

ТЕМА 3

**ПОНЯТИЯ, ПРЕДМЕТ,
СИСТЕМА И ПРИНЦИПЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО
ВОЗДУШНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

3. Понятия, предмет, система и принципы международного воздушного права

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО – совокупность (система) принципов и юридических норм, устанавливающих правовой режим воздушного пространства (над государственной территорией и за ее пределами) и регулирующих отношения между государствами и международными авиационными организациями по поводу его использования, организации и осуществления международных воздушных сообщений (регулярных и нерегулярных международных полетов и международных воздушных перевозок) (*публичное международное воздушное право*), а также возможных последствий таких сообщений, в том числе гражданско-правовой ответственности перевозчика и эксплуатанта воздушных судов перед пассажирами, грузовладельцами и третьими лицами на поверхности (*частное международное воздушное право*).

ПРЕДМЕТ РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА		
Иностраные полеты (воздушные перевозки) в суверенном воздушном пространстве государств, разрешивших такие полеты (перевозки)		
Полеты в международном воздушном пространстве		
Сотрудничество государств в использовании воздушного пространства		
Безопасность международных воздушных сообщений и режим воздушного пространства		
Международно-правовая защита воздушного пространства от загрязнения		

ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

<p>Полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством в пределах своей территории</p>		
<p>Разрешительного порядка международных полетов и перевозок в суверенном воздушном пространстве <i>(как производный от принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством в пределах своей территории)</i></p>		
<p>Свободы полетов в открытом (международном) воздушном пространстве (за пределами государственной территории)</p>		
<p>Обеспечение безопасности международной гражданской авиации (воздушных сообщений)</p>		
<p>Защиты воздушных судов от актов незаконного вмешательства</p>		
<p>Признание национальности воздушного судна на основе его регистрации</p>		
<p>Возмещение ущерба, причиненного воздушными судами юридическим или физическим лицам иностранных государств</p>		
<p>Взаимности (предоставление прав или преимуществ со стороны государства иностранному авиапредприятию при условии предоставления аналогичных прав и преимуществ его соответствующему авиапредприятию)</p>		

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

Международные воздушные полеты выполняются в целях перевозки пассажиров, груза, почты и багажа за плату по международным воздушным трассам.

Существует 2 вида воздушного права:

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

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

Современное воздушное законодательство:

1. Действует не только на территории государства, но и за его пределами в той мере, в какой это определено самим законом.

2. Регулирует полеты в воздушном пространстве всех гражданских воздушных судов (включая иностранные).

3. Распространяет свое действие на все виды летательных аппаратов.

Все полеты любого иностранного воздушного судна над территорией какого - либо государства подчинены его полному и исключительному суверенитету. То есть такие полеты в воздушном пространстве, расположенном над сухопутной и водной территорией государства, включая его территориальные воды, могут осуществляться только с явно выраженного на это согласия данного государства.

Основой современного международного воздушного права являются:

1. Чикагская конвенция 1944 года. На ее основе строятся взаимоотношения между государствами в области Международной гражданской авиации. 191 государств.

2. Варшавская конвенция 1929 года. Унифицировала некоторые соглашения о международных воздушных перевозках.

3. Гаагский протокол 1955 года. Дополнил Варшавскую конвенцию.

4. Гвадалахарская конвенция 1961 года. Дает право осуществлять перевозки на арендуемых воздушных судах.

5. Римская конвенция 1962 года. Постановление о возмещении пассажирам и авиакомпаниям ущерба на территории любого государства. СССР не подписывала.

6. Токийская конвенция 1963 года. О правонарушениях, совершенных на борту воздушного судна и о наказании правонарушителей.

7. Гагская конвенции 1970 года. О борьбе с незаконным вмешательством и захватом воздушных судов. Подписана 151 государством.

8. Монреальская конвенция 1971 года. О борьбе с актами незаконного захвата воздушных судов.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ И МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)
(Договоры «Чикагской системы»)

- Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция, 1944 г.) (7 декабря 1944 г., Чикаго), 190 участников.
- Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (о «двух свободах воздуха») (7 декабря 1944 г., Чикаго), 122 участника (Россия не участвует).
- Соглашение о международных воздушных перевозках (о «пяти свободах воздуха») (7 декабря 1944 г., Чикаго), 11 участников (Россия не участвует).

БОРЬБА С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

- Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токийская конвенция, 1963 г.) (14 сентября 1963 г., Токио), 179 участников.
- Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаагская конвенция, 1970 г.) (16 декабря 1970 г., Гаага), 178 участников.
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреальская конвенция, 1971 г.) (23 сентября 1971 г., Монреаль), 180 участников.
- Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23.09.71 г. (Монреальский дополнительный протокол, 1988 г.) (24 февраля 1988 г., Монреаль), 149 участников.
- Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреальская конвенция о взрывчатых веществах, 1991 г.) (1 марта 1991 г., Монреаль), более 116 участников, (Россия участвует с 18.11.2007 г.).

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
(Договоры «Варшавской системы»)

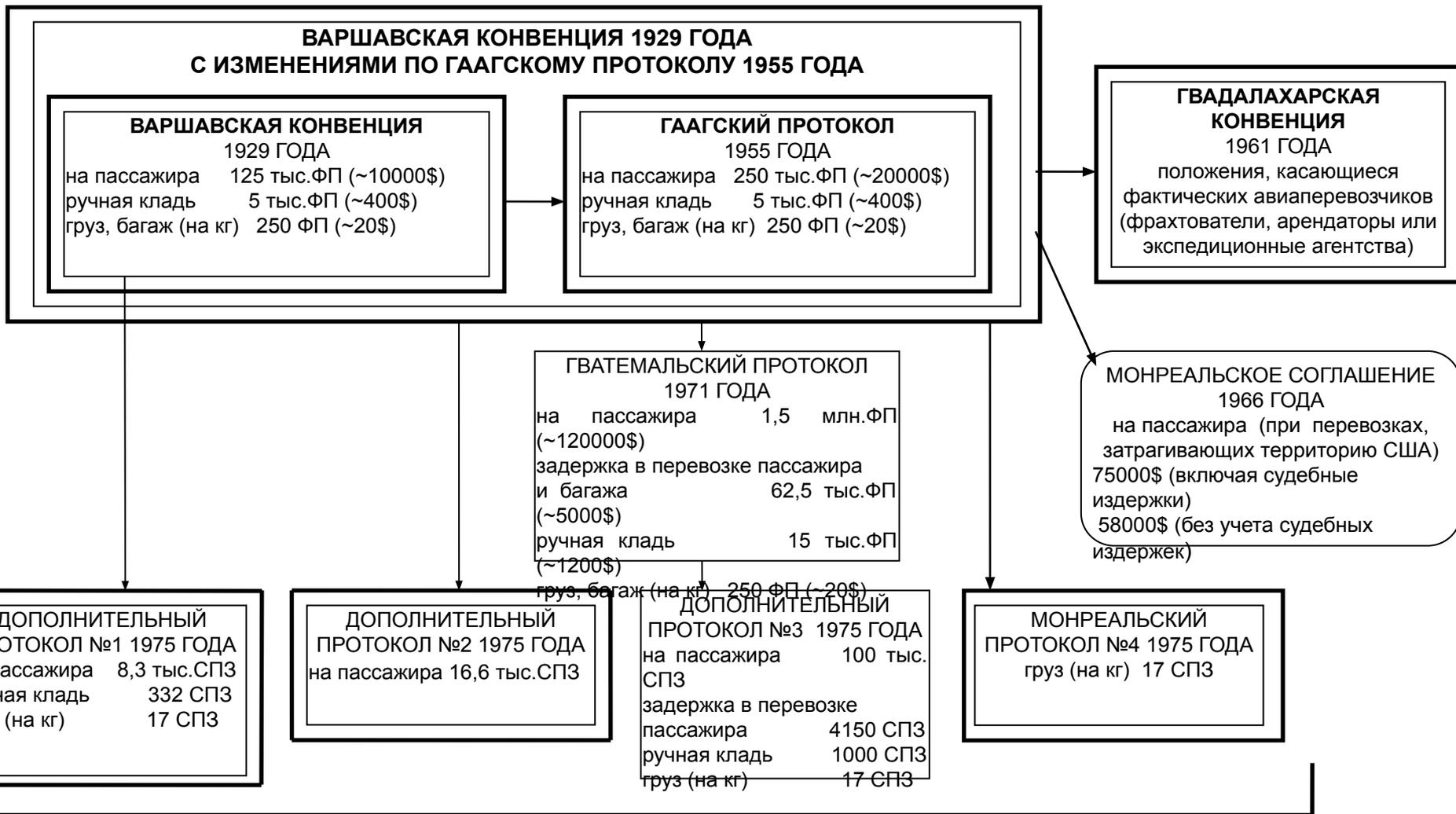
- Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция, 1929 г.) (12 октября 1929 г., Варшава), 151 участник.
- Протокол об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаагский протокол, 1955 г.) (28 сентября 1955 г., Гаага), 136 участников.
- Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору (Гвадалахарская конвенция, 1961 г.) (18 сентября 1961 г., Гвадалахара), 84 участника.
- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция, 1999 г.) (28 мая 1999 г., Монреаль), более 65 участников (Россия не участвует).

ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА, ПРИЧИНЕННОГО ИНОСТРАННЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ТРЕТЬИМ ЛИЦАМ НА ПОВЕРХНОСТИ
(Договоры «Римской системы»)

- Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция, 1952 г.) (7 октября 1952 г., Рим), 47 участников.
- Протокол об изменении Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, подписанной в Риме 7 октября 1952 г. (Монреальский протокол, 1978 г.) (23 сентября 1978 г., Монреаль), 9 участников.

ПРАВА НА ВОЗДУШНЫЕ СУДА

**«ВАРШАВСКАЯ СИСТЕМА» И ПРЕДЕЛЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА
СВОДНАЯ ГРАФИЧЕСКАЯ ТАБЛИЦА**



28 мая 1999 г. принята Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок («Монреальская конвенция 1999 года»), открытая для подписания и ратификации. Вступила в силу 04.11.2003 г.



ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ РИМСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1952 ГОДА

Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Рим, 1952 г.), предусматривает:

Эксплуатант воздушного судна несет безусловную ответственность за ущерб, нанесенный воздушным судном в полете, а также каким-либо предметом или лицом, упавшим с его борта, третьим лицам на поверхности земли на территории иностранных государств.

Размеры ответственности эксплуатанта ограничены в зависимости от максимального взлетного веса воздушного судна. Лимиты ответственности установлены в золотых франках:

Максимальный взлетный вес воздушного судна	Лимит ответственности в золотых франках на каждое воздушное судно	Примерный эквивалент в долларах США
до 1 000 кг	500 000	40 000
от 1 001 до 6 000 кг	500 000 плюс 400 за каждый кг свыше 1 000 кг	до 195 000
от 6 001 до 20 000 кг	2 500 000 плюс 250 за каждый кг свыше 6 000 кг	до 470 000
от 20 001 до 50 000 кг	6 000 000 плюс 150 за каждый кг свыше 20 000 кг	до 810 000
свыше 50 000 кг	10 500 000 плюс 100 за каждый кг свыше 50 000 кг	от 810 000

- **Ответственность в связи со смертью или телесным повреждением не превышает 500 000 золотых франков (примерно 40 000 долл. США) за каждого погибшего или получившего телесное повреждение**
- **Способность эксплуатанта возместить ущерб в соответствии с конвенцией обычно должна быть обеспечена надлежащим образом оформленными страховыми документами, причем на борту воздушного судна должен находиться страховой полис (сертификат), подтверждающий наличие страховки (или копия сертификата должна быть представлена в соответствующий орган страны, над территорией которой выполняется полет).**
- **Эксплуатант не несет ответственности в случае, если ущерб нанесен вследствие вооруженного конфликта или гражданских беспорядков, а также если причиной ущерба послужила халатность или злонамеренные действия пострадавшего лица.**
- **В случае, если ущерб нанесен в результате умышленных действий эксплуатанта, его служащих или агентов, эксплуатант несет неограниченную ответственность.**

РЕЖИМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА В СЛУЧАЕ ТЕЛЕСНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ ИЛИ СМЕРТИ ПАССАЖИРА (ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ)

КОНВЕНЦИЯ	Варшавская конвенция 1929 г., с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 г.	Монреальская конвенция 1999 г.
Принципы ответственности	Принцип виновной (субъективной) ответственности перевозчика с установлением предела ответственности.	Двухуровневая система ответственности: принцип объективной (независимо от вины) ответственности перевозчика за подтвержденный вред в пределах до установленного значения и субъективной его ответственности сверх этого предела.
Условие наступления ответственности	Статья 17. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время операций по посадке и высадке.	Статья 17. Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа 1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.
Условие освобождения от ответственности	<i>Статья 20.</i> <i>Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять.</i> Статья 21. В случае, если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может, согласно постановления своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.	Статья 20. Освобождение от ответственности Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его или ее права перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Во избежании сомнений, настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

<p>Пределы ответственности и их применимость</p>	<p>Статья 22. 1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой двести пятьдесят тысяч франков... Однако посредством особого Соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности. Статья 25. Пределы ответственности, установленные в статьях 22, не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред; при условии, что в случае такого действия или упущения поставленного лица также будет доказано, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей.</p>	<p>Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров 1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность. 2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что: а) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или б) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны. Статья 25. Оговорка в отношении пределов Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные настоящей Конвенцией, либо никакие пределы ответственности не применяются.</p>
--	---	--

Юрисдикция

Статья 28.

Иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

2. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 33. Юрисдикция

Иск об ответственности должен быть предъявлен по выбору истца в пределах территории одного из государств-участников либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту его основного коммерческого предприятия или по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор, либо в суде места назначения перевозки.

2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на основании коммерческого соглашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или другому перевозчику.

3. Для целей пункта 2:

а) «коммерческое соглашение» означает соглашение между перевозчиками, кроме агентского соглашения, касающееся предоставления их совместных услуг, связанных с воздушными перевозками пассажиров;

б) «Основное и постоянное место жительства» означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия. Гражданство пассажира может учитываться как фактор, но не является определяющим фактором в этом отношении.

Процедура устанавливается законом суда, в котором предъявлен иск.

Предварительные выплаты	<i>Не предусматриваются</i>	Статья 28. Предварительные выплаты В случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения неотлагательных экономических потребностей таких лиц. Такие предварительные выплаты не означают признание ответственности и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика в плане возмещения убытков.
Исковая давность	Статья 29. 1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки. 2. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.	Статья 35. Исковая давность 1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки. 2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

3.2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Основные принципы сотрудничества в области международной гражданской авиации изложены в Чикагской Конвенции:

- 1. Полный и исключительный суверенитет каждого государства на свое воздушное пространство.**
- 2. Обеспечение безопасности полетов по международным воздушным линиям на территории государства.**
- 3. Обязательство применять гражданскую авиацию только в мирных целях, целях укрепления дружбы между народами и перевозки различных грузов.**
- 4. Предоставление средств и создание необходимых условий для осуществления международных воздушных сообщений своими компаниями.**
- 5. Установление регулярного воздушного сообщения путем заключения двухсторонних и многосторонних соглашений между государствами.**
- 6. Предоставление Договаривающимися государствами друг другу права на регулярные полеты на их территорию, когда меж.-v ними еще не заключено соглашение о воздушном сообщении.**
- 7. Осуществление свободных полетов над открытым морем и проливами для всех государств.**
- 8. Каждое государство имеет право регулировать коммерческую деятельность на своей территории.**
- 9. Каждое государство имеет право регулировать административную, гражданскую и уголовную юрисдикцию по отношению к экипажам, воздушным судам и пассажирам.**

10. Любое воздушное судно, вторгшееся в пределы воздушного пространства любого государства считается нарушителем. Государство может применять соответствующие меры к нарушителям воздушного пространства, вплоть до принудительной посадки.

11. Каждое государство, совершающее полеты на своих воздушных судах в пределах другой страны, должно подчиняться действующим в этой стране правилам, постановлениям, касающимся полета и маневрирования воздушных судов.

12. Вылет воздушного судна для выполнения международного полета допускается только после прохождения экипажем и пассажирами паспортной и таможенной процедур в соответствии с правилами, установленными данным государством. Территорию государства можно пересекать без посадки согласно соглашения или специального разрешения. За каждым государством сохраняется право подвергать обязательной таможенной проверке воздушные суда, выполняющие транзитные полеты.

13. В качестве запасных можно использовать только те аэродромы, которые указаны в соглашении о международном воздушном сообщении. Вынужденную посадку можно совершать только в случае крайней необходимости.

Правовой основой для установления международных воздушных сообщений являются межправительственные соглашения о воздушном сообщении.

3.3. МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ СОГЛАШЕНИЯ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Межправительственные соглашения о воздушном сообщении строятся на односторонней или многосторонней основе, определяют и содержат:

1. Основные условия, принципы организации и выполнения полетов между государствами.
2. Соблюдение равенства и взаимности сторон в установлении наиболее приемлемых условий для навигации, обеспечения аэродромами, техническими средствами, метеорологической информацией и так далее.
3. Коммерческие права.
4. Право на транзитные полеты в третьи страны.
5. Требования соблюдения законов и правил данного государства, освобождение от таможенных пошлин отдельных видов продуктов (топливо, ликеро - водочные изделия и продукты питания для обслуживания экипажей и пассажиров).
6. Право на открытие представительств на территории другого государства.

Соглашения могут быть на полеты двух видов:

- регулярные (обычные): полеты по расписанию и дополнительные рейсы.
- нерегулярные (эпизодические): не коммерческие, специальные, технические, чартерные.

3.4. ПРАВО РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ

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

Предварительным планом полета для выполнения рейсов является расписание, согласованное обеими сторонами.

Для выполнения конкретного рейса по расписанию требуется за 30 минут до полета подать диспетчеру план полета в 2 экземплярах.

Изменение расписания или введение дополнительных рейсов оформляется дополнительной договоренностью между государствами, если эта процедура не оговаривается в соглашении. В этом случае составляется предварительный план полета - заявка на выполнение полета в сроки, указанные в соглашении, но не позднее чем за 24 часа до вылета

3.5. ПРАВО ЭПИЗОДИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ

Право эпизодических полетов предоставляется государством путем выдачи разовых разрешений на каждый полет.

В соглашении обычно оговаривается процедура выполнения эпизодических полетов. Для его выполнения через Министерство иностранных дел подается заявка в установленной форме послам тех стран, над территорией которые будет проходить полет (пролет), посадка и находятся запасные аэродромы. Заявки подаются в сроки, указанные в соглашении.

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

Данная система обслуживания воздушного движения распространяется только на гражданские воздушные суда. Полеты государственных воздушных судов (военных, полицейских, таможенных...) выполняются по международным воздушным линиям только по специальному разрешению.

3.6. МЕЖДУНАРОДНЫЙ РЕЙС

Международный рейс - полет с пересечением государственной границы по установленной международной воздушной линии в одном направлении (с посадкой или без посадки в промежуточном пункте) от начального аэропорта вылета до конечного аэропорта посадки для перевозки коммерческой загрузки. В зависимости от назначения может быть:

1. Обычный (по расписанию).
2. Специальный - для перевозки официальных лиц, делегаций и так далее:
 - по расписанию регулярный);
 - вне расписания (разовый, эпизодический).
3. Чартерный (заказной) - для перевозки определенной группы туристов или грузов по найму.
4. Дополнительный - дополнительно к расписанию.
5. Технический - для перевозки служебных грузов и персонала, а также облетов и перегонки авиационной техники.

Все полеты по международным воздушным линиям могут выполняться только при соответствующем оформлении разрешения по установленным соглашениям маршрутам без отклонения и нарушений режима использования воздушного пространства.

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

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

3.7. КОММЕРЧЕСКИЕ СОГЛАШЕНИЯ

Коммерческие права - разрешение авиапредприятию заниматься коммерческой деятельностью (осуществлять воздушную перевозку пассажиров и грузов). Другое название коммерческих прав - "свобода воздуха"

Существует несколько степеней коммерческих прав:

1. Право выполнения беспосадочных перелетов через территорию государства (транзитом).

2. Право выполнения полетов через территорию государства и посадки в определенных государством пунктах с некоммерческой целью (техническое обслуживание, дозаправка...).

3. Право выполнения полетов через территорию государства и посадки в определенных государством пунктах для высадки пассажиров, выгрузки грузов, багажа и почты, взятых на борт в стране регистрации воздушного судна.

4. Право выполнения полетов через территорию государства и посадки в определенных государством пунктах для приема на борт пассажиров, грузов, багажа и почты в целях перевозки их в страну регистрации воздушного судна.

5. Право выполнения свободного полета через территорию государства и посадки в определенных государством пунктах для выгрузки и приема на борт пассажиров, грузов, багажа и почты независимо от того, в какой стране они берутся на борт и в какую страну доставляются воздушным судном. Как частный случай 5 степени коммерческих прав различают еще 2 степени:

6. Право принимать загрузку в одной стране и перевозить ее в третьи страны и обратно через свою территорию.

7. Право принимать загрузку в одной стране и перевозить ее в третьи страны по маршрутам, не проходящим над территорией страны регистрации воздушного судна.

Комбинации "свобод воздуха" зафиксированы в соглашениях о воздушном сообщении и определяют объем коммерческих прав. В последнее время при перевозке туристов используются "урезанные" коммерческие права:

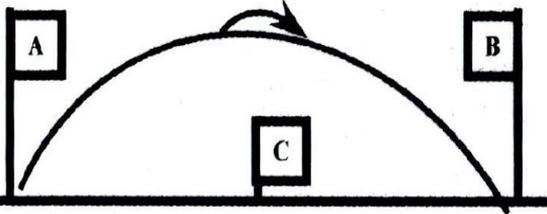
1. Step over - право авиапредприятия перевозить пассажиров до места назначения с остановкой в определенном пункте по маршруту следования (полета) с последующей перевозкой их самолетом той же авиакомпании.

2. Step over вне маршрута - право привозить пассажиров до и из пункта, где предоставляется право остановки самолетам различных авиакомпаний.

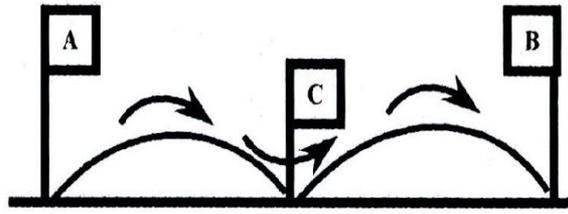
СВОБОДЫ ВОЗДУХА

по международным конвенциям, выраженные в терминах авиакомпаний страны А

СВОБОДА 1: Право перелетать через другую страну



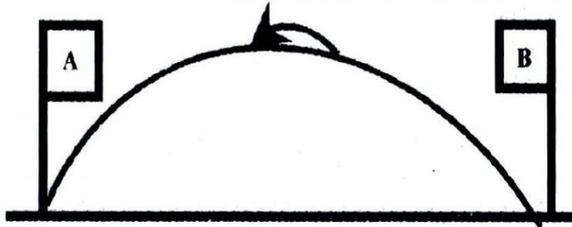
СВОБОДА 2: Право совершать внеплановую посадку



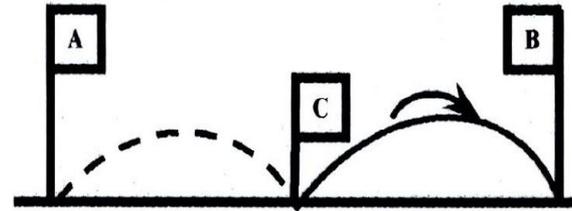
СВОБОДА 3: Право высаживать пассажиров в другой стране



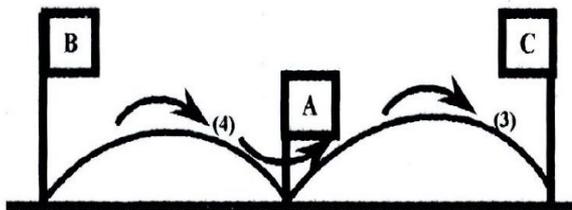
СВОБОДА 4: Право брать пассажиров в другой стране



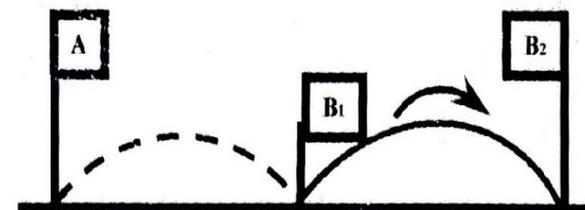
СВОБОДА 5: Право перевезти пассажиров между двумя другими странами



СВОБОДА 6: Комбинация свобод 3 и 4: используется, если удобно географически, для замены самолета, полетных номеров



СВОБОДА 7: Каботаж: право выполнять перевозки в других странах



3.8. ОБЯЗАННОСТИ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА НАЦИОНАЛЬНОЙ АВИАКОМПАНИИ

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

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

1. Осуществляет непосредственные связи с авиационными, авиатранспортными, туристическими, торговыми и другими организациями и предприятиями страны пребывания для обеспечения коммерческого, технического и другого обслуживания воздушных судов своей и сотрудничающих авиакомпаний.

2. Контролирует безопасность и регулярность полетов своих воздушных судов, качество их обслуживания.

3. Обеспечивает экипажи своих воздушных судов питанием, ночлегом и транспортом.

4. Готовит экипажи своих воздушных судов к вылету), обеспечивает и производит загрузку, выполняет загрузочные и центровочные расчеты и графики для своих воздушных судов.

5. Организует и ведет коммерческую и рекламную деятельность.

6. Решает спорные вопросы с представителями учреждений и организаций страны пребывания.

3.9. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ

Основа полетов над открытым морем - принцип свободы полетов, в соответствии с которым воздушные суда всех государств, прибрежных и не прибрежных, в праве свободно совершать полеты над открытым морем.

Все государства в отношении воздушного пространства над открытым морем имеют право:

1. Беспрепятственно осуществлять полеты военных и гражданских воздушных судов.
2. Осуществлять юрисдикцию над воздушными судами и экипажами.
3. Применять аэронавигационные средства.
4. Наблюдать с воздушных судов за обстановкой в море в военных, промысловых и научно -исследовательских интересах.
5. Преследовать иностранные торговые суда в открытом море за нарушения законов и правил прибрежного государства.
6. Привлекать воздушные суда для борьбы с пиратством.
7. Привлекать воздушные суда для борьбы с работорговлей.

При этом государства обязаны:

1. Соблюдать правила полетов ИКАО.
2. Предотвращать загрязнение окружающей среды.
3. Предотвращать инциденты в открытом море.
4. Оказывать помощь терпящим бедствие кораблям и воздушным судам.
5. Не допускать полетов военных и гражданских воздушных судов без опознавательных и регистрационных знаков.
6. Воздерживаться от угрозы применения силы.

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

3.10. ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ ГОСУДАРСТВ, ВОЗДУШНЫЕ СУДА КОТОРЫХ ВЫПОЛНЯЮТ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ

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

1. Условия пересечения государственной границы.
2. Ширину воздушных трасс и высоты полета по ним.
3. Запретные и опасные зоны, зоны с особым режимом полетов и другие зоны.
4. Правила аэронавигации, связи и сигнализации.
5. Правила использования аэродромной сети.
6. Требования к полетной документации.
7. Нормы запаса топлива.
8. Систему счисления времени.

Признание за воздушным судном государственной принадлежности является свидетельством того, что оно находится под юрисдикцией определенного государства и пользуется правами, предоставляемыми законами этого государства. Юридическим документом, удостоверяющим государственную принадлежность воздушного судна, является Свидетельство о регистрации, которое выдается после внесения воздушного судна в Государственный Реестр.

При этом государство берет на себя следующие обязанности:

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

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

- 1. Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.**
- 2. Удостоверение о годности воздушного судна к полетам.**
- 3. Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на воздушном судне.**
- 4. Удостоверение о годности гражданского воздушного судна по шуму на местности.**
- 5. Свидетельство эксплуатанта воздушной трассы.**
- 6. Специальные положения по эксплуатации.**
- 7. Лицензия на выполнение полетов по маршруту или видов работ (эксплуатацию воздушной линии).**
- 8. Страховые полисы на членов экипажа воздушного судна и ответственности за причинение ущерба третьим лицам.**
- 9. Форма донесения:**
 - авиационное происшествие;**
 - инцидент;**
 - опасное сближение (AIR TRAFIC INCIDENT).**
- 10. Загрузочная ведомость.**
- 11. Генеральная декларация.**
- 12. Пассажирский манифест.**
- 13. Грузовой манифест.**
- 14. Сертификат о дезинсектизации (называемый часто как сертификат о дезинфекции).**
- 15. Бортовые журналы (для воздушного судна иностранного производства может быть бортовой журнал на английском языке):**
 - бортовой журнал воздушного судна;**
 - санитарный бортовой журнал.**

16.Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (для воздушного судна иностранного производства может быть на английском языке).

17.Контрольные карты проверок.

18.Документы аэронавигационной информации (карты захода на посадку и аэронавигационные карты для использования членами экипажа, штурманский бортовой журнал, план полета и т.д.).

19.Руководство по производству полетов (включая справочник маршрутов) или часть его, касающаяся конкретного полета.

20.Задание на полет.

21.Папка с паспортами к магнитофонной ленте МСРП, тарифовочные графики.

22.Справка о наработке воздушного судна и двигателей.

23.Сборник рекомендаций для экипажа по неисправностям и действиям в особых случаях полета.

24.Каталог наиболее часто встречающихся дефектов, классификация поиска и устранения отказов и неисправностей.

25.Требования на заправку ГСМ.

Примечания:

1.Кроме указанных документов (в соответствии с АИП конкретной страны) перечень документов может быть расширен.

2.Судовые документы, указанные в пунктах 5-8, 19 могут быть представлены в ксерокопиях. 3.Судовые и полетные документы, указанные в пунктах 1-14 должны иметь копии на английском языке.

При выполнении полетов по внутрироссийским воздушным линиям из судовой и полетной документации могут быть изъяты документы, указанные в пунктах 4,9,11-14.

**3.11. КОНТРОЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВЫХ ДОКУМЕНТОВ
ТРЕБОВАНИЯ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ К
ДОКУМЕНТАЦИИ, ИМЕЮЩЕЙСЯ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ**
Конвенция о международной гражданской авиации (7.12.1944 г., Чикаго). Doc. 7300.

Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

- a) свидетельство о его регистрации;
- b) удостоверение о его годности к полетам;
- c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) если оно оборудовано радиоаппаратурой – разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) если оно перевозит пассажиров, список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- g) если оно перевозит груз – манифест и подробные декларации на груз.

ПОЗИЦИЯ ИКАО ОТНОСИТЕЛЬНО ДОКУМЕНТОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НАХОДИТЬСЯ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА (ЦИРКУЛЯР ИКАО ДЛЯ JAA ОТ 30.09.97 г.)

1. Согласно статье 29 Чикагской конвенции на борту каждого воздушного судна Договаривающихся государств должны находиться: свидетельство о регистрации, удостоверение о годности к полетам, разрешение на бортовую радиостанцию. Полагается, что эти документы должны быть оригинальными. Вследствие того, что некоторые авиационные администрации и эксплуатанты желают иметь оригиналы этих документов у себя, ИКАО считает приемлемой практику, когда взамен оригиналов перечисленных документов, на борту воздушного судна находятся официально заверенные и удостоверенные печатью полномочного органа копии этих документов.

2. Сертификат по шуму не входит в перечень обязательных документов, предусмотренный статьей 29 Конвенции. В соответствии с требованиями Приложения 16 «Защита окружающей среды», документ, подтверждающий сертификацию по шуму, может иметь форму отдельного Сертификата по шуму или быть включенным в другой документ, установленный полномочным органом гражданской авиации, и должен находиться на борту воздушного судна.

3. Требования, предъявляемые к Сертификату, по шуму, менее строгие, чем для документов, оговоренных в Статье 29 Конвенции. Заверенные установленным порядком копии приемлемы.

ДОКУМЕНТАЦИЯ НА БОРТУ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА. ПРОВЕРКА ДОКУМЕНТАЦИИ

**Воздушный кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 19.03.97 г. №60-ФЗ
(с изменениями).**

Глава X. Полеты воздушных судов.

Статья 66. Допуск к полету воздушного судна.

Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна.

Глава XI. Международные полеты воздушных судов.

Статья 81. Признание на территории Российской Федерации судовых документов, имеющихся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств.

- К полету допускается воздушное судно, имеющее на борту соответствующую документацию (п.1. ст.66 ВК РФ).
- Каждое гражданское воздушное судно должно иметь на борту следующую документацию (п.1 ст.67 ВК РФ):

1) судовые документы:

- свидетельство о государственной регистрации;

- сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия) за исключением случаев, предусмотренных п.4 ст.61 ВК РФ: «использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа»;

- сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);
- бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации не обязательно);

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

2) соответствующие документы на каждого члена экипажа;

3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.

- *судовые документы*, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, *признаются* действительными на территории Российской Федерации, *если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией* (п.1 ст.81 ВК РФ).

Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с *проверкой судовых документов* уполномоченными лицами соответствующих уполномоченных органов (п.2 ст.81 ВК РФ).

В случаях, если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства отсутствует установленная для международных полетов документация или имеются основания считать данное воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна (п.3 ст.81 ВК РФ).

- **«Об утверждении Положения о правах и ответственности государственных инспекторов гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации по осуществлению государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации». Постановление Правительства Российской Федерации от 29.09.98 г. №1131 (с изменениями и дополнениями, внесенными постановлением Правительства Российской Федерации от 14.05.2003 г. №282).**

**ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ТРЕБУЕМЫХ ДОКУМЕНТОВ
НА БОРТУ ИНОСТРАННЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖЕЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫЙ ДОКУМЕНТАМИ
ИКАО**

(Приложение к распоряжению ФАС России от 22.03.99 г. №43-р
«О совершенствовании контроля за безопасностью полетов
международных авиаперевозчиков»)

№ п/п	Наименование документа	Основание для наличия
1.	Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна	ст. 29 Чикагской Конвенции; п. 9.6.7 Руководства по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора Doc.8335-AN/879, 4-е изд., 1995 г.
2.	Удостоверение о годности к полетам	ст. 29 Чикагской Конвенции; п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879
3.	Удостоверение на право пользования радиооборудованием	ст. 29 Чикагской Конвенции; п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879
4.	Свидетельства членов летного экипажа, включая медицинские свидетельства и их действительность	ст. 29 Чикагской Конвенции; п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879
5.	Свидетельства бортпроводников и их действительность	п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879
6.	Руководство по летной эксплуатации самолета	гл. 11, п. 11.2 Приложения 6 ИКАО; п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879
7.	Руководство по производству полетов	гл. 11, п. 11.1 Приложения 6 ИКАО; п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879
8.	Бортовой журнал	гл. 11, п. 11.5 Приложения 6 ИКАО; п. 9.6.7 Doc.8335-AN/879

9.	Карты, схемы захода на посадку по приборам	п. 9.6.7 Дос.8335-AN/879
10.	Штурманский журнал	п. 9.6.7 Дос.8335-AN/879
11.	Контрольные перечни	п. 9.6.7 Дос.8335-AN/879
12.	Копия свидетельства эксплуатанта или равноценный документ, выданный полномочным органом государства	п. 4.2.1, часть 1 Приложения 6 ИКАО
13.	Удостоверение сертификации по шуму	Приложение 16 ИКАО <i>(выдается один раз без указания срока действия)</i>
14.	Страховые полисы ответственности за причинение ущерба третьим лицам	ст. 15 гл. III, Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности от 07.10.1952 г. (Римская конвенция, 1952 г.), Дос.7364
15.	Генеральная декларация	гл. 2 Приложения 9 ИКАО (форма бланка указана в Добавлении 1)
17.	Пассажирская ведомость	гл. 2 Приложения 9 ИКАО (форма бланка указана в Добавлении 2)
17.	Грузовая ведомость	гл. 2 Приложения 9 ИКАО (форма бланка указана в Добавлении 3)
18.	Перечень бортприпасов	гл. 2 Приложения 9 ИКАО

Примечание. Указанный перечень составлен на основе инструктивного материала ИКАО, который не является Стандартами. Национальная практика может допускать отличия от Стандартов, рекомендуемой практики ИКАО и, тем более, от инструктивного материала ИКАО.

ПОЛЕТНАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА

(Согласно «Сборнику аэронавигационной информации Российской Федерации и стран Содружества Независимых Государств», издание Службы аэронавигационной информации, 2005 г.)

При выполнении международных полетов на борту воздушного судна иностранной авиакомпания должны быть следующие бортовые и полетные документы:

1. Свидетельство о регистрации воздушного судна.
2. Удостоверение о годности ВС к полетам.
3. Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на борту воздушного судна.
4. Удостоверение о годности гражданского воздушного судна по шуму на местности.
5. Свидетельство эксплуатанта воздушного судна.
6. Специальные положения по эксплуатации.
7. Страховые полисы на членов экипажа, воздушное судно и ответственности за причинение ущерба третьим лицам.
8. Форма донесения по авиационному происшествию или инциденту или опасному сближению.
9. Загрузочная ведомость.
10. Генеральная декларация.
11. Пассажирский манифест.
12. Грузовой манифест.
13. Сертификат о дезинсектизации (дезинсекции).

14. Бортовой журнал, санитарный бортовой журнал воздушного судна.

15. Руководство по летной эксплуатации.

16. Контрольные карты проверок.

17. Документы аэронавигационной информации (карты захода на посадку, аэронавигационные карты для использования членами экипажа, план полета, штурманский бортовой журнал т.д.).

18. Инструкция о порядке проведения досмотра воздушного судна в полете с Перечнем и схемами мест досмотра на безопасность с указанием наименее опасного места размещения обнаруженного на борту ВС взрывного устройства или подозрительного предмета.

19. Инструкция о порядке проведения предполетного досмотра воздушного судна с перечнем и схемами мест досмотра на безопасность.

20. Инструкция о порядке проведения специального досмотра воздушного судна с Перечнем и схемами мест досмотра на безопасность.

Другие документы в соответствии с соглашениями между договаривающимися сторонами о выполнении полетов.

Судовые документы, находящиеся на иностранном гражданском воздушном судне, признаются действительными на территории России, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией.

Иностранные гражданские воздушные суда, выполняющие полеты на аэродромы Российской Федерации, могут быть осмотрены специально уполномоченными органами, включая проверку всей судовой документации и документов членов экипажей, обязательных для выполнения международных полетов.

В случае отсутствия на борту иностранного гражданского воздушного судна, установленной для международных полетов документации или в случае, когда имеются основания считать неисправной материальную часть воздушного судна, Государственная служба гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна.

КОНТРОЛИРУЕМЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ТРЕБУЕМЫХ ДОКУМЕНТОВ НА БОРТУ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИНФОРМАЦИИ О ЛЕТНОМ ЭКИПАЖЕ

(В соответствии с Картами инспекторских проверок эксплуатантов, приведенными в приложении к приказу ФАС России от 14.02.97 г. №23 «Об организации контроля за деятельностью эксплуатантов, выполняющих авиационные перевозки и работы за рубежом, и авиакомпаний, государственное управление которыми осуществляется Федеральной авиационной службой России»)

Наличие на борту документации:

1. Свидетельство о регистрации ВС
2. Удостоверение о годности к полетам ВС
3. Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на ВС
4. Удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности
5. Свидетельство эксплуатанта
6. Специальное положение по эксплуатации
7. Лицензии на выполнение полетов по маршруту или виду работ (эксплуатацию воздушных линий)
8. Страховые полисы на членов экипажа, ВС и ответственности за причинение ущерба третьим лицам
9. Форма донесения: авиационное происшествие, инцидент, опасности сближения (AIR TRAFIC INCIDENT)
10. Загрузочная ведомость
11. Генеральная декларация
12. Пассажирский манифест
13. Грузовой манифест
14. Сертификат о дезинсектизации (называемый часто, как сертификат о дезинсекции)

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

Информация о летном экипаже

1. Свидетельства членов экипажа и обслуживающего персонала, квалификационные отметки, квалификационное соответствие (применительно к данному типу ВС)
2. Медицинские документы экипажа
3. Рабочее время экипажа
4. Полетное время экипажа

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

СУДОВОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

(Согласно «Положению об инженерно-авиационном обеспечении полетов воздушных судов Российской Федерации на международных воздушных линиях и за рубежом», введенному в действие указанием ДВТ МТ РФ от 28.08.95 г. №ДВ-105/и, с изменениями, внесенными приказом ФАС России от 09.12.98 г. №357)

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

1. Свидетельство о государственной регистрации ВС;
2. Удостоверение о годности ВС к полетам;
3. Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на ВС;
4. Удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности;
5. Свидетельство эксплуатанта ВТ;
6. Специальные положения по эксплуатации;
7. Лицензия на выполнение полетов по маршруту или виду работ (эксплуатацию воздушной линии);
8. Страховые полисы на членов экипажа, ВС и ответственности за причинение ущерба третьим лицам;
9. Форма донесения: авиационное происшествие, инцидент, опасное сближение (AIR TRAFIC INCIDENT);
10. Загрузочная ведомость;
11. Генеральная декларация;
12. Пассажирский манифест;
13. Грузовой манифест;
14. Сертификат о дезинсектизации (называемый часто как сертификат о дезинсекции);
15. Бортовые журналы: бортжурнал ВС, санитарный бортжурнал (для ВС иностранного производства может быть б/ж на английском языке);

16. Руководство по летной эксплуатации ВС (для ВС иностранного производства может быть на английском языке);
17. Контрольные карты проверок;
18. Документы аэронавигационной информации (карты захода на посадку и аэронавигационные карты для использования членами экипажа, штурманский бортовой журнал, план полета и т.д.);
19. Руководство по производству полетов (включая справочник маршрутов) или часть его, касающаяся конкретного полета;
20. Задание на полет;
21. Папка с паспортами к магнитной ленте МСРП;
22. Справка о наработке ВС и двигателей;
23. Сборник рекомендаций для экипажа по неисправностям и действиям в особых случаях полета;
24. Каталог наиболее часто встречающихся дефектов, классификация поиска и устранения отказов и неисправностей;
25. Требования на заправку ГСМ.
26. Кроме указанных документов (в соответствии с АИП конкретной страны) перечень документов может быть расширен.

Примечание.

1. Судовые документы, указанные по позициям 5-8, 19 могут быть представлены в ксерокопиях.
2. Судовые и полетные документы, указанные по позициям 1-14 должны иметь копии на английском языке.
3. Сертификат о дезинсектизации (дезинсекции) должен находиться на борту ВС только тогда, когда этого требуют авиационные власти стран, на территории которых расположены аэропорты промежуточной посадки и назначения. В остальных случаях достаточно записи в генеральной декларации о санитарном состоянии ВС.

4. При выполнении полетов по внутрироссийским воздушным линиям из судовой и полетной документации могут быть изъяты документы, указанные в позициях 4, 9, 11-14.

5. Данный перечень разработан на основании:

- Воздушного кодекса РФ, НПП ГА-85 (поз. 1-3, 5, 15);

- Руководства по процедурам сертификации эксплуатантов ВТ в РФ (поз. 1-6, 15)

– сейчас действующими являются Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 04.02.2003 г. №11;

- Дос. 8335-АН/879/2 (поз.9-14, 17-19);

- Приложения 16 ИКАО т. 1 п. 1.2 и инструкции ДВТ от 10.10.94 №74/И (поз.4) – сейчас действующим является распоряжение ФАС России от 29.12.98 г. №57-р «О порядке оформления, продления и выдачи эксплуатантам гражданской авиации удостоверений о годности гражданских воздушных судов по шуму на местности»;

- Постановления Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.08.93 г. №850 (п.10А «Положения о лицензировании перевозочной и другой деятельности») – поз. 7 – отменено на основании введения в действие Федеральных авиационных правил лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 24.01.98 г. №85 и также подлежащих пересмотру (отмене) в соответствии с Федеральным законом от 08.08.2001 г. №128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (с изменениями);

- Приложения 9 ИКАО (поз. 15);

- Дос. 4444-РАС/501/12 (поз. 16).

- На борту ВС должен постоянно находиться комплект фидерных схем, соответствующих бортовому номеру данного ВС.
- Документация комплектуется на каждое конкретное ВС и хранится в специальном портфеле с его бортовым номером.
- Портфель с документацией выдается перед полетом экипажу и принимается от него после завершения рейса. Прием-передача должна оформляться подписями сдающего и принимающего лица в «Журнале приема-сдачи бортовой документации» инженерно-авиационной службы Авиакомпании.
- Внесение изменений и дополнений в документацию производится согласно действующим нормативным документам ДВТ.
- Самолетная документация должна содержать рекомендации по порядку замены и использованию в узлах, системах и агрегатах отечественной авиатехники зарубежных марок авиаГСМ и спецжидкостей с обязательным указанием ресурса их работы и ограничений по применению, а также материалы, подтверждающие допуск зарубежных сертифицированных авиаГСМ к применению в конкретных узлах, системах и агрегатах АТ.

КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТАЦИИ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПРОВЕДЕНИЕ ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ РОССИЙСКИХ И ИНОСТРАННЫХ АВИАКОМПАНИЙ

«Об организации и проведении инспекторских проверок гражданских воздушных судов в аэропортах Российской Федерации». Приказ Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 18 августа 2006 г. №ВС-270 фс.

КАРТА ИНСПЕКТОРСКОЙ ПРОВЕРКИ ВС НА ПЕРРОНЕ

Check list for ramp inspection

Приложение № 3 к приказу Ространснадзора от 18.08.2006 г.

№ ВС-270 ФС

(извлечения в части документации)

Пункт кода / <i>Item code</i>	Проверено <i>Checked</i>	Замечания <i>Remarks</i>
А. Кабина экипажа / <i>Flight deck</i>		
...		
Документация/ <i>Documentation</i>		
4. Руководства/ <i>Manuals</i>		
5. Карты контрольных проверок и листы контрольных осмотров/ <i>Check list</i>		
6. Радионавигационные карты/ <i>Radionavigation Charts</i>		
7. Перечень минимального оборудования/ <i>Minimum Equipment List (MEL)</i>		
8. Свидетельство о регистрации ВС/ <i>Certificate of registration</i>		
9. Сертификат ВС по шуму на местности (если требуется)/ <i>Noise certificate (as required)</i>		
10. Сертификат эксплуатанта (или эквивалент), Спецификации, страховые полисы / <i>AOC (or equivalent), . Specifications, Insurances</i>		
11. Разрешение на бортовые радиостанции/ <i>Radio licenses</i>		
12. Сертификат лётной годности ВС/ <i>Certificate of Airworthiness</i>		
Полётные документы/ <i>Flight data</i>		
13. Рабочий план полёта. Задание на полёт/ <i>Operational flight plan</i>		
14. Сводно-загрузочная ведомость. Центровочный график/ <i>Weight and balance sheet. Loadsheet</i>		

<i>Экипаж/ Flight Crew</i>		
20. Свидетельства членов экипажа/ <i>Flight crew license</i>		
21. Бортжурнал самолета (технический)/ <i>Technical Log Book</i>		
22. Карта-наряд на выполнение ТО/ <i>Maintenance release</i>		
23. Перечень отсроченных дефектов/ <i>Deferred defect rectification</i>		
24. Предполётный осмотр/ <i>Preflight inspection</i>		
В. Безопасность. Пассажирский салон (грузовая кабина)/ <i>Safety/Cabin</i>		
...		
10. Инструкции по безопасности для пассажиров/ <i>Safety passenger's Instructions</i>		
...		
Д. Груз/ <i>Cargo</i>		
...		
2. Опасные грузы/ <i>Dangerous Goods</i>		
...		

Методические рекомендации по проведению инспекторских проверок гражданских воздушных судов в аэропортах Российской Федерации. Утверждены заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта 18.08.2006 г.

Определения отдельных терминов

Перечень минимального оборудования (MEL). Перечень, предусматривающий эксплуатацию воздушного судна в определенных условиях при отказе конкретного компонента оборудования, который составляется эксплуатантом в соответствии с основным перечнем минимального оборудования (MMEL), для данного типа воздушных судов или более жесткими требованиями.

Рабочий план полета. План, составленный эксплуатантом для безопасного выполнения полета с учетом летно-технических характеристик самолета, эксплуатационных ограничений и ожидаемых условий на заданном маршруте и на соответствующих аэродромах. Рабочий план полета составляется на каждый намечаемый полет (Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.3.1.) и содержит расчёт топлива, утверждается и подписывается командиром воздушного судна и там, где это целесообразно, сотрудником по обеспечению полетов/диспетчером, и один экземпляр представляется эксплуатанту или назначенному представителю или, если это невозможно, сдается на хранение полномочному аэродромному органу или регистрируется в соответствующем месте в пункте вылета. Описание содержания и порядок использования рабочего плана полета содержится в РПП (п.8.1.10 Инструкции по подготовке Руководства по производству полетов эксплуатанта).

Руководство по производству полетов (РПП). Руководство, содержащее правила, инструкции и рекомендации для использования эксплуатационным персоналом при выполнении своих обязанностей.

Свидетельство о техническом обслуживании (Карта-наряд на выполнение ТО). Документ, содержащий сведения, подтверждающие удовлетворительное выполнение указанных в нем работ по техническому обслуживанию в соответствии с утвержденными процедурами по организации и проведению технического обслуживания.

Сертификат эксплуатанта (АОС). Сертификат, разрешающий эксплуатанту выполнять определенные коммерческие воздушные перевозки.

А. КАБИНА ЭКИПАЖА/ FLIGHT DECK

Документация/ Documentation

А4. Руководства/ Manuals.

Проверяется: Наличие, соответствие срока действия и утверждение полномочным органом (национальной авиационной администрацией), соответствие требованиям стандартов, контрольная сверка РЛЭ.

Ссылки:

Приложение 6, часть I, глава 6, п. 6.2.3, (а, в).

На борту ВС имеется: РПП (или его части), которые относятся к производству полетов; руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) или другие документы, содержащие информацию о летно-технических характеристиках, которые требуются для применения положений главы 5, или любую другую информацию, необходимую для эксплуатации самолета в соответствии с удостоверением о годности к полетам, если эти данные отсутствуют в руководстве по производству полетов.

Распоряжение Ространснадзора от 28.02.2005 г. № АН-37-р(ФС), п. 3.1.

При проведении инспекционного контроля эксплуатантов организовать проверку:

- разработанной эксплуатантом в соответствии с п.3.3. главы 3 Приложения 6 к Конвенции «Системы документации по безопасности полетов» и включения в нее обязательного требования о контрольной сверке РЛЭ два раза в год.

Определение категории несоответствия:

- Отсутствие на борту РПП (не утверждено полномочным органом), просрочена дата контрольной сверки РЛЭ - 2 категория.

- Отсутствие РЛЭ на борту или его содержание не позволяет выполнить необходимые для полета расчеты - 3 категория.

А5. Карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров/ Checklists.

Проверяется: Наличие контрольных карт проверок.

Для ВС Российской Федерации: наличие листов контрольных осмотров, инструкций по досмотру, инструкций по действиям экипажа при обнаружении взрывного устройства, их соответствие предъявляемым требованиям.

Примечание: На некоторых типах воздушных судов производства СССР аварийные контрольные карты не предусмотрены.

Ссылки:

Приложение 6, часть I, глава 6, п. 6.1.3.

РЛЭ ВС содержит процедуры, связанные с эксплуатацией воздушного судна в обычной, нештатной и аварийной ситуациях, информацию по использованию контрольных карт.

Приложение 6, часть 1, глава 13 «Безопасность».

Эксплуатант обеспечивает наличие на борту самолёта контрольного перечня правил, которым следует руководствоваться при поисках взрывного устройства, а также инструкций в случае обнаружения взрывного устройства.

Определение категории несоответствия:

- Отсутствие некоторых позиций проверок или недоступность карт для экипажа - 2 категория.

- Отсутствие подобных карт - 3 категория.

A6. Радионавигационные карты/ Radio Navigation Charts.

Проверяется: Наличие, срок действия.

Ссылки: Приложение 6, часть I, глава 6, п. 6.2.3, (с).

Самолет имеет на борту радионавигационные карты.

Определение категории несоответствия:

- Карты просрочены (менее двух месяцев), а база данных FMS для вычислительных систем самолета не обновлена (при действующих радионавигационных картах) - 2 категория

- Отсутствие радионавигационных карт, просроченные база данных и радионавигационные карты (более двух месяцев) при отсутствии ссылок на такие обстоятельства в MEL - 3 категория.

А7. Перечень минимального оборудования/ Minimum Equipment List (MEL).

Проверяется: Наличие, срок действия, утверждение полномочным органом государства эксплуатанта. Перечень минимального оборудования отражает фактический состав оборудования, установленного на ВС. Соответствие «отсроченных дефектов» требованиям перечня минимального оборудования.

Примечание: В РЛЭ воздушных судов производства СССР включен утверждённый уполномоченным в области ГА органом раздел «Перечень допустимых отказов и неисправностей самолета, с которым разрешается продолжение полета до ближайшего аэродрома по расписанию и вылет до аэродрома базирования для завершения рейса».

Ссылки: Приложение 6, часть I, Глава 6, п. 6.1.2.

В РПП включён утвержденный государством эксплуатанта перечень минимального оборудования, который позволяет командиру воздушного судна определять возможность начала или продолжение полета из любого промежуточного пункта при выходе из строя какого-либо прибора, оборудования или системы.

Определение категории несоответствия:

- MEL не отражает состав имеющегося на борту воздушного судна оборудования - 1 категория.
- Отсутствие на борту или наличие только электронной версии, но отсутствуют «отсроченные дефекты», а также при отсутствии утверждения данного документа полномочным органом - 2 категория.
- Отсутствие MEL на борту при наличии не устраненных «отсроченных дефектов» - 3 категория.

A8. Свидетельство о регистрации ВС/ Certificate of registration.

Проверяется: Наличие и подлинность (для иностранных воздушных судов допускается копия, заверенная полномочным органом государства регистрации). Соответствие Свидетельства требованиям стандарта.

Ссылки: Чикагская конвенция, Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне.

Определение категории несоответствия.

- Наличие лишь заверенной не установленным порядком копии - 2 категория.
- Отсутствие Свидетельства о регистрации - 3 категория.

A9. Сертификат ВС по шуму на местности (если требуется)/ Noise certificate (where applicable).

Проверяется: наличие.

Ссылки:

Приложение 16 (Охрана окружающей среды), том 1 (Шумы ВС), часть I и II.

Приложение 6, часть I, Глава 6, п. 6.13.

На борту ВС находится документ, удостоверяющий сертификацию ВС по шуму. Документ должен содержать перевод на английский язык.

Примечание: Сертификат по шуму не входит в предусмотренный статьей 29 Конвенции перечень обязательных документов, находящихся на борту ВС. Он может иметь форму отдельного Сертификата или быть включенным в другой документ, установленный полномочным органом в области гражданской авиации.

Определение категории несоответствия:

Отсутствие Сертификата - 1 категория.

A10. Сертификат эксплуатанта (или эквивалент), спецификации, страховые полисы/ АОС (or equivalent), specifications, insurances.

Проверяется: Наличие на борту ВС Сертификата (разрешены заверенные копии) или равноценного документа, выданного полномочным органом государства. Соответствие содержания требованиям стандарта.

Ссылки: Приложение 6, часть I, Глава 4, п. 4.2.1.

Сертификат эксплуатанта или равноценный документ содержит:

- a) данные об эксплуатанте (название, местонахождение);
- b) дата выдачи и срок действия;
- c) описание полетов, которые разрешается выполнять;
- d) тип (типы) воздушных судов, которые разрешается использовать;
- e) разрешенные зоны полетов и маршруты.

Определение категории несоответствия:

При наличии Сертификата, Спецификаций, страховых полисов, оформленных по форме, не соответствующей стандарту - 1 категория.

Примечание: При отсутствии Сертификата, Спецификаций, страховых полисов, инспектор должен потребовать запросить копии этих документов из офиса эксплуатанта.

Невозможность представить копии и отсутствие данных документов - 3 категория.

A11. Разрешение на бортовые радиостанции/ Radio licenses.

Проверяется: Наличие (для иностранных воздушных судов допускается заверенная полномочным органом государства регистрации копия), если ВС оборудовано радиоаппаратурой.

Ссылки: Конвенция, Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне.

Определение категории несоответствия:

Наличие на борту не заверенной установленным порядком копии - 1 категория.

Отсутствие данного документа - 2 категория.

A12. Сертификат летной годности ВС/ Certificate of airworthiness.

Проверяется: Наличие Сертификата (для иностранных воздушных судов допускается заверенная полномочным органом государства регистрации копия).

Ссылки:

Конвенция, Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне; Статья 31. Сертификат о годности к полетам; Статья 33. Признание удостоверений и свидетельств.

Сертификаты о годности к полетам признаются действительными при условии, что требования, в соответствии с которыми такие сертификаты или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам или превышают их.

Приложение 8, часть II. Процедуры сертификации и поддержания летной годности. Глава 3. Сертификат летной годности п. 3.3.2. Если сертификаты летной годности выпускаются не на английском языке, они включают перевод на английский язык.

Определение категории несоответствия:

- Не заверенная установленным порядком копия - 2 категория.

- Отсутствие этого документа или он просрочен - 3 категория.

Полетные документы/ Flight data

A13. Рабочий план полета. Задание на полет/ Flight preparation.

Проверяется: Наличие и правильность заполнения рабочего плана полёта. Правильность расчета заправки топливом, утверждение командиром воздушного судна. Утверждение государством ETOPS (если это необходимо). Наличие и срок действия метеорологической информации, НОТАМов и предполетной информации.

Наличие и правильность оформления Задания на полет (для российских экипажей), в т.ч. прохождения медицинского осмотра, рабочее и полётное время работы экипажа.

Ссылки:

Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.3.1.

Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.7.1. Дополнительные требования к производству полетов увеличенной дальности самолетами с двумя газотурбинными СУ (ETOPS).

ВС с двумя газотурбинными силовыми установками эксплуатируются на маршруте, где время полета с крейсерской скоростью при одном работающем двигателе до соответствующего запасного аэродрома на маршруте превышает пороговое время, установленное для таких полетов государством эксплуатанта, только в том случае, если данное государство выдало конкретное разрешение на производство таких полетов.

Инструкция о порядке ведения лётно-штабной документации, 2.3.1. Бланочная документация (Для российских эксплуатантов). Задание на полет является основным документом, дающим право экипажу на выполнение полета и, кроме того, отчетом о выполненном полете (рейсе).

Определение категории несоответствия:

- Копия рабочего плана полета не сдана в аэродромный полномочный орган или он не подписан командиром воздушного судна - 1 категория.

- Расчет полетных данных выполнен не по установленной форме: фактический остаток топлива меньше расчетного (прилет) - 2 категория.

- Отсутствие Рабочего плана, не выполненная или не в полном объеме выполненная предполетная подготовка (не выполнен анализ погоды, аэродромов, не просмотрены НОТАМы и т.п.), неудовлетворительный расчет заправки топлива на полет, расчет количества топлива выполнен без учета влияния на его расход технических условий (использование СКВ, ПОС, погрешность топливомера и т.д.) фактическая заправка топлива менее расчетной (вылет) - 3 категория.

- Оформленное с нарушением установленных правил заполнения Задание на полет - 1 категория (для российских эксплуатантов).

Отсутствие у КВС Задания на полет - 3 категория (для российских эксплуатантов).

A14. Сводно-загрузочная ведомость. Центровочный график./ Weight and balance sheet. Loadsheets.

Проверяется: Наличие и правильность заполнения сводно-загрузочной ведомости и центровочного графика.

Ссылки: Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.3.1.

Командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что масса самолета и расположение центра тяжести позволяют безопасно выполнить полет.

Определение категории несоответствия:

- Расчет масс и центровки выполнен неправильно, но в пределах ограничений, имеется несоответствие расчетов в Рабочем плане полета и в центровочном графике - 2 категория.

- Массы и центровка выходят за пределы летных ограничений, сводно-загрузочная ведомость не отражает фактическую загрузку и распределение грузов по отсекам - 3 категория.

Экипаж/ Flight Crew

A20. Свидетельства членов экипажа/ Flight crew licenses.

Проверяется: Наличие, действительность свидетельств членов экипажа и соответствие классности. Форма и содержание свидетельств членов экипажа и их соответствие требованиям Приложения 1 к Конвенции.

Наличие и срок действия разрешения (validation) на выполнение полётов на ВС иностранной регистрации.

Ссылки:

Конвенция, Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне.

Приложение 1, глава 1, п. 1.2.1 Допуск к работе в качестве члена летного экипажа.

К выполнению функций члена летного экипажа воздушного судна не допускается лицо, не имеющее действительного свидетельства, отвечающего требованиям настоящего Приложения и соответствующего обязанностям, которые это лицо должно выполнять. Свидетельство выдается государством регистрации данного воздушного судна или любым другим Договаривающимся государством, при этом в последнем случае свидетельству придается сила государством регистрации данного воздушного судна.

Примечание: согласно статье 29 Конвенции члены летного экипажа должны иметь свои соответствующие свидетельства на борту каждого воздушного судна, занятого международной воздушной навигацией.

Конвенция, статья 30. Радиооборудование воздушных судов.

Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано ВС.

Приложение 6, часть I, глава 9, п. 9.1.2.

В состав летного экипажа входит, по крайней мере одно лицо, имеющее действующее свидетельство, которое выдано или узаконено государством эксплуатанта и которое дает право на эксплуатацию подлежащего использованию радиопередающего оборудования.

Приложение 1, глава 5. Требования к свидетельствам, выдаваемым авиационному персоналу. 5.1.

В свидетельстве содержатся следующие сведения:

- I. название государства (полужирным шрифтом);
- II. название свидетельства (жирным шрифтом);
- III. серийный номер свидетельства, присвоенный полномочным органом, выдающим свидетельство (арабскими цифрами);
- IV. фамилия, имя, отчество владельца (буквами латинского алфавита, если в национальном языке используется другой алфавит);
- IV а) дата рождения;
- V. адрес владельца;
- VI. национальность владельца;
- VII. подпись владельца;
- VIII. основание и, где это необходимо, условия, на которых выдано свидетельство;

IX. отметка, касающаяся срока действия свидетельства и разрешения владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;

X. подпись должностного лица, выдавшего свидетельство и дата выдачи;

XI. печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;

XII. квалификационные отметки;

XIII. примечания, т.е. специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о представляемых правах;

XIV. любые другие сведения по усмотрению государства, выдающего свидетельство.

Если свидетельство выпускается не на английском языке, оно должно содержать перевод на английский язык подпунктов I), II), VI), IX), XII), XIII) и XIV). Если государство придаёт силу Свидетельству, выданному другим государством, и выдаваемые разрешения предоставляются не на английском языке, то они содержат перевод на английский язык название государства, выдавшего разрешение, срок действия разрешения и любых ограничений или лимитов, которые могут быть установлены.

Приложение 6, часть I, глава 9, п. 9.1.1. Состав летного экипажа.

Летный экипаж по численности и составу отвечает требованиям, которые не ниже требований, указанных в РПП. Численность летного экипажа увеличивается по сравнению с минимальной, когда это требует тип используемого самолета, вид выполняемого полета и продолжительность полета между двумя пунктами, в которых происходит смена летного экипажа.

Определение категории несоответствия:

- Отсутствует запись в свидетельствах членов экипажа о разрешении на использование радиопередающей аппаратуры - 1 категория.

- Форма и содержание свидетельств не соответствуют стандарту ИКАО - 2 категория.

- Свидетельства не действительны для данного типа воздушного судна, у члена экипажа отсутствует свидетельство или оно подтверждено не надлежащим образом полномочным органом, нет отметки о медицинском освидетельствовании - 3 категория.

A21. Бортовой журнал самолета (технический)/ Technical Log Book.

Проверяется: Наличие, соответствие содержания требованиям. Справка о наработке ВС и двигателей. Достаточность ресурса для выполнения предстоящего полета, выполнение требуемого ТО ВС.

Ссылки: Конвенция, Статья 34. Бортовые журналы.

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал.

Примечание: форма и содержание бортового технического журнала иностранных эксплуатантов имеет существенные отличия от бортового журнала самолета, используемого в гражданской авиации Российской Федерации.

Определение категории несоответствия:

- Справка о наработке ВС и двигателей заполнена с нарушением установленной формы - 1 категория.
- Бортовой журнал на борту, но заполнен с отступлениями от требований - 2 категория.
- Бортовой журнал отсутствует и нет никакого другого документа эквивалентного бортовому журналу. Отсутствует справка о наработке двигателей. Недостаточно ресурса для выполнения предстоящего полёта - 3 категория.

A22. Карта-наряд на выполнение ТО/ Maintenance release.

Проверяется: Предполетное техническое обслуживание ВС выполнено, и соответствующие разделы документа подписаны исполнителями. Действительность (не истек ли срок действия документа). Все требуемые операции по техническому обслуживанию в соответствии с картой исполнены. При выполнении воздушным судном полетов по правилам ETOPS осуществляются дополнительные операции по подготовке ВС.

Ссылки: Приложение 6, часть I, глава 8, п. 8.8.1. Свидетельство о техническом обслуживании.

Свидетельство о техническом обслуживании оформляется и подписывается для подтверждения того, что проведенные работы по техническому обслуживанию удовлетворительно выполнены в соответствии с утвержденными данными и процедурами, изложенными в руководстве по процедурам организации по техническому обслуживанию. Свидетельство о техническом обслуживании содержит подтвержденные данные, включающие:

- a) основные сведения о выполненном техническом обслуживании;
- b) дату завершения такого технического обслуживания;
- c) когда это применимо, данные об утвержденной организации по техническому обслуживанию;
- d) данные о лице или лицах, подписавших свидетельство.

Определение категории несоответствия:

Карта-наряд на выполнение ТО или ее эквивалент отсутствует, просрочена или не действительна - 3 категория.

A23. Перечень отсроченных дефектов/ Deferred defect rectification.

Проверяется: Количество отсроченных дефектов (при необходимости указать в отчёте о проверке). Все дефекты (незначительные, существенные, вмятины, выбоины и т.д.) были записаны. Отсроченные дефекты не превышали лимит времени на их устранение.

Примечание: сведения по отсроченным устранением дефектов на воздушных судах российских эксплуатантов содержатся в бортовом журнале.

Ссылки: Приложение 6, часть I, глава 6, п. 6.1.2.

Записи по отсроченным дефектам соответствуют MEL.

Определение категории несоответствия:

- Отсроченные дефекты записаны в бортовой журнал без ссылок на MEL или другие разрешающие документы - 1 категория.

Имеющиеся вмятины, повреждения конструкции, другие дефекты не внесены в перечень отсроченных дефектов или в бортовой журнал - 2 категория.

Имеющиеся грубые дефекты не внесены в перечень отсроченных дефектов или в бортовой журнал, истек срок очередного ТО, имеются отсроченные дефекты, влияющие на безопасность полетов - 3 категория.

A24. Предполетный осмотр/Preflight inspection.

Проверяется: Наличие карты предполетного осмотра, заверенной подписью. Если проводить предполетную подготовку не обязательно, проверяется наличие инструктивного материала для проведения предполетного осмотра.

Ссылки: Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.3.1.

До начала полёта заполнены формы предполетной подготовки, удостоверяющие тот факт, что командир воздушного судна удовлетворен результатами проверки, подтверждающими, что самолет годен к полетам.

Определение категории несоответствия:

- Карта на борту, но не полная - 1 категория.

- Результаты предполетной подготовки не оформлены или она не проводилась - 3 категория.

В. БЕЗОПАСНОСТЬ. ПАССАЖИРСКИЙ САЛОН (ГРУЗОВАЯ КАБИНА)/ SAFETY/CABIN

В10. Инструкции по безопасности для пассажиров/ Safety passenger's Instructions.

Проверяется: Наличие на борту, количество, соответствие требованиям и типу воздушного судна, его компоновке, соответствие фактической комплектации аварийно-спасательного оборудования.

Ссылки:

Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.2.11.1.

Пассажиры должны быть ознакомлены с местами размещения и правилами использования привязных ремней, аварийных выходов, спасательных жилетов (если предусматриваются кислородного оборудования (если предусматривается) и другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования, включая схемы действий пассажиров в аварийной обстановке.

Приложение 6, часть I, глава 4, п. 4.2.11.2., глава 6, п. 6.2.2.

Самолет оснащается средствами, обеспечивающими сообщение пассажирам сведений и указаний по использованию бортового аварийно-спасательного оборудования.

Определение категории несоответствия:

- Количество инструкций меньше чем пассажиров на борту, объем информации для пассажиров недостаточный или она не точная; инструкции по безопасности включены только в бортовые рекламные буклеты - 2 категория.

- Отсутствие инструкций. Инструкции есть, но не для данного типа воздушного судна - 3.

D. ГРУЗ/ CARGO

D2. Опасные грузы/ Dangerous Goods.

Проверяется: При наличии на борту опасных грузов. Наличие у экипажа соответствующего инструктивного материала (заполненного документа перевозки опасных грузов). Наличие у членов экипажа (пилоты, бортовые операторы, бортпроводники) Сертификатов по опасным грузам. РПП (гл.9) содержит необходимый инструктивный материал по правилам перевозки опасных грузов. Опасный груз надлежащим образом размещен, упакован и маркирован. Наличие выданного уполномоченным органом в области ГА разрешения на перевозку опасных грузов данной категории (если требуется).

Ссылки:

Приложение 6, часть I. Определения. *Опасные грузы.*

Изделия или вещества, которые способны создать угрозу здоровью, безопасности, имуществу или окружающей среде и которые указаны в Перечне опасных грузов, приведенном в технических инструкциях, или которые классифицируются в соответствии с этими инструкциями.

Приложение 18, глава 4. Ограничения при перевозке опасных грузов по воздуху п. 4.1.

Перевозка опасных грузов по воздуху запрещается, за исключением случаев, которые оговариваются в Приложении и развернутых технических требованиях и процедурах, изложенных в Технических инструкциях.

Приложение 18, глава 8. Обязанности эксплуатанта; глава 11. Соблюдение правил; глава 9, п. 9.2. Информация и указания членам летного экипажа; Приложение 6, часть I, глава 9, п. 9.3.

Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху. Doc. 9284 AN/905 издание 2005-2006 гг. Глава 1 п. 1.1.2. В случае чрезвычайных обстоятельств, или когда использование других видов транспорта является практически невозможным, или когда полное соблюдение предписанных требований противоречит общественным интересам, государство (уполномоченный орган в области ГА) может предоставлять освобождение от действий положений Инструкций при условии, что будет сделано всё возможное для достижения общего уровня безопасности при перевозке, который равнозначен уровню, обеспечиваемому при соблюдении Инструкций.

Определение категории несоответствия:

- Отсутствует инструктивный материал по правилам перевозки опасных грузов - 2 категория.

- Отсутствует или не в полной мере выполнен NOTOC (не представлено уведомление КВС), имеются течи, нарушения упаковки, отсутствие маркировки; опасные грузы несут угрозу безопасности полетов, груз не подготовлен в соответствии с требованиями Приложения 18; груз, предназначенный только для транспортировки на грузовом воздушном судне, перевозится на борту пассажирского воздушного судна. Отсутствуют Сертификаты экипажа. - 3 категория.

КАТЕГОРИРОВАНИЕ НЕСООТВЕТСТВИЙ

		Cat 1	Cat 2	Cat 3
А. Кабина экипажа/ Flight deck				
Документация/ Documentation/.				
4	Руководства.			
	Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ).		- истек срок действия; - неполное, но возможно выполнение необходимых расчетов.	- нет на борту или не может быть использовано для подготовки необходимых для полета расчетов.
	Руководство по производству полетов (РПП).		- нет на борту или есть только в электронной версии; - содержание не в полной мере соответствует требованиям.	
5	Карты контрольных проверок, листы контрольных осмотров.		- нет отдельных позиций контроля, недоступность для использования экипажем.	- нет на борту.
6	Радионавигационные карты.		- просрочены (менее 2-х месяцев); - не обновлена база данных FMS для вычислительной системы самолета, но радионавигационные карты действующие.	- нет на борту, база данных FMS и радионавигационные карты просрочены (более 2-х мес), база данных не действительна, нет ссылок на MEL
7	Перечень минимального оборудования (MEL).	- MEL не отражает состав имеющегося на борту ВС оборудования.	- нет на борту или имеется только электронная версия но «отсроченных дефектов» нет; - MEL не утвержден полномочным органом.	- MEL нет на борту, имеются не устраненные «отсроченные дефекты».
8	Свидетельство о регистрации.		- не заверенная установленным порядком копия.	- нет на борту.
9	Сертификат ВС по шуму.	- нет на борту.		

10	Сертификат эксплуатанта (эквивалент), Спецификации, страховые полисы.	- содержание не соответствует требованиям стандарта.		- нет на борту, невозможность представить копии
11	Разрешение на бортовые радиостанции.	- не заверенная копия	- нет на борту.	
12	Сертификат летной годности ВС		- не заверенная установленным порядком копия.	- нет на борту; - истек срок действия.

Полетные документы/ Flight data.

13	Рабочий план полета. Задание на полет.	- копия не сдана полномочному аэродромному органу; - не подписана КВС; - Задание на полет оформлено с нарушением установленных правил.	- расчет полетных данных произведен не по установленной форме; - фактический остаток топлива меньше расчетного (прилет);	- нет рабочего плана полёта; - не выполнена или не в полном объеме выполнена предполетная подготовка; запас топлива менее расчётного (вылет): - расчет количества топлива выполнен без учета влияния, на его расход технических условий (СКВ, ПОС, погрешность топливомера и т.д.); - нет Задания на полет.
14	Сводно-загрузочная ведомость. Центровочный график.		- расчет масс и центровки выполнен неправильно, но в пределах ограничений; - несоответствие расчетов в Рабочем плане полета и в центровочном графике.	- массы и центровка выходят за пределы летных ограничений; - сводно-загрузочная ведомость не отражает фактическую загрузку и распределение груза по отсекам.

Экипаж/ Flight Crew

20	Свидетельства членов экипажа.	- нет записи о разрешении на использование радио-передающей аппаратуры.	- форма и содержание Свидетельства не отвечает стандарту ИКАО.	- не действительно для данного типа ВС; - нет на борту или не надлежащим образом подтверждено полномочным органом; - нет отметки о медицинском освидетельствовании.
----	-------------------------------	---	--	---

Продолжение таблицы

21	Бортжурнал или эквивалент.	<ul style="list-style-type: none"> - соответствующие записи выполнены на карточках; - справка о наработке с нарушением формы. 	- на борту, но заполнен не по установленной форме.	<ul style="list-style-type: none"> - нет на борту (нет эквивалентного документа) - отсутствует справка о наработке двигателей. - недостаточно ресурса для предстоящего полёта
22	Карта-наряд на выполнение ТО.			- просрочена или не действительна.
23	Лист «Отсроченных дефектов» или ОД, записанные в бортжурнал.	- ОД записаны в бортжурнал без ссылок на MEL или другое разрешение.	- имеющиеся вмятины, повреждения не внесены в лист ОД или бортжурнал.	<ul style="list-style-type: none"> - грубые дефекты не внесены в лист ОД; - истек срок очередного ТО; - имеются отсроченные дефекты, влияющие на безопасность полетов;
24	Предполетный осмотр.	- карта предполетного осмотра на борту, но не полная.		- результаты предполетной подготовки не оформлены или она не проводилась.

В.Безопасность/ *Пассажирский салон/ Safety/ Cabin.*

10	Инструкции по безопасности для пассажиров.		<ul style="list-style-type: none"> - количество меньше, чем пассажиров; - объем информации недостаточный (неточная); - инструкции по безопасности включены только в бортовые рекламные буклеты. 	<ul style="list-style-type: none"> - нет инструкций; - инструкции не для данного типа ВС.
----	--	--	--	---

D Груз/ Cargo.

2	Опасные грузы.		- отсутствует инструктивный материал по правилам перевозки опасных грузов.	<ul style="list-style-type: none"> - отсутствует или не в полной мере выполнен NOTOC; - течи, нарушения упаковки, отсутствие маркировки; - опасные грузы несут угрозу безопасности полетов, груз не подготовлен в соответствии с требованиями Приложения 18; - груз для транспортировки на грузовом ВС перевозится на пассажирском; - нет сертификатов у экипажа.
---	----------------	--	--	--

ПРОВЕДЕНИЕ ИНСПЕКЦИОННОГО КОНТРОЛЯ НА ПЕРРОНЕ

**«Об утверждении форм бланков контрольных карт
квалификационных проверок и инспекционного контроля».**

**Распоряжение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
от 09.10.2006 г. №ВС-151-р (фс)**

ИНФОРМАЦИЯ О ЛЕТНОМ ЭКИПАЖЕ И ПЕРЕЧЕНЬ СУДОВОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ,

**подлежащие проверке в соответствии с Контрольной картой
проведения инспекционного контроля на перроне, утвержденной
распоряжением Федеральной службы по надзору в сфере
транспорта от 09.10.2006 г. №ВС-151-р (фс) «Об утверждении форм
бланков контрольных карт квалификационных проверок и
инспекционного контроля»**

	2. ИНФОРМАЦИЯ О ЛЕТНОМ ЭКИПАЖЕ	Отметка о контроле
2.1.	Свидетельства членов экипажа и обслуживающего персонала, квалификационные отметки, квалификационное соответствие (применительно к данному типу ВС)	
2.2.	Медицинские документы экипажа	
2.3.	Рабочее время экипажа	
2.4.	Полетное время экипажа	
	4. СУДОВАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ	
4.1.	Свидетельство о регистрации ВС	
4.2.	Сертификат летной годности ВС	
4.3.	Удостоверение о годности гражданского ВС по шуму на местности	
4.4.	Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на ВС	
4.5.	Сертификат эксплуатанта	
4.6.	Эксплуатационные спецификации	
4.7.	Лицензии на выполнение полетов по маршруту или виду работ (эксплуатацию воздушных линий)	
4.8.	Страховые полисы на членов экипажа и ответственности перевозчика	
4.9.	Форма донесения: авиационное происшествие, инцидент, опасное сближение	
4.10.	Загрузочная ведомость	
4.11.	Генеральная декларация	
4.12.	Пассажирский манифест	
4.13.	Грузовой манифест	
4.14.	Бортовые журналы (б/ж ВС, санитарный б/ж) (для ВС иностранного производства может быть б/ж на английском языке)	
4.15.	Руководство по летной эксплуатации ВС	

4.16.	Контрольные карты проверок	
4.17.	Документы аэронавигационной информации (карты заходов на посадку и аэронавигационные карты для использования членами экипажа, штурманский бортовой журнал, план полета и т.д.)	
4.18.	Руководство по производству полетов (включая справочник маршрутов) или часть его, касающаяся конкретного полета	
4.19.	Папка с паспортами к магнитофонной ленте МСРП	
4.20.	Справка о наработке ВС и двигателей	
4.21.	Сборник рекомендаций для экипажа по неисправностям и действиям в особых случаях полета	
4.22.	Перечень минимально исправного оборудования (MEL)	
4.23.	Каталог наиболее часто встречающихся дефектов, классификация поиска и устранения отказов и неисправностей	
4.24.	Требования на ГСМ	