям. Все зависит от наличия и вида внутренних и внешних угроз, частоты международных и внутренних рейсов, количества рейсов с высоким риском опасности и т.п.

Различные уровни угрозы для авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) зависят от его доступности для осуществления актов незаконного вмешательства.

Аспекты авиационной безопасности должны быть приняты во внимание и тесно увязаны между собой уже на самом первом этапе проектирования объектов аэропорта. Используемые ранее методы подхода к планированию авиационной безопасности и традиционного их решения не являются аксиомой и могут не совпадать с реалиями современной жизни.

Авиационная безопасность аэропорта обеспечивается выполнением следующих мероприятий и процедур:

- созданием контролируемых зон аэропорта и обеспечение их безопасности;
- организацией пропускного и внутриобъектового режима;
- обеспечением безопасности пассажирских терминалов и аэровокзала;
- обеспечением безопасности воздушных судов и объектов инфраструктуры аэропорта;
- организацией досмотра пассажиров и вещей, находящихся при них, багажа, грузов, почты, воздушных судов и бортовых запасов.

Создание контролируемых зон аэропорта и обеспечение их безопасности

Руководство аэропорта должно обеспечить безопасность жизненно важных объектов и участков его территории, создав контролируемые зоны (зоны ограниченного доступа, стерильные зоны, охраняемые зоны и т.п.).

Внутри контролируемых зон могут организовываться зоны повышенного уровня безопасности с обеспечением контроля доступа в них (перрон, стоянки ВС, объекты УВД и т.д.).

Контролируемые зоны аэропорта должны иметь:

- четко определенные и обозначенные границы, оборудованные необходимыми инженерно-техническими средствами охраны (ограждение, сигнализация, освещение и т.д.);

- на видных местах предупреждающие знаки (указатели, транспаранты) о начале контролируемой зоны и запрете проникновения в нее;

- оптимальное количество действующих и резервных контрольно-пропускных пунктов доступа в зоны, оснащенных необходимыми техническими средствами обеспечения АБ;

- необходимую систему охраны и контроля доступа в контролируемые зоны всех лиц и транспортных средств, имеющих на это разрешение.

В целях обеспечения АБ полномочный орган ГА или руководство аэропорт могут:

- объявлять весь или любую часть аэропорта зоной ограниченного доступа на любой период времени;

- давать письменное указание любому эксплуатанту, воздушные суда которого находятся или эксплуатируются в данном аэропорту;

- не допускать перемещение лиц или имущества с борта и на борт ВС (приближаться к такому ВС);

- не допускать к полету любое ВС без его досмотра.

Обеспечение авиационной безопасности контролируемых зон аэропорта

Безопасность контролируемых зон аэропорта должна обеспечиваться выполнением следующих организационных мероприятий:

- Контролируемая зона аэропорта должна быть полностью огорожена, иметь предупредительные указатели, возможность патрулирования и пункты контроля доступа.
- Вооруженные сотрудники службы авиационной безопасности, обеспеченные мобильными средствами связи, должны осуществлять патрулирование аэропорта. Они должны быть готовы в любой момент начать действовать в случае угрозы акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации или в других случаях, предусмотренных действующей в аэропорту программой обеспечения АБ.
- В аэропорту целесообразно иметь оборудование для определения взрывоопасных предметов и их обезвреживания, систему роботов для перемещения таких предметов и специальные защитные костюмы для специалистов.
- Доступ в контролируемую зону аэропорта должен быть строго ограничен.
- В контролируемые зоны аэропорта должны проходить только лица, имеющие на это разрешение.
- Все лица и транспортные средства, которым необходим доступ в контролируемую зону аэропорта и имеющие на это разрешение (пропуск), должны пройти установленный контроль.
- Лица, находящиеся и выполняющие работу в контролируемых зонах аэропорта, должны иметь на видных местах одежды пропуска (идентификационные знаки, таркетки) в течение всего времени нахождения в контролируемой зоне.
- Члены летных экипажей имеют право прохода в контролируемую зону, а также посещение служб, обеспечивающих вылет ВС, только при наличии удостоверения (идентификационной карты) установленного образца.
- Члены летных экипажей, при выполнении ими служебных обязанностей, допускаются в контролируемую зону аэропорта и его служб лишь после прохождения установленного контроля.
- Несанкционированный проход в контролируемую зону (выход на летное поле) лиц и транспортных средств должен быть предотвращен.
- Никто не в праве (за исключением лиц с особым статусом) доставлять в контролируемую зону аэропорта или его служб оружие (макеты оружия), взрывчатые вещества или предметы, которые могут быть использованы в нарушение принятых мер обеспечения АБ.

Любому лицу запрещается:

- входить или въезжать на транспорте в любую часть контролируемой зоны аэропорта без соответствующего пропуска, разрешения или сопровождения;
- оставаться в любой части контролируемой зоны аэропорта, после требования полномочных лиц покинуть её;
- проникать и находиться на борту ВС без разрешения эксплуатанта ВС или лица, действующего с его ведома;
- оставаться на борту самолета после требования полномочных лиц покинуть его.

Защитные ограждения

Территория аэропорта (включая зоны рабочих секторов курсовых и глиссадных радиомаяков, объекты управления воздушным движением, радио- и свето-технического оборудования обеспечения полетов, топливообеспечения и коммерческие склады) должна иметь ограждение по всему периметру с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемые зоны.

Здания и сооружения, расположенные по периметру контролируемой зоны, могут использоваться в качестве защитного ограждения при условии, что проход через них невозможен или контролируется.

Размещение защитных ограждений вокруг объектов должно быть таким, чтобы не допускалась возможность переброски используемых для диверсии устройств, предметов и веществ на ВС или другие уязвимые объекты.

Ограждения должны иметь высоту и прочность, достаточные для того, чтобы они не допускали возможность повреждения и проникновения снизу. Следует учитывать необходимость установки легколомких ограждений в зонах траектории захода на посадку и взлета ВС.

Ограждение аэродромов должно соответствовать требованиям норм технического проектирования по высоте, количеству рядов проволочного ограждения, наличию козырьков и другим качествам.

Вдоль защитных ограждений (в полосе шириной 3м с внутренней и 6м с внешней стороны) необходимо устранить все препятствия (столбы линий электропередач, деревья, складское оборудование или материалы, транспортные средства и др).

Сети подземных коммуникаций и тоннели, которые могут быть использованы для проникновения в контролируемую зону, должны иметь запирающиеся двери, крышки люков или защитные решетки.

Организация пропускного и внутриобъектового режима

- Пропускной режим – совокупность правил и процедур допуска лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта (авиапредприятия).

- Внутриобъектовый режим – совокупность организационно-технических мероприятий и правил, направленных на обеспечение порядка передвижения лиц и транспортных средств в контролируемой зоне аэропорта (авиапредприятия).

Пропускной режим должен обеспечивать решение следующих задач:

- предотвращение несанкционированного доступа в контролируемую зону посторонних лиц и транспортных средств;

- установление порядка доступа работников (транспортных средств) авиапредприятия в контролируемую зону, к ВС и важным объектам (с учетом сменности их работы), а также порядок доступа посетителей и транспорта сторонних организаций;

- строгое ограничение доступа сотрудников авиапредприятия к обслуживаемым судам и другим наиболее важным объектам аэропорта;

- предотвращение незаконного выноса (вывоза) с территории авиапредприятия материальных ценностей, а также вноса (ввоза) на территорию аэропорта (объекта) оружия, взрывчатых и других предметов и веществ, которые могут быть использованы для совершения АНВ.

В каждом авиационном предприятии, аэропорту должна разрабатываться и вводиться Инструкция по обеспечению пропускного и внутриобъектового режима, отвечающая требованиям Положения, указанного и учитывающая особенности местных условий, объем и характер производственной деятельности.

В аэропортах, открытых для международных воздушных сообщений, пропускной режим устанавливается администрацией аэропорта совместно с КПП пограничного органа.

Для осуществления контролируемого пропуска лиц, имеющих законное основание на доступ их в контролируемую зону, в защитном ограждении оборудуются контрольно-пропускные пункты (КПП). Количество КПП должно быть минимально необходимым.

КПП оборудуются механическими воротами или шлагбаумами, площадками для досмотра транспорта, автоматическими пропускными кабинами или турникетами, помещениями для защиты контролеров от неблагоприятных погодных условий, освещением, связью и тревожной сигнализацией.

Пропуск авиаперсонала в контролируемые зоны осуществляется по удостоверениям личности, выдаваемым ФАС России или соответствующими

территориальным органом и по пропускам, установленным на данном авиапредприятии ГА.

Пропуск лиц, не работающих на авиапредприятиях ГА, осуществляется по временным или разовым пропускам, при предъявлении документа, удостоверяющего личность.

Владельцу пропуска запрещается:

- Находиться на территории и в помещениях служб и отделов, допуск куда не указан на обратной стороне пропуска.
- Находиться в контролируемой зоне аэропорта во вне рабочее время.
- Вносить без разрешения в контролируемые зоны аэропорта кино-фото аппаратуру и производить кино и фотосъемку авиационной техники, объектов и технической документации.
- Вносить на территорию аэропорта оружие, боеприпасы, легко воспламеняющиеся жидкости и другие опасные предметы и вещества, а также предметы и вещи, принадлежащие другим лицам.
- Выносить (вывозить) с территории аэропорта материальные средства без разрешающих соответствующих документов.
- Нарушать установленные в контролируемых зонах аэропорта маршруты и правила (скорость) движения лиц и транспортных средств.
- Загромождать территорию и помещения аэропорта материалами и предметами, затрудняющими движение лиц или транспортных средств.
- Выбрасывать в мусорные контейнеры служебную документацию или сжигать ее в не предусмотренных для этого местах.
- Курить и разводить огонь в местах, не предусмотренных для этой цели.
- Оставлять открытыми окна в помещениях после окончания работы (даже, если они имеют металлические решетки).
- | Находиться на территории и в служебных помещениях аэропорта в нетрезвом состоянии.
- Въезд в контролируемую зону аэропорта на личном транспорте, а также его парковка в служебных гаражах и других помещениях.

Беспрепятственно должны пропускаться в контролируемую зону боевые расчеты пожарных и аварийно-спасательных команд для ликвидации пожаров, аварий и стихийных бедствий, а также работники скорой медицинской

помощи при несчастных случаях. О вызове машин скорой медицинской помощи, аварийных бригад и пожарных команд ставятся в известность контролеры КПП.

Порядок допуска на аэродром спецтранспорта авиапредприятия ГА и машин сторонних организаций устанавливается Руководством по организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродромах гражданской авиации.

На транспортные средства, постоянно используемые на аэродроме, оформляются постоянные транспортные пропуска, для разового въезда спецавтотранспорта или транспорта сторонней организации выдается разовый пропуск для проезда на аэродром. Пропуск подписывается руководителем авиапредприятия или его заместителем по авиационной безопасности.

Летный состав пропускается на аэродром по удостоверениям (идентификационным картам) единого образца для всей ГА. Идентификационная карта летного состава действительна в тех аэропортах, куда выписаны полетные задания и на запасных аэродромах по маршруту следования.

Порядок приобретения, учета бланков и оформления удостоверений летного состава определяется Положением о пропускном и внутриобъектовом режиме в аэропортах, авиапредприятиях, организациях и учреждениях гражданской авиации.

Внутриобъектовый режим должен обеспечиваться:

- установлением регламента работы и взаимодействием производственных участков, цехов, складов и др. объектов с подразделением охраны на предмет принятия объектов под охрану и контроля состояния пожарной безопасности перед закрытием;
- внедрением автоматических контрольно-пропускных установок (кабин), обеспечивающих контроль времени прохода через КПП, а также введение системы увольнительных записок, для лиц, выходящих из предприятия в течении рабочего дня;
- оборудованием служебных помещений, предназначенных для хранения документов изделий, доступ к которым ограничен, кодовыми замками и охранной сигнализацией;
- осуществлением патрулирования нарядами охраны территории аэродрома, мест стоянок ВС, объектов управления воздушным движением и мест хранения материальных ценностей на предмет выявления и задержания посторонних лиц и пресечения хищения материальных ценностей;
- установлением маршрутов и правил движения транспортных средств и пешеходов по территории аэродрома; ограждение, обозначение и освещение мест, опасных для жизни и здоровья авиаперсонала и пассажиров.

Персонал аэропорта (авиапредприятия) должен быть осведомлен о необходимости поддержания эффективной и постоянной системы безопасности на местах стоянок и на территории аэропорта в целом. Лица,

замеченные при обстоятельствах, свидетельствующих о том, что у них нет разрешения на пребывание в зоне, должны задерживаться и, если не будет получено удовлетворительного объяснения их присутствия, о них следует сообщать сотрудникам САБ.

За обеспечение обязательности применения рекомендаций, разработанных для персонала аэропорта и авиакомпаний, в отношении всех сотрудников других организаций, которым требуется доступ в ограниченные зоны, отвечает служба авиационной безопасности.

Обеспечение авиационной безопасности пассажирских терминалов и аэровокзала

В соответствии с требованиями ИКАО все новые терминалы, а также объекты находящиеся в процессе модернизации и расширения, должны иметь все необходимое для обеспечения авиационной безопасности.

Отдельные помещения для размещения служб безопасности должны располагаться в тех частях зданий, где они выполняют свои основные обязанности.

Место для размещения оперативного штаба должно располагаться в непосредственной близости от наиболее важного участка контролируемой зоны и быть удобным для выполнения возложенных задач.

В пассажирском терминале должны быть приняты следующие меры безопасности пассажиров и обслуживающего персонала:

- Выходы из пассажирского терминала в контролируемую зону должны быть сведены к минимуму и контролироваться на доступ и безопасность. При наличии отдельного выхода на перрон для членов экипажа, он также должен контролироваться с точки зрения доступа и безопасности.

- Все места, откуда может хорошо просматриваться перрон (летное поле), должны быть соответствующим образом защищены и контролироваться.

- Общественная зона должна быть надежно отделена ограждениями от места комплектования сданного для перевозки багажа и расположения (нахождения) оборудования (рентгеновских систем) для его досмотра.

- Имеющиеся в пассажирском терминале багажные боксы должны до минимума ограничивать последствия возможного взрыва.

- Зоны пассажирского терминала с контролируемым в них доступом (зоны регистрации и др.) должны оборудоваться защитными устройствами и ограждениями от неконтролируемых зон.

- Для регистрации пассажиров рейсов повышенного риска оборудуется помещение с достаточной степенью защищенности. Оно должно позволить пассажирам разных рейсов проходить контроль в изолированных местах. Кроме этого должна обеспечиваться возможность проведения отдельного опроса пассажиров и ручного досмотра клади и багажа в присутствии пассажиров.

- Места досмотра пассажиров и контроля доступа на перрон должны иметь прямую и отдельную системы связи с Центром контроля пассажирского терминала, который должен обеспечить быстрое реагирование в случае возникновения незаконных действий.

- В контролируемой (стерильной) зоне пассажирского терминала для вылетающих пассажиров должны быть приняты следующие меры безопасности пассажиров и обслуживающего персонала:

- Зоны контроля безопасности (досмотра) пассажиров должны отделяться от не прошедших контроль безопасности и провожающих лиц непрозрачной перегородкой.

- Помещения зоны контроля, выходящие на перрон, должны быть закрыты защитными устройствами как со стороны перрона, так и терминала.

- В стерильной зоне разрешается размещать лишь самое необходимое и ограниченное оборудование некоммерческого характера, способствующее контролю безопасности (оборудование для процедур контроля, общественные туалеты, сиденья для пассажиров и другое необходимое оборудование).

- Все предметы, находящиеся в стерильной зоне, должны пройти контроль безопасности.

- Стерильная зона должна быть закрыта для доступа посторонних лиц в течение времени, когда она не используется для убывающих рейсов. При каждом повторном открытии стерильная зона должна осматриваться с целью обнаружения посторонних предметов.

- В стерильной зоне во время посадки пассажиров разрешается проведение лишь срочного ремонта и технического обслуживания. После выполнения этих работ зона должна осматриваться с целью обнаружения посторонних предметов.

- Контроль безопасности осуществляется в отношении всех лиц, направляющихся в стерильную зону, за исключением случаев, по которым имеется решение полномочного органа ГА.

- Доступ в зону должен быть обеспечен только вылетающим, трансферным или транзитным пассажирам а также обслуживающему штатному персоналу, чье присутствие абсолютно необходимо для проведения работ.

- Вход в зону контроля пассажиров должен осуществляться путем идентификации и досмотра пассажиров, а также досмотра их ручной клади.

- Прошедшие контроль безопасности (досмотр) пассажиры не должны смешиваться или контактировать с прибывающими пассажирами.

Обеспечение авиационной безопасности аэровокзала

Пассажирские аэровокзалы являются важными участками авиационно-транспортной системы. Они характеризуются скоплением большого количества пассажиров (особенно при возникновении задержек вылетов воздушных судов по расписанию), поэтому в аэровокзалах должны предусматриваться и применяться меры безопасности для предотвращения АНВ в деятельность ГА.

У билетных касс, регистрационных стоек, у входа в зону контроля и в других ключевых точках аэровокзала на видном месте размещаются объявления, содержащие информацию:

- о правах и обязанностях пассажиров,
- о веществах и предметах, запрещенных к перевозке на пассажирских воздушных судах,
- об ответственности за нарушение мер безопасности, цели и обязательности досмотра,
- о недопустимости оставления багажа без присмотра и приема для перевозки посылок и передач от посторонних лиц.

Эта информация должна периодически передаваться по радиотрансляционной сети аэровокзала.

В целях предупреждения правонарушений, а также выявления среди пассажиров лиц, вынашивающих преступные намерения, следует осуществлять патрулирование в пассажирском потоке силами сотрудников милиции.

В целях предупреждения диверсий и других правонарушений следует осуществлять планомерные обходы помещений аэровокзала, прилегающих к ним территорий и осмотр мест общественного пользования (комнаты отдыха, туалеты и т.п.), которые могут быть использованы для закладки взрывных устройств и других опасных предметов и веществ.

Все проходы здания аэровокзала, имеющие выход в контролируемую зону аэропорта должны охраняться или запираются. В последнем случае следует устанавливать сигнализацию.

При получении сообщения о возможной преступной акции должны приниматься меры по наращиванию сил поддержания общественного порядка в аэровокзалах и на прилегающей территории.

Администрация аэровокзала имеет право ввести дополнительные меры безопасности: контроль допуска граждан в аэровокзалы, досмотр на входах, контроль за передвижением и стоянками транспортных средств и др.

Каждый сотрудник авиапредприятия (при обнаружении любого вызывающего подозрение предмета) должен оповестить об этом сотрудников службы авиационной безопасности, которые принимают решение об извлечении или обезвреживании обнаруженного предмета или устройства.

Руководители авиапредприятия принимают решение об эвакуации из помещений аэровокзала пассажиров и сотрудников авиапредприятия во всех случаях возникновения угрозы взрыва или пожара в зданиях аэровокзала.

Обеспечение авиационной безопасности воздушных судов и объектов инфраструктуры аэропарта

Ответственность за безопасность ВС и объектов инфраструктуры аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) должна быть четко определена и понятна всем организациям и ведомствам, отвечающим за безопасность аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Такая ответственность и соответствующие процедуры должны быть детально оговорены и включены в Программы обеспечения авиационной безопасности аэропортов и эксплуатантов.

Нельзя считать, что пассажиры являются единственным источником попадания оружия и взрывчатых веществ на борт самолета и на объекты инфраструктуры аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта). Поэтому надежная защита ВС и объектов инфраструктуры аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) является необходимым условием обеспечения авиационной безопасности

Охрана воздушных судов

На земле самолеты являются центрами рабочей активности, поэтому следует принимать меры предосторожности для предотвращения несанкционированного доступа к ним. Авиаперсонал и сотрудники САБ должны останавливать любых лиц, которые не должны быть на борту ВС или в непосредственной близости от него.

Когда самолеты находятся на стоянке и не обслуживаются, должны быть приняты следующие минимальные меры предосторожности для предотвращения несанкционированного доступа:

- все внешние двери должны быть закрыты;
- все лестницы и погрузочные платформы должны быть убраны;
- все трапы и другое оборудование должны быть убраны и обездвижены.

Ответственность за сохранность ВС во время стоянки на аэродроме несет то должностное лицо (дежурный по стоянке, член экипажа, представитель подразделения охраны службы авиационной безопасности аэропорта

(авиапредприятия), подпись которого в бортовом журнале и журнале приема-передачи воздушных судов под охрану или на обслуживание является последней.

Воздушное судно находится под ответственностью:

- Экипажа ВС (пилота) - После приема ВС от авиамеханика до передачи дежурному по стоянке, авиатехнику, сменному экипажу.

- Дежурного по стоянке - После приема от экипажа до передачи авиатехнику, диспетчеру СОП, сотруднику САБ

- Диспетчера СОП - После приема от дежурного по стоянке до окончания разгрузки и сдачи дежурному по стоянке.

- Авиатехника АТБ - После приема от дежурного по стоянке до окончания техобслуживания и передачи ВС дежурному по стоянке, экипажу ВС, сотруднику САБ.

- САБ (ВОХР) - Весь период времени сдачи ВС под охрану.

Охрана ВС и объектов ГА (в соответствии с Наставлением по охране воздушных судов и объектов гражданской авиации, НОВСО ГА-93) осуществляется подразделениями охраны службы авиационной безопасности авиапредприятия и персоналом отдельных объектов в порядке самоохраны.

Ответственность за организацию и состояние охраны ВС и объектов возлагается на руководителя авиационного предприятия.

Система охраны авиационного предприятия устанавливается Программой авиационной безопасности аэропорта. Количество и размещение постов охраны согласовывается с аэропортовой межведомственной комиссией по авиационной безопасности.

В каждом авиапредприятии ГА (в соответствии с НОВСО ГА-93) с учетом местных условий разрабатывается и объявляется приказом руководителя "Инструкция о порядке размещения, приема-передачи и охраны воздушных судов". В инструкции устанавливаются обязанности, права и ответственность должностных лиц предприятия по обеспечению охраны ВС и объектов ГА.

Воздушные суда гражданской авиации должны постоянно находиться под охраной.

Охрана ВС гражданской авиации осуществляется:

- при техническом обслуживании в авиационно-техническом предприятии (базе, подразделении) - персоналом этого предприятия (подразделения);

- на стоянках аэродрома - дежурными по стоянке или подразделением охраны службы авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия);

- при кратковременных стоянках продолжительностью до двух часов и наличии в составе экипажа бортинженера (бортмеханика), а также при

вынужденных посадках вне аэродрома - членами экипажа по указанию командира воздушного судна;

- воздушные суда, в составе экипажа которых нет бортинженера (бортмеханика) должны сдаваться под охрану независимо от срока стоянки до очередного вылета;

- на временных аэродромах и посадочных площадках - охраной заказчика авиационных работ, а при техническом обслуживании - авиатехником в соответствии с требованиями специальной инструкции.

При подготовке к вылету производится досмотр ВС с участием сотрудников службы авиационной безопасности в целях выявления возможно тайно заложенных взрывчатых веществ, оружия и других опасных предметов, а также посторонних лиц на борту воздушного судна.

Организация досмотра пассажиров и вещей, находящихся при них, багажа, груза, почты, воздушных судов и бортовых запасов

Досмотр проводится с целью предотвращения доставки на борт воздушного судна или объект инфраструктуры аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) взрывных, пожароопасных, ядовитых и радиационных веществ и устройств, оружия и других опасных предметов и веществ.

Для предотвращения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации организуется проведение досмотра:

- Аэропорта или любого из объектов его инфраструктуры.
- Воздушных судов, находящихся на территории аэропорта.
- Пассажиров и вещей, находящихся при них, багажа, груза, почты и бортовых запасов ВС.
- Авиаперсонала, членов экипажей воздушных судов и вещей, находящихся при них.
- Транспортных средств и специальной техники.
- Территории аэропорта, занимаемой любым юридическим лицом, а также лиц, техники и имущества, находящихся на ней.
- Проверка / досмотр (Inspection / screening) - термин, используемый для описания общих процедур прохождения контроля в целях безопасности, применение которых в аэропорту требуется для обработки потоков людей, багажа, груза, почты и бортприпасов. Это может включать:

- проверку какого-либо отдельного лица для установления его личности, намерений, права быть в зоне ограниченного доступа и т.д., а также

- досмотр этого лица, багажа, груза, почты или бортприпасов, с целью выявления спрятанного оружия, взрывчатых и зажигательных веществ и устройств, проводимый с использованием оборудования и устройств для обеспечения безопасности или вручную в соответствии с национальным законодательством или правилами.

Досмотр пассажиров и вещей, находящихся при них

В аэровокзалах должны устраиваться специальные залы (“стерильные зоны”) для пассажиров, прошедших досмотр, в целях предотвращения контактов с лицами не прошедшими такого досмотра, в том числе и с работниками гражданской авиации, не имеющими отношения к обслуживанию таких досмотренных пассажиров.

Должны быть приняты меры по исключению таких контактов, при следовании пассажиров по перрону для посадки в воздушное судно.

Допускается проведение досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа в зданиях аэровокзалов. В этом случае должно быть обеспечено выполнение мер безопасности при доставке пассажиров и багажа от городского аэровокзала до воздушного судна.

Во всех аэровокзалах и агентствах должна проводиться широкая информация пассажиров об их правах и обязанностях, о целях и порядке производства досмотра, о запрещенных для провозки на пассажирском воздушном транспорте веществах и предметах и об ответственности за нарушение установленных правил.

Перечень веществ, предметов и устройств, запрещенных по условиям безопасности для перевозки пассажирским воздушным транспортом, устанавливается соответствующими государственными документами.

В аэропортах и на аэродромах местных воздушных линий, где нет подразделений органов внутренних дел на воздушном транспорте, в случае поступления сведений о наличии у пассажира оружия, взрывного устройства или других предметов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, привлекаются сотрудники территориальных органов внутренних дел.

При досмотре пассажира производится проверка достоверности перевозочных документов и их соответствия личности предъявителя.

К документам, удостоверяющим личность пассажира, относятся:

- Паспорт или документ его заменяющий (удостоверение депутата Совета Федерации и депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации – в течение срока депутатских полномочий, удостоверение личности – для военнослужащих: офицеров, прапорщиков и мичманов; справка об освобождении из мест лишения свободы – для лиц, освобожденных из мест лишения свободы; временное удостоверение личности, выдаваемое органами внутренних дел).

- Военный билет (военнослужащих, проходящих военную службу по призыву или контракту).
- Свидетельство о рождении (для лиц, не достигших 16-летнего возраста).
- Для иностранцев, лиц без гражданства и политэмигрантов:
 - национальный паспорт;
 - вид на жительство.

Личный досмотр производится в пределах, необходимых для обнаружения веществ, предметов и устройств, запрещенных для перевозки на гражданском воздушном транспорте, лицами одного пола с досматриваемыми пассажирами в отдельных помещениях (кабинах), отвечающих требованиям санитарии и гигиены.

Досмотр багажа и ручной клади производится, как правило, в присутствии пассажира. Досмотр багажа в отсутствие пассажира, связанный с его вскрытием, производится по мотивированному решению уполномоченных должностных лиц авиационного предприятия, в присутствии понятых с составлением акта.

При неявке пассажира на посадку его багаж должен быть снят с борта пассажирского судна и подвергнут досмотру.

Предполетный досмотр пассажиров различных категорий

Лица, следующие через Vip зал и зал официальных делегаций

Пассажиры, обслуживаемые в Vip залах и залах официальных делегаций, проходят досмотр в пунктах досмотра, оборудованных в этих залах. При отсутствии пунктов досмотра в Vip зале и зале официальных делегаций, проходят досмотр в одном из пунктов досмотра аэропорта.

Высокопоставленные лица и дипломаты

Пассажиры с дипломатическим статусом, обладающие дипломатическим иммунитетом, а также фельдъегери, сопровождающие официальную корреспонденцию, проходят досмотр на общих основаниях в Vip залах и залах официальных делегаций, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Российской Федерации. Досмотр ручной клади и личного багажа пассажиров с дипломатическим статусом производится только в их присутствии или в присутствии их уполномоченных представителей.

Инвалиды

Пассажиры – инвалиды (на костылях, в инвалидных креслах, на носилках и т.д.) подлежат досмотру вручную, а сопровождающие их лица проходят досмотр на общих основаниях.

Пассажиры, имеющие аппараты, стимулирующие сердечную деятельность, подвергаются досмотру без применения технических средств.

Пассажиры, находящиеся под стражей

К ним относятся: пассажиры, находящиеся под стражей или административным контролем, которым отказано в доступе, депортируемые лица, конвоируемые заключенные. Регистрация, посадка вооруженных работников и конвоируемых лиц осуществляется в соответствии с

требованиями указаний и инструкций, изданных ФАС России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами.

В обязательном порядке уведомляется эксплуатант и командир ВС в тех случаях, когда пассажиры должны перевозиться вследствие того, что они были подвергнуты судебному или административному разбирательству, для принятия надлежащих мер безопасности.

Конвоиры заключенных (депортируемых лиц) на борту воздушного судна могут иметь при себе оружие (при наличии разрешительных документов). Информация о наличии таких лиц сообщается командиру воздушного судна. Регистрация, посадка вооруженных работников и конвоируемых лиц осуществляется в соответствии с требованиями указаний и инструкций, изданных ФАС России совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами.

У личного состава караула (войскового наряда), сопровождающего конвоируемых лиц, оружие, боеприпасы и спецсредства при досмотре не изымаются, о чем информируется командир воздушного судна.

Их досмотр проводится работниками САБ совместно с дежурным по залу.

К перевозке на ВС совместно с другими пассажирами конвоируемые лица могут допускаться только при наличии:

- на 1-го конвоируемого – 2-х конвоиров.
- на 2-х конвоируемых – 3-х конвоиров.
- от 3-х до 5-ти конвоируемых – 5-ти конвоиров.
- от 5-ти до 7-ми конвоируемых – 7-ми конвоиров.

Перевозка большего числа конвоируемых лиц может осуществляться только специальными рейсам

Исключаются все контакты пассажиров, прошедших досмотр и допущенных к посадке в воздушное судно, с пассажирами, не прошедшими досмотр, провожающими, с персоналом аэропорта, авиапредприятия или городского аэровокзала, не занятыми обслуживанием пассажиров данного рейса.

Проверку отметок на авиабилетах о прохождении досмотра пассажирами (в том числе и транзитными) у трапа воздушного судна производят дежурные по посадке.

Разделение пассажиров

Вылетающие пассажиры, прошедшие контроль безопасности (предполетный досмотр), не должны смешиваться и контактировать с прибывающими пассажирами и лицами, не обеспечивающими безопасность.

Соответствие количества пассажиров и их багажа

Должно быть обеспечено полное соответствие (установление) багажа пассажирам. Если пассажир (местный, трансферный или транзитный) зарегистрировался на рейс и его багаж загружен в ВС, должна быть произведена проверка того, что данное лицо действительно находится на борту данного ВС.

Не должно быть допущено попадание на борт воздушного судна и перевозка багажа пассажира, который не следует данным рейсом. В случае, если это лицо не находится на борту данного ВС, его багаж не может перевозиться этим рейсом, кроме случаев, когда он досмотрен и есть уверенность, что он не содержит, каких-либо запрещенных предметов, которые могут поставить под угрозу безопасность ВС.

Авиакомпании могут разрешать провоз багажа пассажиров, которые не находятся на борту воздушного судна, лишь после проведения процедур контроля безопасности в соответствии с установленными стандартами.

Перевозка багажа пассажиров, отсутствующих на борту воздушного судна, если он не прошел контроль на авиационную безопасность в соответствии с установленными стандартами - запрещается.

В аэропортах и их службах ручная кладь и багаж пассажиров не могут быть оставлены без присмотра.

Досмотр багажа

Досмотр сопровождаемого багажа производится в обязательном порядке в случаях:

- поступления сообщения о наличии или обнаружении у пассажира веществ и предметов, запрещенных к перевозке на пассажирском воздушном транспорте;
- поступления сообщения о готовящемся акте незаконного вмешательства;
- снятия багажа в связи с неявкой пассажира на посадку;
- по запросу других авиапредприятий или иностранных авиакомпаний.

Сдаваемый (зарегистрированный) багаж перед доставкой на борт ВС подлежит проверке и контролю на безопасность (досмотру) с использованием рентгеновских установок (других технических средств) или ручному досмотру.

Если досмотр багажа производится с помощью рентгеновской установки, багажная упаковка должна быть просвечена по крайней мере под двумя разными углами.

В процессе обработки багажа должно быть обеспечено четкое соблюдение порядка контроля на безопасность.

Зарегистрированный багаж лиц, отобранный для более тщательной проверки, должен вскрываться и его содержимое досматриваться вручную.

Кроме того, пустые чемоданы и сумки должны просвечиваться на рентгеновском оборудовании.

Небольшие свертки и коробки, направляемые через стойки регистрации пассажиров, должны перед отправкой просвечиваться на рентгеновском оборудовании или досматриваться вручную.

Если при досмотре сдаваемый багаж вызывает сомнение, пассажиры должны быть опрошены относительно принадлежности, содержимого и сохранности их багажа, а также содержит ли их багаж электроприборы и радиоаппаратуру.

Вопросы задаются с целью дать возможность пассажиру принять участие в обеспечении его собственной безопасности и безопасности ВС, на котором он совершает перелет. Это позволяет определить обстоятельства, при которых взрывное устройство могло быть заложено в его багаж без его ведома и выделить те предметы багажа или их содержимого, которые необходимо проверить.

Пассажиру рекомендуется задать следующие вопросы:

- Ваш ли это багаж?
- Сами ли Вы его упаковали?
- Есть ли в Вашем багаже предметы, которые Вас попросили перевезти?
- Мог ли кто-либо что-либо положить в Ваш багаж после его упаковки?
- Содержит ли Ваш багаж электро- и радио приборы?

Если пассажир отвечает «НЕТ» на первые два вопроса и «ДА» на любой другой вопрос (ответы на вопросы о принадлежности, содержимом и сохранности багажа оказались неудовлетворительными), багаж подлежит досмотру.

Багаж подлежит ручному досмотру, если пассажир заявляет, что у него имеются электроприборы, которые ни разу не включали в сеть, или которые были изменены или отремонтированы после последнего включения.

Охрана зарегистрированного багажа

Сдаваемый (зарегистрированный) багаж подлежит защите от несанкционированного доступа к нему посторонних лиц и пассажиров от момента регистрации багажа до момента получения его пассажиром в пункте прибытия. Пассажиры не должны иметь доступа к зарегистрированному багажу.

Транзитные пассажиры и багаж

Транзитные пассажиры, высаживающиеся в аэропортах, перед входом в стерильную зону должны проходить контроль безопасности.

Авиакомпания должна убедиться, что все вышедшие на транзитной остановке пассажиры вернулись на борт данного ВС.

В случае, если пассажир не вернулся на борт данного ВС, его сданный багаж и ручная кладь должны быть выгружены из ВС.

Выгруженный багаж не может перевозиться этим рейсом, если он перед обратной погрузкой не пройдет досмотр достаточный, чтобы убедиться, что в нем не содержится запрещенных предметов, которые могут угрожать безопасности ВС.

Трансферные пассажиры и багаж

Трансферные пассажиры перед входом в стерильную зону должны проходить контроль безопасности.

Трансферные пассажиры и багаж должны быть досмотрены и сверены следующим образом:

- сдаваемый багаж должен быть досмотрен;
- пассажиры и ручная кладь должны быть досмотрены;
- пассажиры должны быть сверены с их багажом.

«Досылаемый» багаж

«Досылаемый» багаж (отставший багаж, помеченный биркой «досылка» для доставки к владельцу) должен перевозиться только в том случае, если после определения его как «досылаемого» багажа, он прошел досмотр достаточный, чтобы убедиться, что в нем не содержится запрещенных предметов и веществ, которые могут угрожать безопасности ВС.

Контрольные вопросы:

1. Как производится досмотр ручной клади и личного багажа пассажиров с дипломатическим статусом?
2. Когда производится досмотр сопровождаемого багажа?
3. Как производится досмотр пассажиров, имеющих аппараты, стимулирующие сердечную деятельность?
4. Как производится охрана зарегистрированного багажа?
5. Что предпринимается для предотвращения акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации?
6. Как производится охрана ВС гражданской авиации?
7. Под чьей ответственностью находится Воздушное судно ?
8. Как обеспечивается авиационная безопасность аэропорта ?
9. Какими документами руководствуется Служба авиационной безопасности аэропорта (авиапредприятия, эксплуатанта) ?
10. Из каких типовых структурных подразделений состоит Служба авиационной безопасности аэропорта?