

## **Букин Г.А., Волков М.М. Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта: Учебное пособие. Л., ВАУ ГВФ, 1964. - 174 с.**

### **ВВЕДЕНИЕ**

Транспорт в нашей стране является одной из важнейших отраслей народного хозяйства. При помощи транспорта осуществляются потребности граждан в передвижениях, экономические связи между различными районами СССР, передвижение продукции из сферы производства в сферу обращения.

В зависимости от путей сообщения и рода транспортных средств различают шесть основных видов транспорта: железнодорожный, морской, речной, автомобильный, трубопроводный и воздушный. Каждый из видов транспорта в организационном отношении построен по системе различных ведомств.

Главное содержание деятельности транспорта составляет перевозка, т.е. перемещение пассажиров, багажа, грузов или почты с помощью средств, принадлежащих транспортному органу. В зависимости от того, что составляет предмет перевозки различают: пассажирские, багажные, грузовые и почтовые перевозки.

Под воздушной перевозкой пассажиров понимается перевозка лиц, имеющих пассажирский билет и пользующихся воздушным транспортом для личного передвижения.

Под воздушной перевозкой багажа следует понимать перевозку личных вещей пассажира, сданных воздушнотранспортному предприятию под его ответственность. На принятый к перевозке багаж воздушнотранспортное предприятие выдает багажную квитанцию и отрывной талон номерной багажной бирки. Вещи, перевозимые пассажиром при себе, под личную ответственность, называются ручной кладью.

Под воздушной перевозкой груза понимается перевозка имущества (кроме багажа и почты), сданного под ответственность воздушнотранспортного предприятия и оформленного грузовой накладной.

Под воздушной перевозкой почты следует понимать перевозку почтовых отправлений всех видов (писем, бандеролей, посылок и т.д.), сдаваемых к перевозке органами министерства связи под ответственность воздушнотранспортного предприятия и оформленных почтовой накладной.

Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, осуществляемые Аэрофлотом, производятся по воздушным линиям (воздушным трассам) СССР.

Воздушной линией называется утвержденный постоянный маршрут регулярных полетов гражданских воздушных судов, осуществляющих перевозки между аэропортами, открытыми для воздушного сообщения. Путь-коридор, по которому совершает полет воздушное судно в воздушном пространстве, называется воздушной трассой. Воздушные трассы оснащаются необходимым наземным оборудованием и метеорологической информацией.

Все воздушные линии СССР в зависимости от их назначения подразделяются на внутренние и международные.

Внутренние воздушные линии соединяют аэропорты на территории СССР и, как правило, находятся в пределах Советского Союза. Международные воздушные линии соединяют пункт на территории СССР с пунктом, расположенным на территории иностранного государства.

Внутренние воздушные линии подразделяются на магистральные, линии союзного значения и местные.

Магистральными называются воздушные линии большой протяженности, которые соединяют столицу СССР с крупными центрами республиканского или краевого (областного) значения. Воздушные линии союзного значения связывают между собой Москву, республиканские, краевые и областные центры, а также населенные пункты, имеющие важное экономическое, хозяйственное или культурное значение. Местные воздушные линии соединяют районные центры и населенные пункты между собой и с республиканскими, краевыми и областными центрами. Обычно местными воздушными линиями являются все воздушные линии, помимо магистральных воздушных линий, а также линий союзного значения. [1]

Регулярные полеты транспортной авиации по внутренним воздушным линиям требуют наличия специального наземного оборудования и, прежде всего, аэропортов.

Аэропортом называется предприятие, осуществляющее регулярные прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, а также организацию и обслуживание полетов гражданских воздушных судов. Аэропорты для этих целей имеют аэродром, аэровокзал, коммерческие склады и другое необходимое оборудование. В аэропортах осуществляется основная работа по организации воздушных перевозок.

По направлению воздушных перевозок аэропорты внутренних воздушных линий подразделяются на аэропорты отправления, назначения и промежуточные. Аэропортом отправления считается аэропорт, принявший пассажиров, багаж, груз или почту к воздушной перевозке. Аэропортом назначения является аэропорт, в который должен быть доставлен пассажир, багаж, груз или почта.

Промежуточным аэропортом называется аэропорт, через который производятся воздушные перевозки транзитом с пересадкой или перегрузкой и без таковых. Следует иметь в виду, что каждый аэропорт может быть одновременно аэропортом отправления, назначения и промежуточным.

По своему назначению аэропорты внутренних воздушных линий ГВФ подразделяются на аэропорты союзного и местного значения. К аэропортам союзного значения относятся аэропорты, являющиеся начальными, конечными или промежуточными на союзных или магистральных воздушных линиях. Аэропортами местного значения называются аэропорты, являющиеся начальными, конечными или промежуточными на местных воздушных линиях Аэрофлота.

Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты могут осуществляться только воздушнотранспортными предприятиями ГУ ГВФ [2], на которые в качестве главной задачи возложено осуществление воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты. В ведении воздушнотранспортных организаций находятся транспортные средства (самолеты и вертолеты) и наземное оборудование.

Воздушнотранспортные предприятия состоят на хозяйственном расчете. Они наделены необходимыми основными и оборотными средствами для выполнения возложенных на них задач. Им предоставлено право самостоятельно участвовать в экономическом обороте, от своего имени заключать договоры воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты. Договоры воздушной перевозки и происходящие на их основе денежные расчеты обеспечивают взаимный контроль сторон за выполнением взятых на себя обязательств. При нарушении одной из сторон обязательств по договору к ней применяются имущественные санкции в виде штрафов, возмещения убытков и т.д.

На основании Положения о ГУ ГВФ воздушнотранспортными предприятиями являются территориальные управления ГВФ и отдельные авиагруппы.

Воздушнотранспортные предприятия являются юридическими лицами. В соответствии с этим их правовое положение характеризуется следующими важнейшими признаками:

- 1) наличием обособленного имущества;
- 2) организационным единством;
- 3) самостоятельной имущественной ответственностью;
- 4) правом выступать от своего имени в суде, арбитраже и т.д.

Все воздушные перевозки, осуществляемые воздушнотранспортными предприятиями ГУ ГВФ, можно разделить на два вида: внутригосударственные и международные.

Под внутригосударственной понимается такая воздушная перевозка пассажиров, багажа, грузов и почты, при которой пункт отправления и пункт назначения находятся на территории СССР, независимо от того, является воздушная линия, по которой осуществляется перевозка, внутригосударственной или международной.

Международной воздушной перевозкой считается всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой пункт отправления и пункт назначения (независимо от того, имела место пересадка, перегрузка или перерыв в перевозке) находятся на территории двух государств или на территории одного государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства. В зависимости от видов сообщений внутригосударственные воздушные перевозки подразделяются на перевозки:

- а) в местном сообщении;
- б) в прямом сообщении;
- в) в прямом смешанном сообщении.

Перевозкой в местном сообщении считается воздушная перевозка, осуществляемая одним воздушнотранспортным предприятием (перевозчиком) в пределах района его деятельности.

Перевозкой в прямом сообщении будет воздушная перевозка по одному транспортному документу с участием двух и более воздушнотранспортных предприятий.

Перевозкой в прямом смешанном сообщении является перевозка, осуществляемая по единому транспортному документу воздушнотранспортным предприятием и транспортным предприятием другого вида транспорта. Перевозки в прямом смешанном воздушно-железнодорожном (морском, речном, автомобильном) сообщении, хотя и предусмотрены действующим законодательством, фактически не производятся.

Вопросы воздушных перевозок регулируются, как правило, общесоюзным законодательством. К числу важнейших актов относятся следующие:

1. "Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик" (утверждены Президиумом Верховного Совета СССР 8 декабря 1961 г. и введены в действие с 1 мая 1962 г. [3]). В "Основах" имеется специальная глава 9, посвященная обязательствам по перевозкам. В этой главе содержатся: правовые нормы, регулирующие наиболее важные положения о перевозках (применительно ко всем видам транспорта); понятие отдельных видов договоров перевозки; обязательства, вытекающие из плана; ответственность за неисполнение плановых обязательств; ответственность за сохранность и своевременность доставки багажа и груза; претензии и иски.

В соответствии с "Основами" детальное регулирование перевозок осуществляется специальным транспортным законодательством (кодексами, уставами, правилами).

2. Воздушный кодекс СССР (утвержден Президиумом Верховного совета СССР 26 декабря 1961 г. и введен в действие с 1 января 1962 г.). В воздушном кодексе СССР в систематизированном порядке объединены правовые нормы, регулирующие все наиболее существенные общественные отношения в области деятельности Гражданского воздушного флота СССР. Вопросам воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на внутригосударственных воздушных линиях посвящена специальная глава 7 Воздушного кодекса СССР (ст.ст. 81-119).

Воздушный кодекс СССР устанавливает круг органов, которым предоставлено право осуществлять воздушные перевозки, дает определение понятий договора воздушной перевозки пассажиров, грузов и почты, определяет основные права и обязанности пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей и перевозчика (воздушнотранспортного предприятия). В Воздушном кодексе СССР детально определяются основания ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру, багажу, грузу и почте, а также основания, ограничивающие или полностью исключающие ответственность. Обстоятельства, могущие служить основанием имущественной ответственности перевозчика и клиентуры, удостоверяются коммерческими актами. До предъявления к перевозчику исков, вытекающих из договора перевозки, обязательно предъявление ему претензии. Воздушный кодекс СССР устанавливает порядок предъявления претензий, сроки их рассмотрения, а также последствия полного или частичного отклонения заявленной претензии или оставление ее без ответа.

В соответствии с Воздушным кодексом СССР Советом министров СССР, ГУ ГВФ и др. органами издаются правила и инструкции, детализирующие отдельные стороны правового регулирования воздушных перевозок.

К числу важнейших актов, регулирующих воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты относятся:

- а) Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям СССР.
- б) Правила перевозки почты по воздушным линиям Союза ССР.
- в) Правила воздушных перевозок опасных грузов.
- г) Правила перевозки радиоактивных веществ.
- д) Инструкция по перевозкам скоропортящихся грузов воздушным транспортом.
- е) Правила применения тарифов на перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов по внутренним линиям ГВФ СССР.
- ж) Руководство по багажным перевозкам на внутренних воздушных линиях ГВФ.

Кроме перечисленных выше актов, регулирующих воздушные перевозки, следует отметить ряд постановлений, касающихся отдельных вопросов воздушных перевозок. К ним относятся: "О бесплатном пользовании депутатами Верховного Совета СССР воздушным транспортом при выполнении ими депутатских обязанностей" (Постановление Президиума Верховного Совета СССР от 1 апреля 1958 г.); "О бесплатном пользовании депутатами Верховного Совета РСФСР воздушным транспортом при исполнении ими депутатских обязанностей" (Постановление Президиума Верховного совета РСФСР от 15 августа 1963 г.); "О пользовании воздушным транспортом при поездках в служебные командировки" (Постановление Совета Министров СССР №241 от 10 марта 1962 г.) "О нормах естественной убыли свежих фруктов, винограда, ягод и томатов при перевозке их воздушным транспортом" (Постановление совета министров РСФСР №285 от 14 марта 1962 г.); "Правила обязательного страхования пассажиров", (Приказ по Министерству финансов СССР №330 от 22 сентября 1960 г.) в др.

## Глава I. УСЛОВИЯ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

Воздушная перевозка пассажиров осуществляется на основании договора, во которому воздушнотранспортное предприятие (перевозчик) обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив пассажиру место согласно купленному билету. При этом пассажир обязуется уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх установленной нормы и за провоз багажа.

В договоре воздушной перевозки пассажира участвуют две стороны – перевозчик (воздушнотранспортное предприятие) и пассажир. Пассажиром воздушного транспорта признается только лицо, имеющее билет. На воздушных судах Аэрофлота категорически запрещена перевозка лиц, не имеющих пассажирского билета (это правило относится в равной степени как к гражданам, так и к должностным лицам ГУ ГВФ).

Исключение составляет лишь экипаж воздушного судна, состав которого установлен полетным заданием. [4]

### § 1. Проездные документы

Формы перевозочных документов на воздушном транспорте устанавливаются ГУ ГВФ. Все проездные документе можно разделить на две группы: платные билеты (продаваемые в кассах за

наличный расчет, в кредит и по безналичному расчету), служебные билеты (бесплатные и льготные, годовые и разовые).

Основной формой платных билетов являются бланковые билеты формы "К". Билеты формы "К" выдаются каждому взрослому пассажиру после оплаты стоимости тарифа за перевозку наличными деньгами или по безналичному расчету (в кредит).

Применяемые в настоящее время билеты формы "К" подразделяются на следующие виды:

а) для оформления перевозок взрослых пассажиров и их багажа применяются билеты формы К-19 и К-21 (билеты серо-голубого цвета). Билеты К-19 применяются при продаже на прямые рейсы (без пересадок и без остановок в промежуточных аэропортах). Билеты К-21 при продаже на рейсы с пересадками или остановками в промежуточных аэропортах;

б) для оформления перевозки детей от 5 до 12 лет применяются билеты формы К-20 и К-22 (розового цвета). Билеты формы К-20 применяются в случае, когда взрослому пассажиру оформляется билет формы К-19; и К-22, когда взрослому пассажиру оформляется билет форма К-21;

в) для оформления перевозки взрослых пассажиров и их ручной клади по местным воздушным линиям протяженностью не более 525 км применяется бланковый билет формы К-23; для оформления перевозки детей за 50% тарифа взрослого пассажира – билет формы К-24.

Бланковые билеты формы К-19, К-20, К-21 и К-22 состоят из четырех частей: денежной сетки, собственно билета, контрольных талонов (от одного до трех) и копии билета. Билеты формы К-23 и К-24 состоят из корешка, собственно билета и контрольного талона.

Бланковые билеты формы "К" применяются только на внутренних воздушных линиях Аэрофлота.

Применять их для международных перевозок пассажиров категорически запрещено.

Бланковый билет формы "К" объединен с багажной квитанцией и называется "билет и багажная квитанция".

Билет и багажная квитанция имеют большое значение:

а) билет удостоверяет заключение договора воздушной перевозка пассажира (маршрут полета, дату вылета, время вылета, номер рейса, номер места, сведения о бронировании мест в пунктах пересадки или остановки);

б) в билете содержатся сведения о багаже пассажира (количество мест, вес багажа, сданного под ответственность перевозчика, вес ручной клади); при перевозке багажа сверх установленной нормы бесплатного провоза – номер квитанции платного багажа, а при объявлении ценности – размер объявленной ценности;

в) билет является документом, дающим право на получение багажа пассажира в пункте назначения (получения багажа);

г) билет является документом при перевозке пассажира;

д) билет содержит сведения об условиях воздушной перевозки пассажира и багажа;

е) дети до 12 лет могут перевозиться при взрослых, если это соответствующим образом отражено в билете.

Бланковый билет формы "К" должен иметь подпись кассира, дату выдачи билета, штамп места выдачи. Без контрольного талона (талонов) билет недействителен. Заполнение билета должно производиться разборчиво чернилами или шариковой ручкой. Наличие в билете помарок, подчисток или исправлений делают его недействительным.

Служебные билеты выдаются работникам подразделений ГВФ для полетов по делам службы, к месту отпуска или санаторно-курортного лечения (отдыха).

По сроку действия служебные билеты подразделяются на годовые и разовые. Годовые служебные билеты действительны в течение года (календарного) и рассчитаны на многократное применение в пределах срока действия, разовые служебные билеты действительны только для однократного полета в направлении "туда" или "туда и обратно" по указанному в билете маршруту.

По наличию льгот служебные билеты делятся на бесплатные и льготные. Годовые служебные билеты выдаются бесплатно, разовые служебные билеты бывают бесплатные, со скидкой 50 и 75% с тарифа.

По территории действия служебные билеты делятся на:

а) годовые и разовые билеты литер "Ц", а также разовые билеты литер "ЦА" для полетов по всем внутренним воздушным линиям Аэрофлота;

б) годовые и разовые билеты литер "У" для полетов по воздушным линиям территориального управления;

в) годовые и разовые билеты литер "М" для полетов по местным воздушным линиям /линиям, обслуживаемым авиагруппой, авиаотрядом, объединенным с аэропортом/.

В подразделениях ГВФ при определении вида служебного билета (литера – "Ц", "У" или "М") нет единообразия.

Годовые служебные билеты – литер "Ц" выдаются ГУ ГВФ (хозяйственным управлением ГУ ГВФ) для полетов по всем внутренним воздушным линиям Аэрофлота. Годовые служебные

билеты – литер "Ц" действительны на всех внутренних воздушных линиях союзного значения, а также местных воздушных линиях любого территориального управления (отдельной авиагруппы). Разовые служебные билеты – литер "Ц" выдаются для полетов по воздушным линиям, которые обслуживаются двумя или более территориальными управлениями (отдельными авиагруппами), например, воздушная линия, в которой аэропорт отправления входит в состав одного территориального управления, а аэропорт назначения – в состав другого.

Разовые служебные билеты – литер "ЦА" выдаются для полета работников центрального аппарата ГУ ГВФ по всем внутренним воздушным линиям Аэрофлота.

Служебные билеты литер "у" действительны для полетов по воздушным линиям данного территориального управления (отдельной авиагруппы).

Воздушная линия территориального управления (отдельной авиагруппы) полностью находится на территории данного управления или отдельной авиагруппы. К воздушным линиям управления (отдельной авиагруппы) относятся местные воздушные линии, а также воздушные линии союзного значения, если они начинаются и заканчиваются в пределах одного территориального управления (отдельной авиагруппы).

Годовые служебные билеты – литер "М" выдаются для полетов по воздушным линиям, обслуживаемым авиагруппой, авиаотрядом, авиаотрядом, объединенным с аэропортом. К воздушным линиям, обслуживаемым авиаотрядом (авиагруппой), следует относить воздушные линии, начинающиеся и заканчивающиеся в пределах данного отряда, авиагруппы. Аэропорт отправления и аэропорт назначения должны находиться в ведении одного авиаотряда или авиагруппы. Таким образом, годовой билет-литер "М", выданный отрядом или авиагруппой, будет действителен в пределах деятельности этого отряда, авиагруппы. Нам представляется, что авиаотряды (авиагруппы), самолеты которых обслуживают только линии союзного значения, выходящие за пределы этого отряда (авиагруппы) и даже территориального управления (например, отряд самолетов с ТРД или ТВД), не имеют права выдавать годовые служебные билеты – литер "М".

Разовые билеты – литер "М" предназначены для полетов по местным воздушным линиям, обслуживаемым авиагруппой, авиаотрядом.

## § 2. Порядок приобретения пассажирских билетов

Пассажиры воздушного транспорта перевозятся между всеми аэропортами ГВФ, открытыми для регулярных воздушных перевозок. Перечень аэропортов, открытых для пассажирских операций, опубликован в Указателе основных пассажирских маршрутов по внутренним воздушным линиям ГВФ, а также указателях местных воздушных линий территориальных управлений (отдельных авиагрупп).

Пассажирские билеты выдаются гражданам, достигшим 12 лет, в любом направлении по указателям маршрутов при условии внесения наличных денег или документов, дающих право на приобретение билета по безналичному расчету (полностью или частично): по воинскому требованию, лимитированной или нелимитированной чековой книжки, платежному поручению и др.

Продажа билетов производится в порядке живой очереди. Правом получения билетов вне очереди пользуются депутаты Верховного Совета СССР и союзных республик, начальствующий состав ГУ ГВФ, направляющийся в командировки по служебным билетам, пассажиры с детьми до 12 лет.

При приобретении пассажирского билета по общему правилу предъявления документа, удостоверяющего личность пассажира, не требуется.

В некоторых случаях, предусмотренных воздушным законодательством, пассажирские билеты выдаются лишь при предъявлении определенных документов.

Депутаты Верховного Совета СССР, депутаты Верховных Советов союзных республик, пользующиеся воздушным транспортом для выполнения депутатских обязанностей (бесплатно), должны предъявлять депутатские билеты и другие необходимые документы. [5]

Студенты вузов, учащиеся средних и специальных учебных заведений для получения билета с 50% скидкой с тарифа обязаны предъявить студенческий билет и другие документы. [6]

Выдача служебных разовых билетов-литер "Ц" и "У" производится кассами аэропортов и городских агентств на основании требований, выдаваемых подразделениями. Право выдачи требований на разовые служебные билеты имеют: хозяйственное управление ГУ ГВФ, учреждения и организации, непосредственно подчиненные ГУ ГВФ, (ГосНИИ ГВФ и др.) территориальные управления (отдельные авиагруппы); ремонтные предприятия; строительные организации; учебные заведения и другие самостоятельные учреждения и предприятия ГУ ГВФ; авиагруппы, авиаотряды, авиаотряды, объединенные с аэропортом, аэропорты. Другие подразделения правом выдачи требований не пользуются.

Инструкция о порядке выдачи служебных билетов устанавливает, что разрешение на выдачу служебного билета кассам дается главным (старшим) бухгалтером аэропорта (агентства) или его заместителем. На главных (старших) бухгалтеров возлагается обязанность до выдачи разрешения

на получение разового служебного билета проверить действительность и обоснованность требования:

- а) правомочие на выдачу требования данного вида;
- б) наличие подписей начальника (командира) подразделения и главного бухгалтера;
- в) наличие печати подразделения;
- г) предъявление требования в пределах срока его действия;
- д) соответствие вида служебного билета характеру полета, маршруту цели полета и праву на льготы.

При обнаружении требований, выданных с нарушением Инструкции о порядке выдачи служебных билетов главный (старший) бухгалтер обязан отказать в выдаче служебного билета, а если в требовании указан несоответствующий вид билета, то изменить наименование билета, подлежащего выдаче.

Это правило, установленное Инструкцией о порядке выдачи служебных билетов, должно строго выполняться. Отсутствие контроля со стороны главных (старших) бухгалтеров нередко приводит к нарушениям инструкций при выдаче служебных билетов.

Выдача разовых служебных билетов – литер "М" возложена на бухгалтерии авиагрупп, авиаотрядов, авиаотрядов и авиаэскадрилий, объединенных с аэропортами. Основанием для выдачи служебного билета – литер "М" являются требования или письменные распоряжения командиров авиагрупп, авиаотрядов, авиаотрядов и авиаэскадрилий, объединенных с аэропортом. Пассажирские билеты являются именными. Они действительны в отношении лиц, которыми или для которых они приобретены. Передача билета другому лицу запрещена. В случае обнаружения факта передачи пассажирского билета другому лицу билет отбирается и аннулируется. Стоимость отобранного билета не возвращается. Запрещается также передача другим лицам (в том числе и работникам ГВФ) служебных билетов.

### § 3. Срок годности пассажирских билетов

Все пассажирские билеты (за исключением годовых служебных билетов) действительны только для полета на самолете, вылетающем в сроки, указанные в билете. При изменении даты и времени вылета пассажира билет по общему правилу подлежит замене. Исключение составляют случаи, когда пассажир не мог вылететь из аэропорта отправления или промежуточного аэропорта по причинам, от него не зависящим. В этом случае пассажир должен быть отправлен из аэропорта ближайшим рейсом вне очереди. Не заменяются обычно разовые служебные билеты при изменении даты за вылета и номера рейса.

Воздушные перевозки пассажиров осуществляются не только на прямых рейсах (без пересадок и остановок). В пути пассажир нередко делает остановки, а при приобретении билетов "туда и обратно" разрыв между началом полета из пункта отправления и окончанием полета в пункте назначения может быть довольно продолжительным. Платные билеты (форма "К") действительны в течение одного года со дня выдачи. Исчисление срока годности пассажирского билета начинается с 24 ч. 00 мин. дня выдачи, оканчивается этот срок в полночь последнего дня по истечении года.

Действующими в ГУ ГВФ правилами установлен срок для производства перерасчета с пассажирами в случае отказа от полета, опоздания и т.д. Если пассажир обращается с просьбой произвести перерасчет по билету, который не был зарегистрирован, то перерасчет производится в течение срока действия билета (одного года). Если пассажир зарегистрировал билет (перед вылетом), то перерасчет с ним может быть произведен в течение шести месяцев.

При воздушных перевозках студентов по льготным тарифам срок действия льготных билетов ограничен сроком действия льготных тарифов. Например, в соответствии с Инструкцией от 12 октября 1963 г. о применении льготных тарифов на перевозки студентов по внутренним воздушным линиям ГВФ билет действителен с 10 ноября 1963 г. по 15 июня 1964 г. Перевозка студентов по льготным билетам после 15 июня 1964 г. разрешается только при отмене, перерыве и задержке рейсов по вине Аэрофлота, метеорологическим условиям или болезни студента, удостоверенной справкой лечебного учреждения.

Срок действия служебных билетов определяется Инструкцией о порядке выдачи служебных билетов. Служебные годовые билеты действительны в течение одного года. Однако каждый годовой служебный билет должен содержать указание о сроке действия билета. Разовые служебные билеты действительны в течение трех месяцев со дня выдачи. В связи с тем, что работники подразделений ГВФ, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к нему местностях, выезжают к месту отдыха сроком на 4-6 месяцев, срок действия служебного билета для этих работников – 6 месяцев.

### § 4. Обязательное страхование пассажиров воздушного транспорта

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что пассажиры, перевозимые на воздушных судах, подлежат обязательному государственному страхованию. Правила страхования пассажиров утверждаются Министерством финансов СССР по согласованию с ГУ ГВФ при Совете Министров

СССР. В настоящее время действуют Правила обязательного страхования пассажиров, утвержденные Министерством финансов СССР 22 сентября 1960 г. Обязательное страхование распространяется на всех пассажиров, независимо от их возраста и вида билета. Назначение обязательного страхования состоит в том, чтобы обеспечить устранение материальных потерь, вызванных случайностями воздушной перевозки.

На воздушных линиях ГВФ страховой сбор включен в стоимость билета (на билетах формы "К" и служебных билетах об этом имеется специальное указание).

При продаже (выдаче) пассажирского билета взывается страховой сбор. Размер страхового сбора зависит от стоимости билета. Страховой сбор взывается, в размере: 2,5 коп., если билет стоит до 20 коп.; 7,5 коп., если стоимость билета от 20 до 50 коп.; 17,5 коп. при стоимости билета от 51 коп. до 2 р. 50 к.; 25 коп. при стоимости билета свыше 2 р.50 к.

Депутаты Верховного Совета СССР, совершающие полет бесплатно, лица, совершающие полет бесплатно по служебным проездным билетам, а также дети до 5 лет считаются застрахованными без взимания страхового сбора.

Работники ГВФ, следующие к месту санаторно-курортного лечения по льготным билетам со скидкой в 50 или 75%, страхового сбора отдельно не уплачивают, так как этот сбор включен в соответствующую часть оплаченного тарифа.

Работники ГВФ, командированные по служебным делам и приобретающие билета за наличные деньги в кассах аэропорта (агентства) по полному тарифу или следующие по служебным билетам со скидкой 50%, оплачивают страховой сбор наличными деньгами в бухгалтерии подразделения при оформлении командировки.

Пассажиры считаются застрахованными с момента объявления посадки на самолет. Страхование прекращается после оставления пассажиром аэродрома в пункте назначения, указанном в проездном документе (билете). Транзитные пассажиры во время остановок и пересадок, вызванных условиями транспорта, также считаются застрахованными.

Если в пути следования в результате несчастного случая наступит смерть застрахованного или постоянная утрата им трудоспособности, то наследникам или пассажиру выплачивается страховая сумма. Выплата страховой суммы производится, если смерть или постоянная утрата общей трудоспособности наступили в течение года со дня несчастного случая. В случае смерти или полной постоянной утраты общей трудоспособности выплачивается страховая сумма в размере 300 руб. При частичной постоянной утрате трудоспособности выплачивается определенный процент страховой суммы, в зависимости от процента утраты общей трудоспособности.

При обязательном страховании пассажиров отношения складываются между двумя сторонами: одной стороной является страховщик (Госстрах СССР) тот, кто принимает на себя обязанность по выплате страховой суммы при наступлении страхового случая. Госстрах находится в ведении министерства финансов СССР. Другой стороной является страхователь (пассажир) – лицо, обязующееся уплатить определенный денежный взнос страховщику. Следует отметить, что отношения по обязательному страхованию пассажиров не являются договорными.

#### § 5. Комиссионный сбор при продаже билетов

Главным управлением ГВФ установлен единый для всех подразделений ГВФ комиссионный сбор. Размер комиссионного сбора зависит от стоимости билета. При цене билета свыше 10 руб. комиссионный сбор взывается в размере 35 коп.; при цене билета от 3 до 10 руб. – 15 коп.; при цене билета до 3 руб. комиссионный сбор не взывается.

Взыскание комиссионного сбора производится в случае продажи билета вне аэропорта (в агентствах, на железнодорожных станциях и т.д.). Комиссионный сбор взывается с пассажиров, приобретающих билеты за наличный расчет, по безналичному расчету и по воинским требованиям. С работников ГВФ, едущих по служебным билетам, комиссионный сбор не взывается.

#### § 6. Основные права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажиров

По договору воздушной перевозки пассажира между перевозчиком (воздушнотранспортным предприятием) и пассажиром заключается соглашение, по которому стороны взаимно берут на себя определенные обязательства и получают определенные права. Совокупность конкретных условий договора воздушной перевозки пассажира составляет содержание договора. Наличие договора воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача багажа – багажной квитанцией. Заключив договор, перевозчик обязан:

1. Перевезти пассажира и его багаж воздушным путем в пункт назначения на самолетах (вертолетах), принадлежащих воздушнотранспортному предприятию, по маршруту, который определяется пассажиром в соответствии с действующим расписанием и Правилами Аэрофлота.
2. Предоставить пассажиру определенное место на определенный рейс и дату. Вопрос о дате вылета, номере рейса и номере места решается при заключении договора воздушной перевозки (при приобретении билета). ГУ ГВФ требует обязательного указания номера места в билете.

3. Обеспечить определенные удобства и обслуживание в аэропорту и на борту самолета. В соответствии с Инструкцией по организации питания пассажиров многоместных самолетов пассажирам предоставляется питание за счет аэропортов ГВФ до трех раз в сутки согласно распорядку. Питание подается на борту самолета. При задержках вылета самолета в промежуточном аэропорту пассажиры обеспечиваются бесплатным местом в гостинице.
  4. В пределах установленной нормы перевезти бесплатно багаж (ручную кладь) пассажира на одном с ним самолете.
  5. Перевезти детей бесплатно или на льготных условиях (в зависимости от возраста).
  6. Вернуть деньги за проезд в случае отказа от полета в соответствии со статьей 88 Воздушного кодекса СССР и Правилами применения тарифов.
  7. Обеспечить безопасность пассажира во время полета и сохранность сданного им под ответственность перевозчика багажа.
  8. Возместить материальный ущерб за вред, причиненный пассажиру и багажу.
- Ряд обязанностей возлагается на пассажира. Пассажир обязан:
1. Уплатить стоимость проезда по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх установленной нормы за провоз багажа.
  2. Соблюдать правила пользования воздушным транспортом.
- За нарушение правил, установленных ГУ ГВФ, пассажиры привлекаются к административной ответственности в соответствии с гл.10 Воздушного кодекса СССР.
3. Возместить ущерб, причиненный воздушнотранспортному предприятию в результате несоблюдения установленных правил.

#### §7. Перевозка пассажиров на особых условиях

Перевозка депутатов Верховного Совета СССР. Постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 1 апреля 1958 г. установлено, что депутаты Верховного Совета СССР имеют право бесплатного пользования воздушным транспортом при выполнении ими депутатских обязанностей: выездах в Москву для участия в сессиях Верховного Совета СССР; работе постоянных комиссий Верховного Совета; выездах в избирательные округа для встречи с избирателями.

При полетах в Москву для участия в работе сессий Верховного Совета депутатам после опубликования указа Президиума Верховного Совета СССР о созыве Сессии вне очереди выдаются бесплатные билеты до Москвы, Выдача билета производится по предъявлению депутатского билета.

При полетах в Москву для работы в постоянных комиссии Верховного Совета депутату выдается бесплатный билет на самолет по предъявлении им депутатского билета и телеграммы Президиума Верховного Совета с приглашением принять участие в работе Постоянной комиссии.

При полетах на встречи с избирателями депутат предъявляет депутатский билет и письмо Президиума Верховного Совета союзной (автономной) республики или исполнительного комитета краевого (областного) Совета депутатов трудящихся.

При вылете из Москвы билеты выдаются депутатам по письменным заявкам финансово-хозяйственного управления Президиума Верховного Совета СССР и по предъявлении депутатского билета.

На выданных пассажирских билетах и на корешках билетов должны быть записаны фамилия, имя и отчество депутата, получившего билет, номер депутатского билета и сделана отметка о выдаче билета в кредит.

Расчеты за произведенные воздушные перевозки депутатов осуществляются в централизованном порядке в Москве финансово-хозяйственным отделом Президиума Верховного Совета СССР с последующим зачислением выручки соответствующему подразделению. Начальники территориальных управлений (отдельных авиагрупп) обязаны в течение 10 дней после отправки депутатов представить в финансовый отдел ГУ ГВФ счета с указанием фамилии, времени и отчества депутата, номера его депутатского билета, даты вылета и пункта назначения, номера билета и стоимости проезда.

Перевозка депутатов Верховного Совета РСФСР. В соответствии с постановлением Президиума Верховного Совете РСФСР от 15 августа 1968 г. депутаты Верховного Совета РСФСР имеют право бесплатного пользования воздушным транспортом при исполнении ими депутатских обязанностей – выездах в Москву для участия в работе сессий или постоянных комиссий Верховного Совета РСФСР, заседаниях Президиума Верховного Совета РСФСР, а также при выездах в избирательные округа для встречи с избирателями.

Выдача бесплатных билетов депутатам Верховного Совета РСФСР производится кассами агентств (аэропортов) в порядке, установленном Постановлением Президиума Верховного совета РСФСР от 15 августа 1963 г. и приказом Начальника ГУ ГВФ от 6 сентября 1963 г. [7]

Перевозка студентов на льготных условиях. ГУ ГВФ в определенные периоды (обычно это периоды спада коммерческой загрузки на воздушных линиях Аэрофлота) устанавливает скидки для студентов.



В 1963 г. такая скидка установлена в размере 50% от тарифа и действует с 10 ноября 1963 г. по 15 июня 1964 г. Эта скидка предоставлена студентам высших учебных заведений, курсантам военных училищ и училищ ГВФ, учащимся средних специальных учебных заведений, курсантам суворовских и нахимовских училищ. Студенческая скидка предоставляется также иностранным студентам высших учебных заведений, техникумов и средних специальных учебных заведений, обучающихся в СССР для полетов по внутренним воздушным линиям ГВФ.

Скидка не предоставляется слушателям военно-учебных заведений, имеющим офицерские звания, а также слушателям высших партийных школ и Высшего авиационного училища ГВФ.

Условия предоставления студенческих скидок, порядок оформления билетов в перерасчете с пассажирами по билетам со студенческой скидкой определены специальной инструкцией ГУ ГВФ.

Перевозка туристов на льготных условиях. В целях повышения рентабельности самолетомоторного парка в период снижения пассажиропотоков (осень, зима и весна) [8] разрешено заключать с городскими экскурсионными бюро, а также предприятиями и учреждениями договоры на групповые перевозки туристов по отдельным незагруженным линиям ГВФ. Договоры заключаются с разрешения начальника территориального управления (отдельной авиагруппы). Туристам предоставляется скидка 20% от тарифа взрослого пассажира при группе не менее 15 человек, а руководителю туристской группы (если она более 24 человек) бесплатный билет. Выделение специальных самолетов (внерейсовых) разрешается только на 100-местных вариантах Ту-104, Ил-18 и Ан-10 при условии оплаты организациями за все пассажирские кресла в оба конца.

При перевозке туристов должны соблюдаться следующие требования: перевозка оформляется групповым билетом; расчеты за перевозку производятся за наличный расчет, по безналичному расчету и чеками из лимитированных книжек; перевозка осуществляется на прямых рейсах (без пересадок в пути следования и без остановок).

Пользование воздушным транспортом при поездках в служебные командировки. Совет Министров СССР Постановлением от 10 марта 1962 г. установил, что ответственные работники и специалисты с разрешения руководителей учреждений и предприятий имеют право пользоваться воздушным транспортом независимо от дальности поездки. Постановлением Совета Министров СССР отменено ранее действовавшее правило п.2 Постановления СНК СССР от 19 июня 1940 г., которым устанавливалось, что воздушным транспортом при поездках в командировки можно пользоваться на расстояния, превышающие одни сутки езды по железной дороге.

Перевозка некоторых должностных лиц, не являющихся работниками ГВФ, воздушным транспортом по служебным билетам ГВФ. В случаях, специально предусмотренных соответствующими актами ГУ ГВФ, работникам ряда учреждений и организаций для полетов по воздушным линиям выдаются разовые служебные билеты, установленные Аэрофлотом, например, согласно приказу начальника ГУ ГВФ работники прокуратуры, выезжающие для расследования летных происшествий, пользуются правом на получение бесплатного служебного билета.

#### §8. Перевозка детей и больных

Дети перевозятся воздушным транспортом на основе установленных правил. Перевозка детей в возрасте до 12 лет может производиться только при взрослых пассажирах. Дети до 5 лет провозятся бесплатно; от 5 до 12 лет с оплатой 50% полного тарифа. При одном взрослом пассажире может провозиться бесплатно только один ребенок до 5 лет. Если при взрослом пассажире перевозится двое или более детей до 5 лет, то бесплатно может быть перевезен только один ребенок, а остальные дети до 5 лет перевозятся по билетам, оплаченным в 50% полного тарифа. По общему правилу количество детей до 5 лет, перевозимых на самолете бесплатно, не ограничено (практически каждый пассажир имеет право провезти при себе ребенка до 5 лет бесплатно). Исключение из этого правила составляет перевозка детей до 5 лет на легкомоторных самолетах.

Действующим законодательством определено, что сверх установленного количества мест разрешено провозить детей до 5 лет (бесплатно) не более трех на самолете Ан-2 и не более одного на самолетах Як-12, Са-45, А-145, Л-200А. Возраст детей определяется на день начала перевозки. Больные пассажиры допускаются к воздушной перевозке, если действующие правила не содержат специальных положений, запрещающих перевозку больных. В соответствии с Правилами перевозки 1953 г. не допускаются к перевозке лица, находящиеся в таком болезненном состоянии, которое угрожает опасностью как самому больному, так и окружающим (например, психические или заразные заболевания). Приказом Министерства здравоохранения СССР и ГУ ГВФ №29/48 от 26 января 1959 г. установлены временные противопоказания к авиатранспортировке тяжелобольных на рейсовых самолетах ГВФ. Перечень таких заболеваний дан в приложении к Правилам перевозок 1953 г. (в редакции 1959 г.).

Носилочные и тяжелобольные могут быть допущены к авиаперевозке при наличии разрешения лечащих врачей местных органов здравоохранения. Если носилочный или тяжелобольной направляется для лечения в Москву, то должно быть письменное разрешение Министерства здравоохранения СССР или РСФСР на их проезд с указанием о приеме этих больных одним из лечебных учреждений Москвы.

## §9. Условия воздушной перевозки багажа и ручной клади

При перевозках на внутренних воздушных линиях ГВФ следует различать понятия багаж и ручная кладь.

Багажом являются личные вещи пассажира, сданные им для перевозки воздушно-транспортному предприятию под его ответственность. На багаж выдается багажная квитанция (она объединена вместе с пассажирским билетом формы "К") и отрывной талон номерной багажной бирки.

Ручная кладь это личные вещи пассажира, взятые им с собой в кабину самолета под личную ответственность за их сохранность. Багаж и ручная кладь подлежат обязательному взвешиванию.

Помимо багажа и ручной клади пассажир имеет право провозить с собой вещи, которые не подлежат взвешиванию. Круг таких вещей ограничен. К ним относятся: дамская сумочка или папка; плед; пальто; шуба или плащ; зонтик или трость; печатные издания для чтения в полете; питание для ребенка; детская дорожная колыбелька; кресло-коляска для инвалидов. Если перечисленные вещи пассажира будут упакованы в багаж или ручную кладь, то они подлежат взвешиванию на общих основаниях. Общий вес вещей, не подлежащих взвешиванию, не должен превышать 5 кг (исключая вес кресла-коляски для инвалидов).

Каждый пассажир, имеющей билет, оплаченный не менее 50% полного тарифа, может в пределах установленной нормы бесплатно провозить багаж или ручную кладь. Норма бесплатного провоза багажа зависит от типа самолета, которым осуществляется перевозка пассажира. На самолетах с газотурбинными двигателями, как правило, норма бесплатного провоза багажа равна 30 кг, на поршневых самолетах 20 кг., на одномоторных самолетах, вертолетах Ми-1, Супер-Аэро и др. – 10 кг. Для членов экипажа самолета норма свободного провоза багажа равна 10 кг.

Багаж пассажира принимается по предъявлении пассажирского билета до любого пункта по маршруту следования пассажира и перевозится вместе с пассажиром на одном с ним самолете.

Багаж и ручная кладь оформляются багажной квитанцией, которая объединена с пассажирским билетом. В багажной квитанции указывается количество мест и вес багажа. Если пассажир везет с собой багаж в количествах, превышающих норму свободного провоза, то в багажной квитанции указывается номер квитанции платного багажа.

К багажу и ручной клади пассажиров предъявляется ряд требований:

а) по каждому билету от пассажира принимается багаж и ручная кладь в пределах нормы бесплатного провоза (соответственно 30, 20 или 10 кг). Багаж и ручная кладь, предъявленные в количествах, превышающих указанную норму, могут быть приняты к перевозке при наличии свободного тоннажа. Если багаж, превышающий норму бесплатного провоза, не может быть отправлен на одном самолете с пассажиром, то его отправляют на другом самолете с оплатой по багажному тарифу. Такой багаж оформляется грузовой накладной (в графе "наименование груза" указывается "несопровождаемый багаж")

б) вес каждого места багажа и ручной клади не должен превышать пределов, установленных перевозчиком. По общему правилу не принимают в качестве багажа места весом менее 5 кг и более 80 кг. Вес ручной клади не должен превышать в одном месте 20 кг. На самолетах с ГТД вес ручной клади ограничен 5 кг;

в) размер багажа и ручной клади не должен превышать 40х60х100 см. Багаж и ручная кладь, превышающие указанный размер, могут быть перевезены лишь с разрешения начальника аэропорте!

г) предметы и вещества, входящие в номенклатуру опасных грузов, не принимаются в качестве багажа и ручной клади. Исключение составляют пробы нефтепродуктов, которые могут перевозиться в качестве ручной клади на самолетах с поршневыми двигателями. При этом вес пробы нефтепродуктов в упаковке не должен превышать 15 кг и размер упаковки должен быть не более 50х50х70 см. Лицо, перевозящее пробу нефтепродуктов (пассажир), должно иметь специальное разрешение (доверенность). Перевозка пробы оформляется грузовой накладной для перевозки опасных грузов (с красной полосой по диагонали);

д) охотничьи ружья, патроны, бинокли, кино и фотоаппараты, радиоприемники (в том числе малогабаритные) допускаются к перевозке только в упакованном виде;

е) деньги, драгоценности, а также предметы, требующие особого внимания (хрупкие предметы, документы и т.д.), перевозятся только в качестве ручной клади;

ж) при согласии начальника аэропорта и разрешении органов ветеринарного надзора принимаются к перевозке в качестве багажа или ручной клади мелкие животные и птицы. За перевозку мелких животных и птиц взимается плата по багажному тарифу, увеличенному на 50%; при этом вес животных вместе с весом клетки не входит в норму бесплатного провоза багажа.

Багаж, сдаваемый пассажиром к перевозке под ответственность перевозчика, должен иметь упаковку, обеспечивающую сохранность содержимого при обычных мерах обращения.

Каждое место багажа маркируется. Маркировка наносится в виде багажных бирок. В багажной бирке указывается пункт отправления и назначения, количество мест и общий вес багажа в килограммах, номер рейса и фамилия пассажира. В отрывном талоне багажной бирки содержится указание

номера рейса, пункта отправления и назначения. На обороте багажной бирки и отрывного талона ставится персональный штамп багажного кладовщика, принявшего багаж пассажира к перевозке. Четкое и ясное заполнение багажной бирки является гарантией для ликвидации засылок, утерь и хищений багажа.

Ручная кладь пассажира маркируется путем навешивания бирки "В кабину" или "Ручная кладь".

Бирка "В кабину" дает право пассажиру провозить ручную кладь в кабине самолета и удостоверяет, что ручная кладь взвешена. Этот вид бирки применяют на рейсах, где вещь пассажира перевозят в качестве багажа (под ответственность перевозчика).

Бирка "Ручная кладь" также дает право провозить ручную кладь в кабине самолета и удостоверяет, что ручная кладь взвешена. Этот вид бирки применяют только на рейсах поршневых самолетов и вертолетов, на которых все вещи пассажира перевозят под наблюдением и ответственностью пассажира. При посадке пассажира в самолет бирки "В кабину" или "Ручная кладь" должны погашаться (путем перечеркивания).

При сдаче багажа к воздушной перевозке под ответственность перевозчика пассажир имеет право объявить ценность на багаж. Размер объявленной ценности устанавливается пассажиром. Однако этот размер не должен превышать действительной стоимости багажа. Перевозчик имеет право проверить содержимое багажа и соответствие размера объявленной ценности действительной стоимости. При разногласиях в оценке багажа между пассажиром и перевозчиком багаж перевозится без объявленной ценности.

Действующие правила не указывают порядок объявления ценности при перевозке пассажиром нескольких вещей. Полагаем, что пассажиру следует предоставить право объявить ценность как на все места багажа в целом (общую ценность), так и на каждое место в отдельности. В этом случае в квитанции платного багажа должно быть указано количество мест, на которые объявлена ценность, а также размер ценности.

Перевозка багажа с объявленной ценностью имеет на воздушном транспорте принципиальное значение. За багаж, перевозимый без объявленной ценности, перевозчик несет ограниченную ответственность (1 руб. за килограмм брутто сданного к перевозке багажа). Однако, как правило, багаж перевозится без объявления ценности. Это можно объяснить двумя моментами: во-первых, подразделения недостаточно проводят разъяснительную работу среди пассажиров о значении объявления ценности на багаж и, во-вторых, до последнего времени размер сбора за объявленную ценность был слишком велик (2% от суммы объявленной ценности).

За объявление ценности с пассажира взимается сбор. Размер сбора составляет 5 коп. за каждый 10 руб. объявленной ценности. Сбор за неполные 10 руб. объявленной ценности взимается как за полные 10 руб. Оплата сбора за объявленную ценность удостоверяется выдачей квитанции платного багажа.

Выдача багажа по общему правилу производится в аэропорту назначения, указанном в багажной бирке. Для получения багажа необходимо предъявить багажную квитанцию (она объединена с пассажирским билетом) и багажную бирку. Прибывший багаж хранится бесплатно в течение суток, считая с полуночи дня прибытия. За хранение багажа в последующее время взимается сбор в установленном размере. Багаж, не полученный в течение 30 суток, считается не востребуемым и подлежит реализации.

Пассажир имеет право получить багаж и в промежуточном аэропорту, если он предупредит об этом перевозчика.

Выдача багажа при утере пассажиром багажной квитанции или отрывного талона багажной бирки может быть произведена при условии:

- а) предъявления достаточных доказательств, принадлежности багажа данному лицу (перечисление предметов, находящихся в багаже, описание характерных предметов и т.д.);
- б) выдачи перевозчику расписки с указанием фамилии, имени и отчества получателя багажа, наименования предъявленного документа и его номера, адреса получателя, а также количества мест и веса багажа.

## Глава II. УСЛОВИЯ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Грузом считается имущество, сдаваемое в воздушной перевозке под ответственность воздушнотранспортного предприятия, за исключением багажа, ручной клади и почты. Перевозить воздушным транспортом в качестве груза можно все предметы, кроме тех, которые запрещены ГУ ГВФ.

Все грузы, перевозимые Аэрофлотом, в зависимости от их характера можно разделить на четыре группы, обычные, скоропортящиеся, опасные и грузы с особыми свойствами.

Перевозка грузов воздушным транспортом может осуществляться: по планам, утвержденным в установленном порядке; по предварительным заявкам грузоотправителя, принятым перевозчиком; мелкими партиями (в том числе домашние вещи) по мере предъявления.

### §1. Порядок приема, перевозки и выдачи грузов

Прием груза к перевозке производится при наличии договора воздушной перевозки, который удостоверяется грузовой накладной. Порядок приема груза установлен Воздушным кодексом СССР, а также правилами и инструкциями ГУ ГВФ, Грузоотправитель до предъявления груза к перевозке обязан подготовить его в соответствии с требованиями Аэрофлота.

Требования к таре опубликованы в Справочнике на тару и упаковку грузов по государственным общесоюзным стандартам (части 1 и 2, Стандартиздат, 1949) и в Справочнике по таре и упаковке грузов (Трансжелдориздат, 1961).

Воздушный кодекс СССР запрещает прием груза к перевозке в неисправной таре и упаковке, а также таре и упаковке, не соответствующей свойствам груза и условиям перевозки.

Предъявляемые к перевозке грузы должны иметь отправительскую маркировку. Маркировка наносится грузоотправителем (поэтому она и называется отправительской). На каждом месте груза указывается аэропорт отправления и аэропорт назначения, наименование и адрес отправителя и получателя груза. Если груз требует особых мер предосторожности, то грузоотправитель наносит специальную маркировку: "осторожно", "не бросать", "не кантовать", "стекло", "беречь от сырости", "верх" и т.д.) опасные и скоропортящиеся грузы маркируются особо). Отправительская маркировка должна наноситься в точном соответствии с грузовой накладной. Буквы и цифры должны быть четкими и легко читаться.

До завоза груза в аэропорт грузоотправитель заполняет грузовую накладную (безномерной экземпляр). Форма грузовой накладной и порядок ее заполнения установлен ГУ ГВФ. В грузовой накладной отправитель груза обязан указать точно наименование аэропорта отправления и аэропорта назначения а также почтовый адрес отправителя и получателя. Сокращенное наименование отправителя или получателя запрещается. В накладной указывается точное наименование груза, род упаковки, число мест и вес, а в случае необходимости его особые свойства.

Заполненная грузовая накладная предъявляется в контору коммерческого склада аэропорта отправления, где производится тщательная проверка сведений, внесенных грузоотправителем. Необходимо убедиться, что все графы накладной аккуратно заполнены. Особое внимание должно быть уделено проверке правильности заполнения графы, касающейся получателя груза; наименования аэропорта назначения, точности наименования грузополучателя, а также его адреса. Наименование аэропорта назначения должно соответствовать действующим в ГВФ указателям и справочникам. Малейшая неточность в названии пункта назначения, может привести к засылке груза не по назначению. В Ленинградском аэропорту был принят к перевозке груз с назначением Ухта, КАССР. При проверке грузовой накладной работники грузового склада не обратили внимания на то, что Ухта имеется в Коми АССР и в Карельской АССР. Груз был отправлен в Ухту Коми АССР, а нужно было отправить в Ухту Карельской АССР. В результате этой ошибки работники геологической партии не смогли получить в срок очень важный груз.

После проверки накладной, заполненной грузоотправителем, на безномерном экземпляре начальник отдела перевозок аэропорта (начальник коммерческого склада) визирует накладную, указывая дату, на которую разрешено принять груз к отправке. В соответствии с полученным разрешением грузоотправитель доставляет груз в аэропорт отправления.

Заведующий складом (кладовщик) проверяет состояние тары и упаковки и устанавливает, сможет ли груз в данной таре выдержать воздушную перевозку до пункта назначения, погрузку, выгрузку и перевалку. Если будет обнаружена неисправность тары, то по требованию перевозчика недостатки тары должны быть устранены силами грузоотправителя. При невозможности исправить тару груз к перевозке не принимается. Груз, принимаемый к перевозке без упаковки, тщательно осматривается (проверяется его целостность, отсутствие деформаций и т.д.).

Внутреннее состояние груза по общему правилу не проверяется. Грузоотправитель несет ответственность за неправильное наименование груза, несообщение его особых свойств, невыполнение правил и требований по подготовке груза к перевозке.

В аэропорту отправления при приемке груза к отправке обязательно должен быть определен его вес, который указывается в грузовой накладной и скрепляется подписью кладовщика аэропорта отправления. По общему правилу взвешиванию подлежит каждое место в отдельности. При приемке груза, упакованного в стандартную однотипную тару, допускается взвешивание всей партии или ее части.

Грузоотправитель имеет право объявить ценность на предъявленный к перевозке груз. Цель объявления ценности ускорять возмещение ущерба, причиненного перевозчиком в случае утраты, хищения или порчи груза. Объявленная ценность не должна превышать действительной стоимости. В случае разногласий между грузоотправителем и перевозчиком по вопросу размера ценности стоимость отправляемого груза должна быть документально подтверждена отправителем. Если отправитель не сможет доказать документально стоимость груза, то груз принимается к перевозке без объявленной ценности.

Объявление ценности право грузоотправителя. Однако в соответствии с §59 Правил перевозок 1953 г. объявление ценности обязательно для тех грузов, действительную стоимость которых в случае

утраты невозможно определить (драгоценные металлы, драгоценные камни, произведения искусства, антикварные вещи, ковры, домашние вещи).

За объявление ценности взимается сбор в размере 5 коп. за каждые 10 руб. объявленной ценности. Неполные 10 руб. считаются полными.

Грузы, отправляемые с объявленной ценностью, должны быть помещены в прочную тару и опломбированы.

Заполненный экземпляр грузовой накладной поступает к тарификатору (кассиру). На основании первого экземпляра грузовой накладной под копирку производится заполнение еще трех экземпляров накладной. После уплаты стоимости перевозки груза и сборов (за объявление ценности и т.д.) груз с первым и третьим экземплярами накладной поступает на склад перевозчика, а грузоотправителю вручается второй экземпляр накладной, подтверждающий наличие договора воздушной перевозки груза. [9] Четвертый экземпляр накладной остается в аэропорту отправления и служит для учета осуществленных перевозок грузов.

## §2. Сроки доставки груза

Воздушнотранспортное предприятие, заключая договор воздушной перевозки груза, берет на себя обязательство доставить получателю груз в сроки, установленные Правилами перевозок 1953 г.

Под сроком доставки груза следует понимать установленное время, необходимое для перевозки груза из пункта отправления (с момента принятия груза к перевозке) в пункт назначения. Это время складывается из времени на отправление, времени на перевозку, дополнительного времени для операций с грузом в пути (перевалка транзитных грузов в т.д.).

Грузы, принятые к перевозке на склады аэропортов, должны быть отправлены по назначению не позднее, чем через 72 часа после приемки (считая от начала суток, следующих за днем приемки).

Время в пути определяется расписанием движения самолетов по маршруту от аэропорта отправления до аэропорта назначения.

Если груз отправлен в пункт назначения транзитом с перегрузкой в промежуточном аэропорту, то на производство перегрузки дается дополнительный срок не более 36 часов (для каждого аэропорта перегрузки).

В аэропорту назначения дается еще льготный срок до одних суток со дня истечения срока доставки. По истечении этого льготного срока доставка груза считается просроченной.

Наличие установленных законом сроков доставки грузов имеет большое значение: во-первых, является обязательством для перевозчика, неисполнение этого обязательства влечет штрафные санкции; во-вторых, оказывает дисциплинирующее влияние на воздушнотранспортные предприятия; в-третьих, дает возможность грузоотправителю определить время прибытия груза в пункт назначения.

К грузам, перевозимым воздушным транспортом, предъявляются следующие требования.

Предельный размер каждого места груза определяется размерами загрузочных люков самолета в его грузовых помещениях и не должен превышать 50х50х100 см, а вес 80 кг. Если место груза превышает установленные размеры в вес, то оно соответственно считается громоздким и тяжеловесным. Громоздкие и тяжеловесные грузы могут быть приняты с разрешения начальника аэропорта. Максимальный вес отдельного места тяжеловесного груза не может превышать 1000 кг. Сроки доставки громоздких и тяжеловесных грузов определяются в каждом отдельном случае начальником аэропорта и об этом делается отметка в грузовой накладной.

Громоздкие и тяжеловесные грузы по общему правилу принимаются к перевозке на прямые рейсы. Хотя действующими правилами не допускается оформление одной грузовой накладной партией груза весом более 1000 кг, на практике встречаются случаи, когда приходится груз, оформленный одной накладной, отправлять из начального или транзитного аэропорта по частям на двух или более очередных самолетах. Перевозка каждой части такого груза оформляется досылочными к грузовой накладной. Досылочная к грузовой накладной выписывается в трех экземплярах: первый экземпляр – досылочная к грузовой накладной; второй – копия досылочной к грузовой накладной и третий – корешок к досылочной к грузовой накладной.

С первой частью груза следуют первый и третий экземпляры грузовой накладной и два экземпляра досылочной (первый и второй экземпляры). Третий экземпляр досылочной остается в аэропорту отправления. Со второй частью груза следуют две экземпляра досылочной, выписанной для данной части груза. Третий экземпляр также остается в аэропорту отправления и так далее.

При перевозке груза частями по досылочным срок отправки доставки всей партии груза по данной накладной определяется по времени отправки и доставки последней партии груза.

При перерыве движения самолетов в направлении пункта назначения последний может быть отправлен железнодорожным, автомобильным или водным транспортом, если это обеспечит более быструю доставку груза к месту назначения, чем самолетами после возобновления движения. Груз, принятый к перевозке воздушным транспортом с объявленной ценностью, отправляется другим соответствующим видом транспорта также с объявленной ценностью.

Отправка грузов транзитом с перегрузкой в промежуточных аэропортах допускается при соблюдении следующих правил:

а) в аэропорту отправления такой груз принимается к перевозке только при наличии письменного предварительного согласия аэропорта перегрузки или указания ГУ ГВФ; не требуется предварительного запроса аэропорта перевалки, если отправляется габаритный транзитный груз в аэропорты перегрузки для дальнейшей перевозки на самолетах с ГТД (Ту-104, Ил-18, Ан-10). При этом должны соблюдаться следующие требования: на каждый начальный рейс количество транзитного груза не должно превышать 1000 кг; аэропорт перегрузки должен быть первым пунктом перевалки, имеющим прямое сообщение до аэропорта назначения или второй перевалки, где есть также начальные прямые рейсы самолетов ГТД (Ту-104, Ил-18, Ан-10);

б) громоздкие и тяжеловесные грузы в аэропорту отправления принимаются к перевозке при наличии предварительно согласия начальника аэропорта;

в) транзитный груз, прибывший в аэропорт перегрузки должен быть отправлен по назначению очередным рейсом, не позднее чем через 36 часов после прибытия. Города, имеющие в своем составе несколько аэропортов, считаются одним пунктом.

Запрещается принимать к перевозке с перегрузкой (транзитом) опасные и скоропортящиеся грузы, а также тяжеловесы свыше 200 кг. Не допускается отправка грузов с перевалкой если имеется прямой рейс из пункта отправления. По общему правилу не принимаются к перевозке грузы с перевалкой более, чем в двух пунктах.

Воздушный кодекс СССР значительно расширяет права грузоотправителя в части распоряжения грузом. В соответствии со статьей 98 Воздушного кодекса СССР грузоотправитель имеет право: получить обратно груз, сданный к перевозке, до его отправления; изменить указанного в грузовой накладной получателя груза до выдачи груза адресату; распорядиться грузом в случае непринятия его получателем и в случае невозможности выдачи его получателю; распорядиться грузом в случае перерыва или прекращения движения воздушных судов. По ранее действовавшим Правилам права грузоотправителя на груз заканчивались с момента отправки груза из аэропорта отправления и переходили к грузополучателю.

Груз, прибывший в аэропорт назначения, выдается грузополучателю, указанному в грузовой накладной. В день прибытия груза аэропорт назначения обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза. Прибывший груз хранится на складе аэропорта.

Груз, не полученный грузополучателем, в течение 80 суток со дня уведомления, считается невостребованным. Невостребованный груз подлежит реализации в порядке, установленном Советом Министров СССР.

За хранение груза взимается плата согласно Правилам применения тарифов.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз, прибывший в его адрес. Исключение составляет случай, когда груз прибывает поврежденным или испорченным настолько, что исключается возможность полного или частичного использования его по первоначальному назначению.

В случае, если между грузополучателем и грузоотправителем возникнут разногласия (засылка груза без согласования с грузополучателем, в количествах больших, чем было заказано и т.д.), то эти разногласия не должны касаться перевозчика. Грузополучатель обязан принять груз, прибывший в его адрес на так называемое ответственное хранение, в котором понимается обязательное для получателя груза, отказавшегося от его оплаты, хранение в распоряжении поставщика (без права пользования этим грузом).

Грузоотправитель имеет право назначать сопровождающих груз. Обязанность сопровождающих состоит в том, что должны следить за целостность и сохранностью груза и нести за него ответственность. Лицо, сопровождающее груз, является пассажиром и должно иметь пассажирский билет установленного образца.

### §3. Перевозка скоропортящихся грузов

К скоропортящимся грузам относятся грузы, которые в обычных условиях подвержены быстрой порче. К таким грузам принадлежат: фрукты, овощи, мясо, рыба, масло, жиры, колбасы, живые растения, саженцы, цветы живые, мальки, вакцины, консервированная кровь, биологические препараты и др.

Постановлением Совета министров СССР предусмотрено значительное расширение воздушных перевозок скоропортящихся грузов и, прежде всего, ранних овощей, фруктов, рыбных продуктов и т.д.

Перевозка скоропортящихся грузов самолетами ГУ ГВФ производится на основе государственных планов, ежегодно утверждаемых Правительством СССР.

В соответствии с утверждённым планом подразделения Аэрофлота (территориальное управление, отдельная авиагруппа, аэропорт) заключают письменные договоры с грузоотправителями. В этих договорах должны быть указаны:

а) обязательства сторон, заключивших договор;

б) порядок и время завоза скоропортящихся грузов;

в) необходимость сопровождения груза в пути;

г) требования к качеству груза;

д) ответственность сторон за невыполнение взятых на себя обязательств;

К договору прилагается план перевозок скоропортящихся грузов. Типовая форма письменного договора на перевозку скоропортящихся грузов (овощей, плодов, ягод) по воздушным линиям ГВФ установлена начальником ГУ ГВФ.

От государственных и кооперативных организаций могут быть приняты грузы и без договоров. Однако в этом случае скоропортящийся груз должен сопровождаться представителем грузоотправителя, а если груз отправляется без сопровождающего, то он должен быть опломбирован. От отдельных граждан скоропортящиеся грузы могут приниматься только при наличии разрешения начальника аэропорта.

Скоропортящиеся грузы, перевозимые воздушным транспортом, должны отвечать ряду специальных требований:

а) качество скоропортящихся грузов должно соответствовать требованиям, установленным стандартами и республиканскими техническими условиями (РТУ). РТУ, например, содержит детальное перечисление качественных показателей каждого вида овощей или фруктов – сорт товарный, размеры, требования к внешнему виду для каждого сорта, допустимые повреждения и т.д.;

б) скоропортящиеся грузы должны быть упакованы в исправную, отвечающую требованиям ГОСТа тару. Так, для упаковки плодоовощей применяются ящики, изготовленные по ГОСТу 841657 1,2 8 14 типов; сельскохозяйственные продукты, отправляемые колхозами, могут приниматься к перевозке в нестандартной таре;

в) качество скоропортящихся грузов должно быть удостоверено соответствующими удостоверениями (сертификатами) или свидетельствами. В удостоверении указывается наименование грузоотправителя в аэропорт отправления, наименование грузополучателя в аэропорт назначения, наименование скоропортящегося груза и указание его товарного сорта, вес брутто и нетто по каждому сорту, номер удостоверения о качестве и дата его выдачи, номер грузовой накладной, номер партии;

г) на упаковке скоропортящихся грузов должна быть специальная маркировка. На каждую единицу упаковки прикрепляется ярлык с обозначением наименования заготовителя, наименования груза, сорта по РТУ, веса нетто, даты упаковки, номера укладчика, наименования или номера упаковочного пункта.

Завоз скоропортящихся грузов, подлежащих отправке, производится к моменту загрузки в самолет, но не позже, чем за три часа до вылета. Если самолет вылетает в ранние утренние часы, то груз может быть завезен ночью, но не ранее чем за шесть часов до вылета самолета. Категорически запрещается завозить скоропортящиеся грузы в количествах, больших, нежели может быть погружено на самолет, или подвозить груз с целью накопления без уверенности в его своевременной отправке. Скоропортящийся груз должен быть вывезен из аэропорта отправления в течение 24 часов с момента поступления.

В случае ухудшения метеорологических условий по распоряжению начальника отдела перевозок подвоз скоропортящихся грузов может быть временно прекращен, а принятый груз, при невозможности отправки его самолетом в течение суток, должен быть вывезен с территории аэропорта. При возврате груза отправителю составляется акт и производится взвешивание возвращаемого груза. Результаты взвешивания груза заносятся в акт.

Перед приемом груза к перевозке кладовщик обязан проверить наличие качественных удостоверений, обращая главное внимание на дату выдачи удостоверения и срок транспортировки груза, а также на состояние принимаемых грузов, соответствие их РТУ, качество тары.

Если скоропортящийся груз перевозится с сопровождающим то проверка качества груза и тары не производится. Взвешивание груза производится один раз у самолета перед погрузкой».

Погрузка и размещение груза в самолете должны производиться так, чтобы:

а) исключалось повреждение груза;

б) имелся свободный доступ воздуха (вентиляция груза);

в) было надежное крепление груза, исключающее его перемещение, все необходимые средства крепления мест (рейки, крепежный материал и др.) должны быть выделены грузоотправителем.

Специально выделенный член экипажа (второй пилот или бортпроводник) несет ответственность за правильность загрузки самолета скоропортящимся грузом.

после вылета самолета со скоропортящимся грузом аэропорт отправления должен телеграфом или по радио сообщить в аэропорт назначения время вылета самолета, номер рейса, количество груза и адрес получателя груза. Отправитель груза в свою очередь обязан сообщать об отправке груза грузополучателю.

При перевозке скоропортящегося груза на самолете должна быть выключена отопительная система и поддерживаться температура в пределах от + 1 до + 4°С. За грузом должно осуществляться постоянное наблюдение (со стороны сопровождающего или члена экипажа).

В промежуточном аэропорту должны быть приняты меры к беспрепятственному обслуживанию самолетов со скоропортящимися грузами. Если имеет место неисправность перевозка, то неисправность устраняется, а по поводу неисправности составляется акт в четырех экземплярах: первый экземпляр вручается командиру корабля; второй следует с самолетом в аэропорт назначения; третий направляется начальнику отдела перевозок территориального управления (отдельной авиагруппы); четвертый остается в делах аэропорта.

В случае длительных задержек самолетов в промежуточных аэропортах (когда нет гарантии отправки груза в течение ближайших суток) начальник аэропорта обязан:

а) поставить в известность начальника аэропорта отправления и аэропорта назначения о задержке самолета;

б) обратиться в отдел торговли с просьбой выслать эксперта бюро товарных экспертиз для осмотра состояния груза.

В соответствии с письменным заключением эксперта груз или отправляется по назначению (заключение эксперта прикладывается к грузовой накладной) или подлежит реализации через торговые организации.

Акт о результатах осмотра, определения качества и оценки груза составляется экспертом в четырех экземплярах. О снятии груза и передаче его торгующей организации составляется коммерческий акт также в четырех экземплярах. Первый экземпляр акта экспертизы и коммерческого акта передается торгующей организации, второй остается в делах аэропорта; третий и четвертый прилагаются к грузовой накладной и следуют в аэропорт назначения, где по одному экземпляру вручается получателю, а другой экземпляр акта экспертизы и коммерческого акта остается в аэропорту назначения.

Полученные от реализации суммы перечисляются в аэропорт назначения для перечисления их получателю груза. В аэропорту назначения для скоропортящихся грузов выделяются специальные площадки, на которых производятся операции по выгрузке и взвешиванию прибывших грузов. Обычно грузополучатель в период завоза скоропортящихся грузов выделяет своих представителей, которые, получив сведения о приходе самолета с грузом, обязаны принять меры к своевременному вывозу прибывшего груза. Взвешивание груза производится непосредственно после выгрузки из самолета, без завоза на склад аэропорта.

Скоропортящиеся грузы, прибывшие в аэропорт назначения с сопровождающим, выдаются грузополучателю обычно без взвешивания. Исключения составляют случаи, когда скоропортящийся груз прибыл в аэропорт назначения с недостатками, в поврежденной упаковке или с признаками порчи, произошедшими по вине воздушнотранспортного предприятия. Факт недостатка, порчи груза, а также повреждение упаковки подтверждается соответствующим документом.

В процессе перевозки скоропортящихся грузов вследствие их естественных свойств происходит уменьшение веса груза, так называемая естественная убыль. Это уменьшение веса является результатом высыхания, сыпучести, изменения температуры и влажности и т.д.

Воздушный кодекс СССР устанавливает предположение (презумпцию), что если предметы имеют свойство уменьшать вес в силу их естественных свойств, то такое уменьшение в весе произошло именно от естественной убыли. Различные продукты по-разному уменьшают вес в процессе транспортировки. Нормы такого уменьшения (нормы естественной убыли) устанавливаются государством на основании опытных расчетов и наблюдений.

В настоящее время на различных видах транспорта установлены различные нормы естественной убыли. До недавнего времени в ГВФ применялись нормы естественной убыли, установленные на железнодорожном транспорте. Однако, как показала практика, эти нормы не отражали действительно естественной убыли при воздушной перевозке.

В 1960 году Совет Министров РСФСР установил временные нормы естественной убыли на некоторые овощи и фрукты при перевозке их воздушным транспортом. В частности, были установлены временные нормы естественной убыли на томаты, огурцы и др. овощи, а также на яблоки, груши, айву, абрикосы, персики, сливы, черешню, вишню, виноград, землянику. Нормы естественной убыли были установлены в процентах от веса нетто и складывались из нормы естественной убыли при хранении на складе аэропорта отправления, нормы убыли при перевозке самолетом, нормы естественной убыли при хранении на складе аэропорта назначения. Нормы естественной убыли применялись независимо от расстояния, на которое перевозился груз.

В 1962 и 1968 гг. Советом министров РСФСР были утверждены новые нормы естественной убыли свежих фруктов, винограда, ягод, огурцов, капусты и томатов при перевозке их воздушным транспортом. Нормы естественной убыли установлены в процентах к весу нетто или весу брутто (табл. 1).

Таблица 1. Нормы естественной убыли на овощи и фрукты при перевозке их воздушным транспортом



Наименование груза	Нормы убыли за весь период транспортирования в процентах	
	К весу нетто	К весу брутто
Абрикосы, персики, слива	1,6	1,2
Вишня, черешня	1,8	1,4
Земляника	2,4	1,8
Виноград	1,6	1,1
Груши	1,4	1,1
Яблоки	1,0	0,8
Томаты	1,6	1,2
Огурцы	1,5	1,1
Капуста	2,2	1,8

Установленные нормы естественной убыли являются предельными и применяются независимо от расстояния и продолжительности транспортировки. Предварительное списание естественной убыли запрещается.

При расчетах грузоотправителей с грузополучателями нормы естественной убыли берутся по весу нетто. При получении груза от аэропорта нормы естественной убыли исчисляются по весу брутто. Установленные Советом Министров РСФСР нормы естественной убыли увеличиваются на 20%, если перечисленные выше овощи и фрукты перевозятся воздушным транспортом в районы Восточной Сибири, Дальнего Востока, Заполярья и Крайнего Севера, а также если эти грузы перевозятся с перегрузкой в промежуточных аэропортах. Если будет установлено, что убыль веса явилась результатом повреждения тары или порчи груза, то такая недостача не подлежит включению в норму естественной убыли. Недостающую часть груза следует оформлять актом установленной формы в соответствии с действующими Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузов воздушным линиям СССР.

#### §4. Перевозка животных, птиц и пчел

Прием к перевозке животных и птиц допускается только при обязательном предъявлении разрешений и сертификатов выдаваемых органами карантинной инспекции. Разрешения и сертификаты не требуются, если животные и птицы перевозятся в пределах одной области.

Крупные домашние животные, дикие животные и звери допускаются к воздушной перевозке с разрешения начальника аэропорта при наличии ветеринарного свидетельства.

Животные и птицы, а также пчелы должны предъявляться к перевозке в таре, обеспечивающей их сохранность и безопасность перевозки. Отправитель обязан обеспечить животных и птиц кормом на весь путь следования, исходя из сроков доставки, а также подстилочным материалом (опилки, брезент, и т.д.).

Перевозка животных, птиц и пчел производится только с сопровождающими грузоотправителя, которые несут ответственность за сохранность животных и птиц при перевозке, осуществляют уход за ними.

По общему правилу животные и птицы перевозятся на грузовых самолетах. Мелкие домашние животные и птицы могут в небольших количествах перевозиться в пассажирских самолетах с размещением их в багажниках, изолированно от пассажиров.

Об отправке животных, птиц и пчел грузоотправитель обязан по телеграфу или телефону известить грузополучателя для того, чтобы они были немедленно получены в аэропорту назначения.

#### §5. Перевозка опасных грузов

К опасным грузам относятся вещества, которые при погрузке, перевозке, выгрузке и хранении могут послужить причиной взрыва, пожара, повреждения или порчи самолета и оборудования зданий и сооружений, а также увечья, отравления, ожогов или облучения людей и животных.

Все опасные грузы по своим химическим и другим свойствам делятся на девять категорий:

1. Взрывчатые вещества, способные к образованию воспламеняющихся и взрывчатых смесей (грузы ВВ).
2. Окисляющие вещества, способные в образовании воспламеняющихся и взрывчатых смесей (грузы ОК).
3. Сжатые и сжиженные газы (грузы СГ).
4. Легковоспламеняющиеся жидкости (грузы ВЖ).
5. Воспламеняющиеся твердые вещества (грузы ВТ)
6. Ядовитые и отравляющие вещества (грузы ЯВ).
7. Едкие и коррозирующие вещества (грузы ЕК).
8. Радиоактивные вещества (грузы РВ).
10. Прочие опасные грузы (грузы ПР).

Перечисленные категории опасных грузов в зависимости от степени опасности и условий их перевозки подразделяются на опасные и особо опасные грузы.

Опасные грузы перечисляются в правилах перевозки опасных грузов (приложение №1). Опасные грузы допускаются к воздушной перевозке с разрешения начальника аэропорта или его заместителя (помощника) по перевозкам (для аэропортов первого класса).

Особо опасные грузы перечислены в приложении №2. Особо опасные грузы допускаются к перевозке с разрешения начальника территориального управления (отдельной авиагруппы).

Перевозка опасных грузов всех категорий допускается только на поршневых самолетах и вертолетах без перевалки в промежуточных аэропортах (на прямых рейсах).

Перевозка опасных грузов, не поименованных в приложении №1, может быть допущена только по особому разрешению начальника территориального управления (отдельной авиагруппы) на основании письменного заявления отправителя, в котором должна содержаться подробная характеристика опасного груза. Особо опасные грузы, не поименованные в приложении №2, допускаются к перевозке в каждом отдельном случае только с разрешения ГУ ГВФ.

Правила перевозок опасных грузов запрещают перевозку опасных грузов:

- а) совместно с пассажирами (кроме сопровождающих лиц);
- б) в ночное время (как исключение допускается перевозка опасных грузов, поименованных в приложении №1 правил перевозок опасных грузов, если расписанием движения самолетов не предусмотрено движение в дневное время суток);
- в) с продуктами питания;
- г) с предметами бытового потребления (одеждой, обувью и т.д.);
- д) совместно с другими опасными и неопасными грузами поименованными в приложениях 4, 5, 6 Правил перевозок опасных грузов.

Общий вес брутто каждого места груза не должен по общему правилу превышать 60 кг и размеры 50 x 50 x 100 см.

Для отправки опасных грузов отправитель обязан подать заявление по установленной форме не позднее, чем за 48 часов до предполагаемого отправления груза. В заявлении указывается наименование груза, степень опасности, число мест, упаковка, вес, пункт назначения, наименование получателя. Заявление подписывается руководителем предприятия (учреждения) и скрепляется печатью. В некоторых случаях к заявлению должны прилагаться соответствующие разрешения и другие документы (дорожные свидетельства, акты об исправности сосудов и баллонов со сжатыми и сжиженными газами, а также паспорта на баллоны и сосуды).

Перевозка опасных грузов оформляется специальной грузовой накладной (с красной полосой). В накладной должно быть точно указано наименование опасного груза. Обобщенные наименования, например, "химикаты", "медикаменты" и т.д. не допускаются.

Упаковке опасных грузов должна соответствовать требованиям ГОСТа или ТУ и гарантировать сохранность опасного груза от повреждений.

Все места опасных грузов должны иметь отправительскую и транспортную маркировку. Отправительская маркировка содержит сведения о пункте отправления и назначения, адрес отправителя, а также ярлыки, предупреждающие о степени опасности (сверху и на одной из боковых сторон упаковки). Транспортная маркировка указывает номер отправки (номер грузовой накладной), вес брутто и общее количество мест.

Вес опасных грузов согласно перечню, указанному в приложении №1, определяется в аэропорту отправления. Вес особо опасных грузов определяется грузоотправителем.

Погрузка опасных грузов производится в специально отведенных местах. Опасные грузы размещаются в самолетах в тех помещениях (багажниках), которые доступны для наблюдения за состоянием груза во время полета.

За самолетами, следующими с опасными грузами, осуществляется особый диспетчерский контроль, выпуск их производится при благоприятных метеоусловиях. Во время полета командир корабля обязан обеспечить наблюдение за состоянием груза. При подходе к аэропорту назначения командир корабля должен сообщить начальнику аэропорта, чтобы приняли меры к встрече и выгрузке опасного груза. О всех неисправностях опасного груза командир корабля обязан письменно доложить начальнику аэропорта и командиру отряда приписки самолета. Выброс опасных грузов при угрозе безопасности полета производится вне городов и не на лес. При вынужденной посадке командир корабля должен осмотреть груз и сообщить о посадке в местный Совет депутатов трудящихся. В промежуточных аэропортах самолеты с опасными грузами должны обслуживаться под охраной, вне очереди и в местах, удаленных от зданий, сооружений и самолетов.

Выдача опасных грузов производится старшим кладовщиком а особо опасных грузов заведующим складом. Опасные грузы всех категорий выдаются получателю без проверки их качества и веса. В случае неисправности при перевозке составляется акт в трех экземплярах, а проверка состояния груза производится на складе получателя.

В аэропорту ГВФ допускается временное хранение только тех опасных грузов, которые перечислены в приложении (не более двух суток).

#### §6. Перевозка радиоактивных веществ

К радиоактивным веществам относятся вещества, испускающие излучения, имеющие различные свойства и по-разному действующие на организм: альфа-излучение, бета-излучение, гамма-излучение, а также нейтронное излучение.

При транспортировке радиоактивных веществ должна проявляться особая осторожность. Вредное воздействие изотопов может проявляться путем.

а) радиоактивного облучения работников, обслуживающих и осуществляющих воздушные перевозки изотопов;

б) возможность загрязнения радиоактивными веществами людей, тары, помещений и транспортных средств (самолетов, автомашин и т.д.);

в) возможность засвечивания неэкспонированных фото-и киноматериалов.

Воздушные перевозки радиоактивных веществ являются одним из видов работ с изотопами. Поэтому на работников подразделений ГУ ГВФ, связанных с перевозками радиоактивных веществ, распространяются "Санитарные правила работы с радиоактивными веществами и источниками ионизирующих излучений" №333-60. В соответствии с требованиями санитарных правил работы с радиоактивными веществами разработаны "Правила перевозки радиоактивных веществ" №349-60. Выполнение санитарных правил и правил перевозки радиоактивных веществ обязательно для всех подразделений ГУ ГВФ, осуществляющих перевозку, хранение и применение радиоактивных веществ.

Правила перевозок радиоактивных веществ устанавливают что "персонал, постоянно занятый погрузкой, разгрузкой, хранением и перевозкой упаковок с радиоактивными веществами всеми видами транспорта, должен быть обучен правилам обращения с этими упаковками, методам ликвидации аварий, также применению средств индивидуальной защиты и ознакомлен с мерами личной профилактики. Каждый постоянно работающий должен сдать техминимум. Повторная проверка знаний должна производиться через каждые 6 месяцев.

Лица, временно (эпизодически) привлекаемые к погрузкам, перевозкам и хранению упаковок с радиоактивными веществами, должны быть проинструктированы перед началом работ".

Приказом начальника ГУ ГВФ проведение периодических инструктажей лиц, связанных с перевозкой радиоактивных веществ, о мерах личной гигиены и безопасности возложено на руководство отделов перевозок совместно с санитарно-эпидемиологическими органами аэропортов не реже, чем один раз в 6 месяцев.

Все радиоактивные вещества, подлежащие воздушной перевозке, помещаются в специальную упаковку.

Для облегчения организации перевозок радиоактивных веществ, а также контроля за перевозками устанавливаются четыре категории транспортных упаковок в зависимости от мощности гамма-излучения и (или) потока нейтронов на поверхности упаковки (или) на расстоянии одного метра от упаковки.

Правила перевозок радиоактивных веществ разрешают транспортировку упаковок с радиоактивными веществами на самолетах ГВФ. По общему правилу упаковки 1 транспортной категории допускаются к перевозке на пассажирских самолетах в неограниченном количестве во всех багажных помещениях. Упаковки 2 транспортной категории могут перевозиться на пассажирских самолетах в количестве от 1 до 10 в каждом багажнике (кроме самолетов Ан-10 и Ан-10А, в которых заднее багажное отделение упаковками этой категории не загружается, а также передних багажников поршневых самолетов). Упаковки 3 транспортной категории перевозят по одной в каждом багажнике (с исключениями, как и в отношении упаковок 2 транспортной категории). Упаковки 1, 2, 3 транспортных категорий допускаются к перевозке с разрешения начальника аэропорта.

Упаковки 4 транспортной категории можно перевозить только на специально выделенных грузовых самолетах по разрешению начальника территориального управления (командира отдельной авиагруппы).

Прием упаковок с радиоактивными веществами производится по заявлениям грузоотправителей (начальнику территориального управления или начальнику аэропорта) при наличии разрешений. Получив разрешение, грузоотправитель заполняет грузовую накладную для опасных грузов с красной полосой по диагонали). В графе "дополнительные отметки" указывается срок, в течение которого груз должен быть доставлен к месту назначения. На грузовой накладной ставится также штамп "упаковки с радиоактивными веществами ... транспортной категории".

Все упаковки с радиоактивными веществами должны иметь специальную маркировку, содержащую указание вида радиоактивного вещества, активность содержимого, номер транспортной упаковки, подтверждение, что наружная упаковка радиоактивных загрязнений не имеет. На маркировке содержится предупреждение о запрете кантовать и бросать упаковку. Указанные на маркировке

сведения скрепляются подписями дозиметриста и отправителя с указанием даты проверки. На упаковки 4 транспортной категории наклеивается дополнительная маркировка с предупреждением: "ОПАСНО! НА ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ НЕ ГРУЗИТЬ".

Перед погрузкой радиоактивных веществ в самолет начальник отдела перевозок (начальник смены) должен проинструктировать членов экипажа и работников, производящих погрузку, о порядке обращения с упаковками, указать, в какие багажные помещения их разместить, допустимые расстояния от упаковок до экипажа, пассажиров, багажа, ручной клади, кинофотоматериалов, способы укрепления упаковок.

Погрузка упаковок 1, 2 и 3 транспортных категорий производится в присутствии члена экипажа, кладовщика и диспетчера по загрузке.

Погрузка упаковок 4 транспортной категории на специально выделенный самолет производится под руководством начальника отдела перевозок (или уполномоченного им работника ОП), диспетчера по загрузке и члена экипажа.

На внешней поверхности специально выделенного самолета отправитель должен наклеить на время погрузки знак радиационной опасности (это делается также получателем груза во время разгрузки).

После вылета самолета аэропорт отправления обязан сообщить телеграммой в аэропорт назначения о том, что груз с радиоактивными веществами отправлен. Особо указывается о наличии короткоживущих изотопов, тяжелых (свыше 80 кг в одном месте), общее количество мест, а также адрес получателя.

Начальник аэропорта назначения, получив радиограмму о вылете самолета с радиоактивными веществами, должен немедленно поставить в известность получателя груза. Выгрузка упаковок с изотопами производится сразу по прибытии самолета.

Упаковки 1, 2 и 3 транспортных категорий допускаются к временному хранению на складах аэропорта при обеспечении требований, установленных правилами перевозок радиоактивных веществ.

Упаковки 4 транспортной категории должны быть немедленно выгружены силами получателя и вывезены с территории аэропорта.

При наличии пломб выдача груза производится без проверки содержимого и веса, при нарушении целостности пломб или наружной упаковки составляется коммерческий акт без вскрытия упаковки и проверки его содержимого (проверка содержимого может производиться только на складе получателя при соблюдении мер безопасности). Результаты проверки оформляются актом с участием местных органов санитарного надзора и милиции. За изменение качества и количества радиоактивного вещества, находящегося в упаковке, Аэрофлот ответственности не несет.

В случае аварии или вынужденной посадки самолета необходимо немедленно изолировать участок аварии. Изотопы должны быть отделены от людей и груза на безопасное расстояние (в соответствии с правилами перевозок радиоактивных веществ). Командир корабля сообщает органам санитарного надзора об имеющихся на борту изотопах).

### Глава III. УСЛОВИЯ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПОЧТЫ

#### §1. Общие положения

Почтой считается корреспонденция, документы, ценности и разного рода предметы, сдаваемые к воздушной перевозке почтовыми предприятиями Министерства связи (агентствами связи, отделениями связи, конторами связи и почтамтами).

Почтовые предприятия обеспечивают почтовые сношения населения предприятий и учреждений путем приема, пересылки и доставки почтовых отправок. Почтовые отправления разделяются на внутренние (пересылаемые в пределах СССР) и международные (пересылаемые за границу или поступающие из-за границы). Основными видами почтовых отправок являются: закрытые письма, почтовые карточки (открытые письма) бандероли, ценные письма, посылки, денежные переводы (почтовые и телеграфные), периодические издания (газеты, журналы). Почтовые отправления принимаются без страхования (простые) и со страхованием (заказные, ценные, с наложенным платежом). Почтовые отправления, поступающие от правительственных учреждений, составляют правительственную почту.

Перевозка почты производится на основании ежегодных планов перевозки почты, утверждаемых правительством СССР в соответствии с установленным планом ГУ ГВФ и Министерством связи заключаю соглашение о количестве почты, подлежащей перевозке воздушным транспортом по территориальным управлениям (отдельным авиагруппам) в течение года.

На основе типового договора, утвержденного ГУ ГВФ и Министерством связи подразделения ГВФ заключают годовые договоры с предприятиями связи. Основные положения годового договора (уточненный объем перевозок почты, гарантийная норма загрузки почты на рейсы, выполняемые по расписанию т.д.) устанавливаются совместно подразделением ГВФ и предприятием связи.

Разногласия, возникающие при заключении договора, разрешаются в Государственном арбитраже по месту нахождения спорящих сторон.

В годовом договоре на перевозку почты самолетами ГВ указывается объем и стоимость воздушных перевозок почты определяется гарантийная норма почтовой загрузки на рейсы выполняемые по расписанию, а также порядок приема к перевозке почты на рейсы, следующие вне расписания. Договором устанавливается обязанность Аэрофлота своевременно сообщать расписание движения самолетов. Стороны берут на себя обязательство рекламировать воздушные перевозки почты.

Основное место в договоре отводится вопросу об ответственности сторон. Подразделение ГВФ несет ответственность за утрату, уничтожение, повреждение и несвоевременную доставку почты, а также за несвоевременную присылку расписаний или несвоевременное уведомление об изменении расписаний, за отмену вылета самолета с почтой согласно расписанию, за опоздание прибытия самолета в конечный пункт, за отказ в приеме почты в пределах гарантированной нормы и в некоторых других случаях, предусмотренных договором.

Органы связи несут ответственность за задержку обмена почты в промежуточных аэропортах, если это вызвало нарушение расписания, за неявку работников связи для обмена почты с прибывшим по расписанию самолетом МВД и в других случаях, установленных договором.

К договору прилагается расчет на перевозку почты в течение договорного срока. В расчете указывается наименование авиалиний, их протяженность, количество рейсов, объем перевозок и стоимость. Расчет дается отдельно по почте, печатной корреспонденции в посылках.

## §2. Договор на воздушную перевозку почты

По договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенную ему отправителем (предприятием связи) почту в пункт назначения и выдать ее управомоченному на получение лицу (представителю предприятия связи), а отправитель обязуется уплатить за перевозку почты по установленному тарифу (см.ст.83 ВК СССР).

В соответствии с договором на воздушнотранспортное предприятие возлагаются следующие обязанности:

- а) согласно утвержденному плану принять от предприятия связи почту к воздушной перевозке;
- б) отправить принятую почту в пункт назначения;
- в) доставить почту в срок, установленный расписанием движения самолетов;
- в) немедленно по прибытии в пункт назначения (во всяком случае не позднее 30 мин. после посадки) выдать почту предприятию связи;
- д) обеспечить сохранность почты с момента принятия к перевозке до момента выдачи предприятию связи;
- е) возместить ущерб, причиненный предприятию связи (в случае утраты, повреждения, уничтожения или просрочки доставки почты).

Предприятие связи обязано:

- а) предъявить к перевозке почту в установленном количестве и с необходимыми перевозочными документами;
- б) обеспечить исправность упаковки почтовых отправлений;
- в) уплатить за перевозку почты согласно тарифу;
- г) соблюдать установленные ГУ ГВФ правила;
- д) принять почту в пункте назначения;
- е) возместить ущерб, причиненный воздушнотранспортному предприятию.

Договор перевозки почты считается заключенным с момента принятия почты в аэропорту отправления и возвратом предприятию связи экземпляра общей накладной с распиской работника аэропорта в принятии почты.

Договор прекращает действие после выдачи почты предприятию связи в пункте назначения под расписку работника связи на экземпляре прямой накладной.

## §3. Перевозочные документы при воздушной перевозке почты

Договор перевозки почты удостоверяется почтовой накладной. Форма почтовой накладной устанавливается Министерством связи по согласованию с ГУ ГВФ. Почтовые накладные нумеруются органами Министерства связи.

Перевозка почты оформляется накладными двух видов: прямой накладной (форма 16) и общей накладной (форма а16).

Прямая накладная составляется предприятием на каждую отправку почты отдельно по видам почтовых отправлений (правительственная почта, простая почта, страховая почта, международная почта) и по пунктам назначения.

Прямая накладная является перевозочным документом. Она следует вместе с почтой в пункт назначения и выдается; предприятию связи одновременно с выдачей почты.

Прямая накладная составляется в трех экземплярах: первый экземпляр остается в предприятии связи пункта отправления, второй экземпляр выдается вместе с почтой в пункте назначения и

третий экземпляр с росписью работника предприятия связи о получении почты остается в аэропорту назначения, свидетельствуя о том, что договор перевозки почты выполнен. Второй и третий экземпляры следуют вместе с почтой в специальном пакете.

Одновременно с прямой накладной составляется общая накладная. Общая накладная перевозочным документом не является. Ее назначение состоит в том, чтобы служить для расчетов между воздушнотранспортным предприятием и органами министерства связи. Общая накладная составляется в двух экземплярах: первый экземпляр общей накладной с роспиской работника аэропорта в принятии почты по прямым накладным возвращается почтовому предприятию, а второй остается в аэропорту отправления.

В общей накладной перечисляются все прямые накладные с указанием их номеров, веса почты и количества мест (мешков) по пунктам посадки самолета.

#### §4. Порядок приема и выдачи почты

Почта перевозится на самолетах, выполняющих рейсы по расписанию и вне расписания.

Количество принимаемой к перевозке почты на каждый рейс определяется гарантированными нормами, установленными планом и договором. Обычно в пределах гарантированной нормы подразделения ГВФ при планировании загрузки самолета оставляют свободный тоннаж. Гарантированная норма может быть изменена в сторону увеличения или уменьшения. Сроки и порядок подачи заявок на увеличение или уменьшение почты по сравнению с гарантированной нормой определены в договоре.

На воздушных линиях союзного значения допускается увеличение количества почты сверх гарантированной нормы до 40 кг без предварительного согласования при условии, что она будет доставлена не позднее одного часа до вылета самолета по расписанию.

Подлежащая отправке почта должна быть своевременно доставлена в аэропорт отправления. Если вылет самолета по расписанию в период с 7 до 11 часов местного времени то, почта должна быть доставлена не позднее чем за 40 мин до вылета самолета, в остальное время суток не позднее чем за 1,5 часа. В промежуточных аэропортах обмен почты (прием и выдача) должен быть закончен не позднее, чем за 10 минут до вылета.

При приеме почты главное внимание должно быть уделено исправности упаковки. Почтовые отправления в недоброкачественной и неисправной упаковке не принимаются. Запрещено принимать огнеопасные посылки с кинолентами без соответствующей упаковки, авиапосылки, не заделанные в мешки, размером до 80 см (в наибольшем из трех измерений) и весом 2 кг, а также посылки со скоропортящимися вложениями в отдаленные пункты Дальнего Востока и Крайнего Севера) список пунктов, куда запрещен прием таких посылок, издается и Министерством связи СССР).

Мешки со страховой, международной и правительственной почтой сдаются и принимаются работниками связи и работниками аэропорта отдельно от остальной почты с поименной проверкой по документам.

Посылки с объявленной ценностью принимаются к перевозке только заделанными в мешки.

Каждое место почты должно иметь установленную маркировку. На мешках с почтой должны быть навешены ярлыки с указанием пункта отправления и пункта назначения, предприятия связи отправления и получения, номера и веса мешка.

При приемке почты работник отдела перевозок проверяет вес почтовых отправок. Вес мешков с почтой не должен быть менее 5 кг и свыше 20 кг (исключение допускается только в сторону уменьшения для отправок со страховой и правительственной почтой). Габариты отдельных мест почты не должны превышать: на тяжелых самолетах 50х50х100 см и на легких 50х50х50 см.

Работники предприятия связи сдают приемщику службы перевозок почту вместе с прямыми накладными, вложенными в специальный конверт на каждый пункт посадки. На лицевой стороне конверта указывается наименование аэропорта назначения почты, номер рейса, номер самолета, количество мест почты (с указанием видов почтовых отправок) и наименование предприятия связи, отправляющего почту. На конверте ставится подпись работников связи и оттиск календарного штемпеля.

Приемщик службы перевозок расписывается в накладных.

Почтовая загрузка сдается на самолет приемщиком. Принимает почтовую загрузку второй пилот или бортпроводник. Если почта оформляется в пункт, куда самолеты ГВФ не совершают прямых рейсов из пункта отправления, прямые накладные выписываются до пункта посадки, где будет произведена перевалка почты на другой рейс самолета. В пункте перевалки выписываются новые прямые накладные до пункта назначения (или следующего пункта перевалки). Например: почта отправляется из Ленинграда в Ашхабад. Прямого рейса нет. Есть рейс до Ташкента. Предприятие связи выписывает прямые накладные и общую накладную до Ташкента. На почтовых ярлыках мешков с почтой делается надпись: пункт сдачи Ташкент пункт назначения Ашхабад, номер мешка и его вес. Почта следующая в Ашхабад, сдается работнику предприятия связи в Ташкенте и имя

переоформляется до Ашхабада. При этом работники связи в Ташкенте выписывают новые прямые накладные и общую накладную от Ташкента до Ашхабада.

Почта, прибывшая в аэропорт назначения, выдается предприятию связи указанному в почтовых документах. Прием почты производится в соответствии с сопроводительными документами и прямыми накладными.

#### Глава IV. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС РАБОТЫ ГОРОДСКИХ АГЕНТСТВ И ГОРОДСКИХ АЭРОВОКЗАЛОВ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ

##### §1. Организация продажи билетов в городском агентстве

Билетные кассы один из главнейших и ответственных участков работы городского агентства. Правильная организация их работы зависит от рационального расположения в системе помещений агентства, применения современного оборудования и механизации, точной регламентации действий кассира при продаже билета и широкого применения передовых методов труда.

В любом случае технология работы агентства должна предусматривать минимальную затрату времени на приобретение билета и минимальное передвижение пассажира по билетному залу. Первое достигается за счет разделения между работниками агентства тех операций, в которые не вовлечен пассажир; второе за счет концентрации всех операций, в которые пассажир вовлечен. Полный цикл оформления и продажи авиа-билета составляют следующие операции:

(схема не приводится)

Выполнение требуемых условий в большей или меньшей степени отразилось в применяемых двух методах продажи билетов: талонной системе и системе централизованного управления билетными кассами.

Талонная система. Продажа авиабилетов во всех кассах городского агентства осуществляется на основании специальных талонов, которые предварительно заполняются в Бюро заказов оператором в соответствии с запросами пассажиров, а затем пересылаются в кассы для оформления и выдачи билетов.

Талоны изготавливаются типографским способом и каждый из них состоит из двух частей: корешка талона и посадочного талона (рис.1).

Подготовка талонов и их распределение по пунктах продажи осуществляет специальный работник или группа работников. В процессе подготовки на каждом талоне указываются: номер рейса, номер места, аэропорт назначения (если рейс беспосадочный) и дата вылета. Количество заготовленных талонов должно точно соответствовать количеству мест в самолете, выполняющему данный рейс. Все талоны раскладываются в картотеке по номерам рейсов и датам вылетов самолетов.

Рис. 1. Талон на кассу

(не приводится)

После этого талоны распределяются между пунктами продажи авиабилетов. Часть талонов выдается кассам-филиалам, а другая часть направляется в Бюро заказов городского агентства, где имеется аналогичная картотека.

Все пассажиры, желающие приобрести билеты, поменять дату вылета, зарегистрировать обратные или транзитные билеты, обращаются в Бюро заказов, Оператор подбирает пассажиру рейс, дату вылета, номер места в самолете, клиент пишет на посадочном талоне его фамилию и по транспортеру или пневмопочтой направляет талон в кассу. Корешок талона остается в Бюро заказов для учета. По поступившему талону кассир оформляет билет, получает за него деньги и вручает билет и посадочный талон пассажиру.

Если пассажир летит с пересадкой в пути следования ему надо бронировать место в аэропорту пересадки, оператор Бюро заказов подбирает рейс из начального аэропорта, заполняет талон и пересылает его диспетчеру по бронированной (ДБ). Последний окончательно решает все, что связано с пересадкой, бронирует место по норме или по запросу и дает указание рядом сидящему кассиру выписать билет транзитному пассажиру.

Талонная система дает возможность более четко поставить учет возвращаемых мест и своевременное поступление их в продажу. Пассажир, отказавшийся от полета, получает разрешение на перерасчет от уполномоченного на это работника агентства (начальника смены, ДБ, старшего диспетчера) и сдает билет в специально выделенную кассу. При этом требуется обязательное предъявление посадочного талона, удостоверяющего продажу билета данному пассажиру. Взамен выписывается талон-дубликат, который помещается в картотеку Бюро заказов для повторной реализации. Эти операции выполняет работник, дающий разрешение на перерасчет возвращаемого билета.

Когда поступают запросы на бронирование места из другого аэропорта, ДБ изымает из картотеки Бюро заказов талон запрашиваемого рейса, вносит в него необходимые данные о будущем транзитном пассажире и хранит этот талон в картотеке бронирования до явки пассажира. Транзитный пассажир, явившийся в аэропорт, регистрируется у диспетчера по транзиту; последний при этом запрашивает агентство для подтверждения забронированного места.

Кассы-филиалы продают билеты в точном соответствии с имеющимися талонами. Талоны оформляются аналогично. В конце рабочего дня кассиры филиалов сдают корешки талонов в Бюро заказов. Неиспользованные талоны (непроданные места) сдаются в Бюро заказов за определенный срок до вылета самолета для поступления в продажу.

Накануне дня вылета самолета по корешкам талонов подводятся итоги продажи билетов и эти сведения сообщаются в диспетчерскую группу службы перевозок аэропорта.

Система централизованного управления билетными кассами. Как видно из описания талонной системы, особого внимания требует последняя операция при продаже билета – отметка о проданном месте. При талонной системе это осуществляется с помощью заранее заготовленных талонов, означающих места в самолете, но такую отметку можно осуществлять и без наличия талонов и громоздких картотек.

Так как билеты на один и тот же рейс обычно продаются несколькими кассирами, то необходимо, чтобы отметку о проданном месте производил специальный работник, помещающийся отдельно от кассиров, но имеющий с ними надежную техническую связь. Назовем этого работника диспетчером по комплектованию (ДК). Его основная задача заключается в том, чтобы регулировать продажу билетов в кассах путем выдачи каждому кассиру разрешения на реализацию определенного места в самолете. Средством связи между кассиром и ДК может служить переговорное устройство (ПГУ), видеотелефон или местный телефон.

Основным рабочим документом диспетчера по комплектованию является компоновочная карточка (рис. 2), которая представляет собою плотный лист бумаги с воспроизведенной компоновкой и нумерацией мест в самолете. Девять компоновочных карточек (на 10 дней предварительной продажи билетов) на данный рейс скрепляются в папке. Количество папок определяется числом рейсов. Все папки размещаются на рабочем столе ДК в специальной картотеке.

Рисунок 2. Компоновочная карточка  
(не приводится)

Продажа авиабилета производится в следующей последовательности. Пассажир обращается в любую кассу. Кассир помогает ему выбрать маршрут и рейс, а затем (когда маршрут и рейс согласованы) по ПГУ вызывает на связь ДК и запрашивает у него место для продажи. ДК находит в картотеке папку с компоновочными карточками требуемого рейса, а в ней нужную карточку и сообщает кассиру номер места, разрешаемого для продажи. Одновременно он проставляет в карточке номер кассы, категорию пассажира: взрослый (ВЗР), ребенок до пяти лет (РМ), ребенок от 5 до 12 лет (РБ), служебный (СЛ) и начальную букву аэропорта назначения.

Кассир, получив от ДК место для продажи, выписывает пассажиру билет и осуществляет с ним денежный расчет. Для сокращения времени на запрос кассира и ответ ДК должны применяться трафаретные фразы, исключающие всякие нецелевые слова.

На беспосадочные рейсы кассир при запросе называет дату вылета, номер рейса, количество мест, категорию пассажира.

Например, нужно запросить одно место на 26-е число на рейс 075. Фраза строится так: "Двадцать шестое, ноль семьдесят пять, одно взрослое". Ответ ДК: "Двадцать шестое, ноль семьдесят пять, один А". Во избежание ошибки при выписке билета кассир повторяет диспетчеру по комплектованию его ответ: "Ноль семьдесят пять, один А".

На рейсы с посадками кассир дополнительно называет аэропорт назначения.

Например, нужно запросить два места, одно из них детское, на 1-е число на рейс 065 до Иркутска: "Первое, ноль шестьдесят пять, два до Иркутска, РБ". Ответ ДК: "Первое, ноль шестьдесят пять, два Б, два В". Повторение кассира: "Ноль шестьдесят пять, два Б, два В".

Для осуществления операций по бронированию мест ДБ располагается за кассовым окном в непосредственной близости от кассиров. Работа ДБ регламентируется "Руководством по бронированию мест для пассажиров в рейсовых самолетах на внутренних воздушных линиях Аэрофлота".

При организации централизованного управления билетными кассами возникает вопрос: сколько касс может обслужить один диспетчер, не создавая перебоев в выдаче билетов?

Количество касс зависит от продолжительности запроса кассира и ответа ДК (время "запроса-ответа") и от времени, затрачиваемого на выдачу одного билета. Эта зависимость представлена на графике (рис. 3), анализируя который, можно сделать следующие выводы.



Чем больше времени затрачивается на оформление билета, тем больше касс может обслужить один ДК при одном и том же времени "запроса-ответа". Если же уменьшать время "запроса-ответа", то количество обслуживаемых касс еще более возрастает.

Рисунок 3. График определения количества билетных касс (не приводится)

Повышение производительности труда кассиров (т.е. уменьшение времени на оформление одного билета) при неизменном времени "запроса-ответа" не ведет к увеличению общего числа проданных билетов, так как соответственно уменьшается количество обслуживаемых касс.

Так, при оформлении билета за 180 сек. (3 мин.) и времени "запроса-ответа" 20 сек. один ДК может обслужить 9 касс. Эти кассы за один час могут выдать  $(60:3) \times 9 = 180$  билетов.

Уменьшим время на оформление одного билета до 120 сек. (2 мин.). В этом случае ДК может обслужить без перебоев (или без создания очереди кассиров к диспетчеру) только 6 касс. Эти кассы за один час могут выдать  $(60:2) \times 6 = 180$  билетов, т.е. то же количество билетов, что и в первом случае.

Увеличение общего числа продаваемых билетов за единицу времени может быть получено только за счет одновременного сокращения времени "запроса-ответа" и общей продолжительности оформления билета.

Так, если на выдачу одного билета затрачивается 180 сек, а время "запроса-ответа" равно 30 сек, то за час шесть касс продадут  $(60:3) \times 6 = 120$  билетов.

Сократив время соответственно до 150 сек. и 25 сек., получим  $(60:2,5) \times 6 = 144$  билета.

Практика показывает, что общая продолжительность выдачи билета составляет 2,5-3,0 мин, а время "запроса-ответа" 20-25 сек. Пользуясь графиком, легко определить, что при централизованном управлении рационально иметь не менее четырех и не более семи касс на одного ДК. Если городское агентство имеет большее количество касс, то целесообразно специализировать группы касс по направлениям для каждой группы иметь отдельного ДК.

Большую роль в деле улучшения обслуживания пассажиров играет прием заказов на авиабилеты по телефону. Наиболее простой формой является заказ на прямой рейс, так как здесь исключаются трудоемкие и длительные операции на разработку маршрута и бронирование места в аэропорту пересадки. При централизованном управлении билетными кассами Бюро заказов целесообразно объединять с телефонной справкой. Для приема заказа работник Бюро заказов ведет журнал и форме:

Дата приема заказа	Номер заказа	Ф.И.О. пассажира	Рейс	Место	Дата вылета	Пункт назначения	Количество билетов	Куда доставить
--------------------	--------------	------------------	------	-------	-------------	------------------	--------------------	----------------

Прежде чем заполнить этот журнал, работник должен выяснить, имеются ли возможности удовлетворения заказа пассажира. Для этого Бюро заказов должно иметь прямую техническую связь с любой из диспетчерских групп (групп комплектования). Технологический процесс "запроса-ответа" аналогичен работе билетных касс. ДК в этом случае отмечает место в компоновочной карточке шифром "БЗ" (Бюро заказов), а заполнение билета осуществляется позднее специально выделенным работником. Билет может выдаваться в установленное время в одной из касс агентства или доставляться по указанному пассажиром адресу.

Организация работы касс-филиалов. Филиалами городского агентства являются районные отделения и пункты по продаже авиабилетов, размещаемые в различных районах города, его пригородных и загородных зонах. Основное назначение филиалов заключается в продаже билетов и выдаче устных справок. Билеты в филиале могут быть проданы только на такие места, которые кассир получает в агентстве у ДК на период предварительной продажи.

В случае дополнительного спроса место может быть получено по телефону. При этом ДК в компоновочную карточку должен внести номер или условное название филиала и другие необходимые сведения. Непроданные места кассир филиала возвращает в агентство не позднее установленного срока.

## §2. Организация регистрации пассажиров, оформления багажа и доставки их в аэропорт

Беспрерывно увеличивающийся объем воздушных перевозок поставил перед работниками воздушного транспорта ряд важных задач в технологии обслуживания пассажиров. Одной из таких задач является всемерное сокращение так называемого "подъездного" времени т.е. времени, затрачиваемого пассажирами на наземные операции перед полетом и после полета.

С этой целью воздушнотранспортными предприятиями создаются городские агентства с приемом багажа и городские аэровокзалы.

Городские агентства с приемом багажа осуществляют не только билетные операции, но и организуют регистрацию пассажиров, оформление багажа и доставляют их в аэропорт. Эти

операции должны обеспечивать минимальные затраты времени, высокую производительность труда багажных работников, правильное оформление и комплектование принятого багажа по рейсам и пунктам назначения, своевременную доставку пассажиров и багажа в аэропорт.

Планировка городского агентства в этом случае должна предусматривать наличие определенного помещения с пунктами регистрации, площадками для комплектования багажа и необходимой механизацией (транспортеры, багажные тележки и др.).

Регистрация пассажиров и прием багажа осуществляются дежурным по регистрации и багажным кладовщиком. Технологическим процессом предусматривается выполнение следующих операций:

- проверка дежурным по регистрации предъявленного пассажиром билета для установления аэропорта назначения и номера рейса и отметка в ведомости о явке пассажира на вылет;
- изъятие контрольного талона;
- взвешивание личных вещей пассажира, прикрепление багажной бирки к багажу и укладка его в штабель или на средства транспортировки;
- заполнение граф багажной квитанции в пассажирском билете: количество мест и вес багажа, сданного для перевозки под ответственность воздушного транспорта; вес вещей, перевозимых пассажиром под своим наблюдением и под свою ответственность; сумма объявленной ценности;
- заполнение в ведомости регистрации граф «Багаж», «Ручная кладь», «Вес платного багажа»;
- выдача пассажиру билета, отрывного талона багажной бирки, посадочного талона и, при необходимости, квитанции платного багажа.

После окончания регистрации дежурный и кладовщик подводят итоги по ведомости, подписывают ее, запечатывают в конверт контрольные талоны билетов и отправляют эту документацию в диспетчерскую группу службы перевозок аэропорта.

За 2-3 мин. до окончания регистрации объявляется посадка пассажиров в автобус-экспресс. Багаж может быть перевезен в аэропорт отдельно от пассажиров, но экономичнее использовать автобусы с закрывающимися багажниками в целях одновременной транспортировки.

Следует иметь в виду, что автобус-экспресс является не единственным и далеко не совершенным средством транспорта для доставки пассажиров и багажа в аэропорт. На очередь дня выдвигается проблема связи города с аэропортом посредством метро, вертолета, монорельсовой дороги.

При организации любого вида движения необходимо учитывать пассажирский поток, вместимость вагона или кабины, скорость сообщений и частоту рейсов самолетов.

Посадка пассажиров в автобус (вагон, вертолет) должна объявляться по радио и производиться только после получения подтверждения из аэропорта, что данный рейс состоится по расписанию. Доставленные в аэропорт пассажиры следуют непосредственно на посадку в самолет, минуя, таким образом, здание аэровокзала.

Городские аэровокзалы представляют собою станции по комплексному обслуживанию убывающих, транзитных и прибывающих пассажиров. Производственная структура аэровокзала предусматривает следующие службы или отделы: отправления, прибытия, транзита, розыска багажа, связи, механизации, информационно-справочная и др. Для предоставления пассажирам максимума удобств создается ряд вспомогательных подразделений аэровокзала: ресторан или кафе, почта, телеграф, сберкасса, различные торговые киоски, комнаты отдыха, оборудованные залы ожидания и т.д.

Существует мнение, что городской аэровокзал должен располагаться в центре города. Если иметь в виду, что он должен взять на себя обслуживание основной массы убывающих и прибывающих пассажиров, то очевидно, что его расположение в центре не является удобным, так как территория города, обращенная в сторону аэропорта, не входит в сферу его обслуживания.

Наиболее целесообразно располагать аэровокзал в середине городского сектора, обращенного в сторону аэропорта. В этом случае обслуживаемая площадь города составит 85-90%. Это означает, что каждый пассажир, желающий воспользоваться воздушным транспортом, практически будет получать обслуживание в городском аэровокзале. Важное значение для загрузки вокзала имеет обеспеченность вокзала городскими видами транспорта. Поэтому целесообразно создавать аэровокзал в центре пересечения трамвайных, автобусных и троллейбусных маршрутов, связывающих отдаленные районы города. Возможно совмещение аэровокзала с наземной станцией метро. Экономически выгоднее объединять городской аэровокзал с агентством по продаже билетов.

## Глава V. СПРАВОЧНО-ИНФОРМАЦИОННАЯ РАБОТА

Система информации и справок имеет существенное значение для четкой и организованной работы городского агентства, аэровокзала и аэровокзала в аэропорту. Она отражает не только определенное отношение воздушного транспорта к пассажиру, но также имеет важное экономическое значение, ибо создает предпосылки для повышения производительности труда коммерческих работников Аэрофлота и увеличения пропускной способности пассажирских помещений.

Практика показывает, что около 90% людей, прибывающих в городское агентство или в аэровокзал, обращаются в справочное бюро; значительное количество вопросов поступает по телефону. Пассажиры интересуют: время отправления самолетов, стоимость билетов, наличие мест, условия перевозки, льготы и т.д.

Справочно-информационное обслуживание пассажиров осуществляется путем устной и телефонной справки и зрительной информации. Организация этой работы должна обеспечивать:

- а) точную и своевременную информацию пассажиров по вопросам коммерческой работы воздушного транспорта;
- б) минимальную затрату времени пассажиром на получение необходимых справок;
- в) всемерное сокращение количества устных и телефонных справок за счет хорошо поставленной зрительной информации.

### §1. Зрительная справка и информация

Это – система указателей, афиш и таблиц, помогающая пассажиру самостоятельно разобраться в некоторых вопросах работы воздушного транспорта. Порядок размещения материалов зрительной справки и информации, а также форма, содержание и необходимое количество их зависят от назначения каждого помещения или места, размера и архитектуры здания. Зрительная справка должна знакомить пассажиров с:

- а) расположением билетных касс, пунктов регистрации и других помещений агентства или аэровокзала;
- б) правилами и тарифами на перевозку пассажиров и багажа по воздушным линиям, расписанием движения самолетов и т.д.

Важнейшим видом зрительной справки является расписание движения самолетов. Оно должно содержать наиболее необходимые сведения и точно отражать фактическое положение обстановки (табл. 1).

Таблица 1.

Содержание расписания движения самолетов

№ рейса	Пункт назначения	Тип самолета	Дни вылета	Время вылета	Время в пути
379	Ташкент через Куйбышев	Ту-104 Б	ежедневно	8-55	6-05

Лучшей конструкцией расписания является такая, которая позволяет быстро менять любые данные. Каждое наименование изготавливается на стеклянной пластинке, задвигаемой или вставляемой в пазы конструкции. Любое изменение движения самолетов можно быстро внести в расписание, если иметь заранее заготовленные пластинки с разными данными.

В последнее время находят применение в аэровокзалах электромеханические табло. Такое табло может иметь несколько колонок, дающих пассажирам полную информацию о состоянии движения самолетов. Так, в первой колонке может быть указан номер рейса, во второй – аэропорт назначения, в третьей – время вылета, в четвертой – одно из нескольких типовых замечаний, характеризующих состояние рейса в данный момент (например, «Идет посадка», «Отменяется», «Задержка по метеословиям», «Ждите объявлений» и др.). Цифры и буквы пишутся на алюминиевых или других пластинках-листиках, приводимых во вращение со специального пульта управления и занимающих определенное положение в соответствии с заданной программой.

Одним из элементов зрительной информации является световое табло для оповещения пассажиров в аэровокзале о номере рейса самолета, на который производится посадка. Диктор одновременно с оповещением по громкоговорящей сети специальным карандашом записывает на контактном поле пульта управления номер рейса. На табло в помещениях аэровокзала при этом появляется световая надпись «Производится посадка на самолет рейс №...» (следует номер рейса). При всем совершенстве и разнообразии зрительной справки и информации нельзя предусмотреть заранее готовых ответов на всевозможные вопросы пассажиров в виде изготовления таблиц, табло и афиш. Часть пассажиров не может самостоятельно разобраться в этих зрительных материалах, а многие желают получить более подробную справку непосредственно у работников городского агентства или аэровокзала.

### §2. Справочное бюро

Бюро по выдаче устных справок организуются в городских агентствах и в аэровокзалах аэропортов. Они должны располагаться на открытом для доступа пассажиров месте и иметь хорошо видимую

вывеску «Справочное бюро». Рекомендуется под справочное бюро выделять площадь, отделенную от пассажиров перегородками (прилавками) банковского типа.

Внутри справочного бюро устанавливаются: внутренний телефон или динамик переговорного устройства, стол, вращающийся стул, часы, полки для размещения справочного материала. В бюро должны быть следующие справочники и таблицы:

расписания движения самолетов;  
тарифы и правила их применения;  
правила перевозок пассажиров и багажа;  
указатель пассажирских маршрутов;  
таблица плат за перевозки;

список адресов и телефонов городских агентств Аэрофлота, гостиниц и другие материалы.

Удобна для работы картотека справочных таблиц или карточек по отдельным пунктам Советского Союза. В каждой карточке могут быть помещены следующие основные сведения: расстояние и время нахождения самолета в пути до данного пункта, пассажирский и багажный тарифы, расписание движения самолетов в данный пункт, расписание движения поездов, теплоходов и автобусов и стоимость проезда на этих видах транспорта, сведения о примыкающих к пункту курортах – местонахождение санаториев, домов отдыха, туристских баз и пансионатов, виды транспорта и маршруты проезда в районы курортов.

Картотека должна систематически обновляться и пополняться новыми данными, постоянно накапливаемыми путем получения информации от соответствующих транспортных и городских организаций или обмена между городскими агентствами. Наличие подобной картотеки в справочном бюро облегчает работу и значительно сокращает время на операции по выдаче справки.

В целях лучшего обслуживания пассажиров, для обеспечения точной и ясной справки в аэропорту имеется информационно-справочная служба, состоящая из информационного бюро и справочного бюро аэровокзала. Эта служба является органом, в котором концентрируются основные сведения о движении самолетов, следующих в данный аэропорт или вылетающих из него, и призвана обеспечивать пассажиров и наземные службы необходимой информацией по вопросам авиаперевозок.

При организации работы информационно-справочной службы особое внимание должно быть уделено наличию необходимых средств связи и механизации (транспортеров, пневмопочты, фототелеграфа, переговорных устройств, телефонов и пр.) (рис. 4).

В информационное бюро поступает от ряда служб и отделов следующая обязательная информация:

а) от пунктов по руководству движением самолетов – копия планов вылетов и прилетов, уточнение времени прибытия самолета в аэропорт, все изменения и уточнения к плану вылетов, время посадки и взлета самолета;

б) из других аэропортов и с борта самолета – о пересадке пассажиров с одного рейса на другой, об интуристах, телеграммы и радиограммы о возвратах и задержках самолетов, о вылете самолета из аэропорта последней посадки.

Полученная информация немедленно сообщается работниками информбюро заинтересованным службам и отделам, а также в справочное бюро аэровокзала. Кроме того, по телефонному запросу пассажиров выдается информация:

- о движении самолетов;
- об уточненном времени прибытия и вылета самолета;
- о задержках в пути с указанием причин (по метеоусловиям или по техническим причинам);
- об изменении номера самолета и пересадке пассажиров с одного рейса на другой;
- о продолжительности полета.

К работникам справочного бюро предъявляются специфические требования, которые должны безусловно выполняться:

1. Необходимо, чтобы каждый работник умел правильно и быстро пользоваться справочным материалом и обладал навыками кассира и диспетчера по бронированию (т.е. умел определять тариф, делать перерасчет, разрабатывать маршрут следования пассажира и т.п.).

2. Работник должен уметь хранить в памяти сведения, наиболее часто пользующиеся спросом.

3. Необходимо, чтобы каждый работник строго соблюдал правила хорошего тона, выработал в себе стиль разговора с пассажиром. Например, во внимание должны быть приняты простота выражения мысли, естественная любезность, голосовой регистр, ритм речи, словарь, коммерческое содержание разговора и т.д.

4. Надо пользоваться в работе рекламными материалами-моделями самолетов, маршрутными картами, иллюстрированными брошюрами, буклетами, проспектами и т.п.

Количество работников справочного бюро может быть определено по следующей формуле:

(формула не приводится).

### §3. Радиоинформация

Основной задачей информации пассажиров по радио является своевременное сообщение им необходимых сведений, относящихся к выполнению операций, связанных с полетом. Радиоинформация должна быть оперативной и четкой; для этого разрабатываются соответствующие тексты и трафареты объявлений, пользуясь которыми, диктор ведет передачи по специальному расписанию. Передаваемые информации и объявления могут быть объединены в следующие группы:

I. объявления о регистрации билетов и багажа, о посадке, о прибытии самолетов, об отправлении автобусов-экспрессов.

II. Объявления о работе билетных касс, камер хранения и других помещений агентства или аэровокзала.

III. Объявления и информация о тарифах, правилах и условиях перевозок.

IV. Все остальные разовые и случайные объявления и информация.

## Глава VI. БРОНИРОВАНИЯ МЕСТ ПРИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Бронирование мест при воздушных перевозках пассажиров означает совокупность мероприятий городского агентства по предварительному закреплению мест в рейсовых самолетах, вылетающих из аэропорта пересадки или аэропорта обратного вылета пассажира.

Таким образом, бронирование мест может применяться в случае транзитной, а также обратной перевозки, если пассажир следует в обратном направлении по заранее приобретенному в первоначальном пункте вылета обратному билету.

Такого рода перевозки осуществляются Аэрофлотом в значительных масштабах, а по некоторым направлениям 50-60% пассажиров составляют транзитные и пассажиры с обратными билетами. В этих условиях всемерное сокращение времени на пересадки, ожидание и оформление мест в самолеты приобретает исключительно важное значение.

В настоящее время бронирование мест осуществляется двумя способами – в порядке брони по норме и брони по запросу.

### §1. Броня по норме

Этот способ бронирования имеют право применять городские агентства только тех аэропортов, которые включены в центральное расписание Аэрофлота. В соответствии с «Руководством по бронированию мест...(РБ)» эти агентства имеют право продавать без предварительного запроса не более установленного количества билетов с гарантированной датой на одно число в одном транзитном направлении (независимо от количества рейсов в этом направлении) с одной пересадкой в стыковом аэропорту, где начинается новый рейс.

В некоторых случаях агентство стыкового аэропорта должно заранее предвидеть возможный поток транзитных пассажиров и в зависимости от этого регулировать продажу билетов в своих кассах.

Допустим, что через аэропорт Т (рис.5) осуществляются достаточно большие транзитные перевозки в Н-ском направлении. Аэропорты А, Б, В, Г и Д являются источниками транзитных пассажиров и имеют право продавать билеты через Т в порядке брони по норме. Значит, аэропорт Т не должен пускать в продажу сразу все места на рейсы данного направления, а держать их зарезервированными до определенного срока. Этот срок установлен «Руководством по бронированию...»: если за пять дней до вылета самолета не поступит телеграмма из начального аэропорта о продаже места в счет нормы, то оно поступает в свободную продажу в аэропорту Т. Таким образом, непременным условием бронирования места по норме является немедленное извещение аэропорта пересадки о продаже пассажиру транзитного билета.

Рис.5. Поток транзитных пассажиров через аэропорт Т  
(не приводится)

В целях лучшей организации работы и исключения непредвиденного потока транзитных пассажиров аэропорт Т должен согласовать и установит постоянную броню для аэропортов А, Б, В, Г и Д на каждый начальный рейс, выполняемый по центральному расписанию и следующий из аэропорта Т в другие аэропорты, независимо от направления.

Например, из аэропорта Т вылетают рейсы №101, 103, 105, 107, 109, 111, 113. Согласована и установлена постоянная броня для аэропортов:

Аэропорты	№ рейса	Количество мест
А	101, 105, 113	по 2
	109	3
	111	1
Б	107	3
	105	2
В	103	4
	101, 107, 109, 113	по 1
и т.д.		

При таком порядке регулирования мест для бронирования необходим специальный учет и строгий контроль за использованием брони.

На все начальные пассажирские рейсы самолетов Ту-104, Ил-18 и Ан-10, вылетающих из аэропортов пересадки, норма брони не устанавливается и разрешается начальным аэропортам продавать неограниченное количество транзитных билетов. Однако обязательно и немедленно (не позднее чем за 24 часа до вылета самолета) начальный аэропорт (агентство) должен информировать аэропорт пересадки о каждом проданном транзитном билете. Это общее положение в оперативном порядке может быть конкретизировано управлением перевозок и обслуживания пассажиров или к нему могут даваться исключения. Изменения подобного рода зависят от величины и направления транзитного потока пассажиров в различные периоды года.

Разновидностью брони по норме является так называемая «междуаэропортовая броня», когда устанавливается определенная норма забронированных мест для аэропортов, являющихся для некоторых рейсов промежуточными. На эти места начальным аэропортам запрещается продавать билеты. Исключение может иметь место только в тех случаях, когда пассажиры следуют до данного промежуточного пункта.

Например, на рейс Ленинград-Киев-Тбилиси, выполняемый на самолете Ту-104 Б, установлена броня для Киева в количестве 40 мест. Значит, ленинградское агентство на этот рейс может продать до Тбилиси только 60 билетов, а на остальные места до Киева.

Определение брони для промежуточных аэропортов может отрицательно сказаться на перевозках, если не учитывать реальный спрос населения и потребности связи между городами в пределах данного рейса. В таких случаях может оказаться неудовлетворенный спрос при наличии свободных мест в самолете. Поэтому большое значение имеет оперативная связь между аэропортами; если промежуточный аэропорт испытывает недостаток мест для пассажиров, то он должен запросить разрешение начального аэропорта на продажу дополнительных билетов; если броня использована не полностью, то об этом обязательно ставится в известность начальный аэропорт.

## §2. Броня по запросу

Этот способ бронирования имеют право применять городские агентства всех аэропортов ГВФ. В соответствии с «Руководством по бронированию» агентство или аэропорт «... должен запросить аэропорт пересадки и только в случае получения разрешения имеет право продать пассажиру транзитный билет с гарантированной датой».

Запрос осуществляется только после того, как с пассажиром подробно разработан маршрут и время полета и ему зарезервировано место в начальном аэропорту на необходимый рейс. Чтобы послать запрос, нужны определенные сведения о пассажире, вносимые или в карточку-заказ, рекомендованную «Руководством по бронированию», или в специальный журнал. Форма журнала предусматривает следующие сведения: дату заказа, фамилию пассажира, аэропорты назначения и пересадки, номер рейса и дату вылета из аэропорта пересадки, дату и время отправления запроса, ответ на запрос.

Получив положительный ответ на запрос, агентство продает пассажиру авиабилет. В случае отрицательного ответа пассажиру предлагается новый вариант полета и посылается новый запрос в аэропорт пересадки. Очевидно, вероятность положительного ответа тем ниже, чем меньше вылета остается до вылета запрашиваемого рейса из аэропорта пересадки. С другой стороны, отрицательный ответ без предложения нового варианта ведет к излишней и длительной переписке и, в конце концов, к отказу пассажира от услуг воздушного транспорта.

Продажа билетов с гарантированной датой вылета в транзитном направлении с двумя и более пересадками осуществляется только в порядке брони по запросу. Маршрут следования и рейсы стыкования подбираются агентством начального аэропорта. Запрос о бронировании из этого агентства посылается одновременно во все пункты пересадки, но при этом указывается весь маршрут полета и все запрашиваемые рейсы. Выяснив свои возможности по отправке транзитного

пассажира, каждый пункт пересадки посылает ответ в агентство начального аэропорта. Если в результате отсутствия мест на одном участке нарушается стык в последующих пунктах пересадки, запрашивающее агентство самостоятельно посылает новые запросы.

### §3. Бронирование при обратных перевозках

Обратные перевозки чрезвычайно выгодны пассажирам и Аэрофлоту, поскольку здесь, с одной стороны, предоставляются определенные удобства пассажирам, а с другой стороны, Аэрофлот в результате продажи обратных билетов получает кредит, увеличивает оборотные средства и за счет этого может вести более широкое внутреннее строительство.

Обратные перевозки могут быть транзитными (когда они осуществляются через стыковые аэропорты с обязательными пересадками) и беспересадочными (когда они осуществляются в пределах одного рейса). Как те, так и другие обратные перевозки могут оформляться билетами с гарантированной датой вылета или билетами с открытой датой. Наиболее сложными с точки зрения организации являются обратные перевозки по билетам с гарантированной датой вылета.

Главным условием хорошей организации таких перевозок являются: строгий учет проданных билетов и своевременное извещение аэропорта обратного вылета о наличии пассажира на определенный рейс и дату.

При продаже обратного транзитного билета на агентство ложатся дополнительные задачи по бронированию мест в стыковых аэропортах не только при прямой, но и обратной перевозке. Так, если пассажиру продается прямой билет от Мурманска через Ленинград до Сочи и одновременно – обратный билет от Сочи через Ленинград до Мурманска, то агентство начального аэропорта (Мурманск) должно забронировать пассажиру места на рейсы из Ленинграда в Сочи и в Мурманск; уведомить Сочи о пассажире с гарантированной датой вылета и о том, что место в Ленинграде при обратной перевозке забронировано.

Более простой является организация обратных перевозок по билетам с открытой датой вылета. При продаже таких билетов предварительный запрос на бронирование места или уведомление аэропорта обратного вылета не требуется. В целях же регулирования обратных перевозок необходима обязательная регистрация пассажиров за определенный срок до дня вылета.

### §4. Переписка по вопросам перевозок и бронирования

По вопросам перевозок и бронирования мест в самолетах ведется большая переписка между агентствами Аэрофлота. В целях экономии времени и средств при передаче телеграмм используют специальный код – сокращения отдельных слов и многословных выражений. Код состоит из двухбуквенных, трехбуквенных, четырехбуквенных и пятибуквенных обозначений.

Двухбуквенными обозначениями кодируются все месяцы, дни недели и многие наиболее часто встречающиеся термины и слова (МА – май, ЧТ – четверг, БГ – багаж, НЕ – не бронируем и т.д.).

Трехбуквенными обозначениями кодируются только наименования городов и населенных пунктов (МОВ – Москва, ЛЕД – Ленинград, ФГН – Фергана и т.д.).

Четырехбуквенными и пятибуквенными обозначениями кодируются особо важные слова и выражения (СБПР – сообщите прибытие, ИНПАС – иностранный пассажир, ОЗАГР – обеспечьте загрузку и т.д.).

Кодированная телеграмма составляется по стандартной схеме на все виды переписки по бронированию: для извещения о бронировании в счет нормы, для запроса, подтверждения, аннулирования и пр. Стандартную схему телеграммы составляют 9 элементов (рис.6):

1. Адрес (куда посылается телеграмма).
2. Исходящий номер телеграммы, включающий личный номер работника, число, часы и минуты составления телеграммы. Если посылается ответ на телеграмму, то ставится ВТ (Ваша телеграмма) и далее номер, на который делается ссылка.
3. Прибытие в пункт пересадки или обратного вылета. Указывается: номер рейса, которым прибудет пассажир, и дата вылета из начального аэропорта. Иногда (в переходный период) требуется указывать месяц и пункт, откуда пассажир прибудет.
4. Фамилия пассажира, дети, багаж сверх нормы.
5. Номер рейса, на который запрашивается броня, и дата вылета этим рейсом из аэропорта пересадки. Иногда дополнительно указывается класс пассажирской кабины, месяц и другие возможные варианты полета.
6. Операция, которую необходимо осуществить по данной телеграмме (например, ПБ – прошу бронировать).
7. Количество мест и пункт назначения (если пассажир следует с несколькими пересадками, то элементы 5, 6 и 7 повторяются последовательно для каждого участка полета).

8. Дополнения – какие-либо дополнительные сведения о пассажире или услуги, которые ему необходимо оказать (например, ОГ – обеспечьте гостиницу, ОТ – обеспечьте такси).

9. Подпись запрашивающего агентства.

Недостатками современных методов бронирования являются: длительность времени получения данных о наличии свободных мест в самолетах по всему маршруту полета пассажира и невозможность предоставления ему гарантии приемлемого варианта полета в случае отказа заявки. Наиболее важным и необходимым условием улучшения качества обслуживания пассажиров и повышения производительности труда работников агентства является создание автоматических систем, которые позволили бы получать быструю и точную информацию о наличии мест на весь период предварительной продажи и бронирования.

Очевидно, центром автоматической системы должна быть электронно-вычислительная машина, в запоминающем устройстве которой должны храниться сведения о всех рейсах данного авиаузла (номера рейсов, пункты маршрута следования, даты и время вылетов и прилетов, пассажироместимость самолетов и др.).

Информация о проданном билете или запрос на бронирование в этом случае должны поступать в машину в виде электрических импульсов со специального аппарата кассира, находящегося на значительном удалении (до нескольких тысяч километров).

Несколько таких систем уже используются в настоящее время и дают большой экономический эффект.

## Глава VII. АВИАЦИОННЫЕ ТАРИФЫ И ПРАВИЛА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ

### §1. Общие положения

Авиационными тарифами называются платы и сборы, взываемые на воздушном транспорте за перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов. По своей экономической природе тарифы являются плановой системой государственных цен, на основании которой транспорт реализует свою продукцию.

Особенностью тарифов советского воздушного транспорта является то, что они направлены на стимулирование рационального использования самолето-моторного парка и повышение рентабельности воздушнотранспортных предприятий, на рост авиационных перевозок с целью рационального распределения общесоюзных перевозок между отдельными видами транспорта.

Уровень авиационных тарифов устанавливается с учетом общественных издержек транспортного производства, т.е. эксплуатационных расходов. Таким образом, основой тарифов воздушного транспорта является стоимость перевозок. Однако в условиях общественной собственности на средства производства и в соответствии с экономическими законами социализма наше государство имеет возможность в зависимости от конкретных задач коммунистического строительства сознательно производить некоторые отклонения тарифа в ту или другую сторону от стоимости перевозки.

В целях привлечения загрузки и сокращения эксплуатационных расходов авиационные тарифы систематически пересматриваются в сторону их снижения.

Под тарифным расстоянием понимается расстояние, за которое взывается провозная плата. Эти расстояния по магистральным воздушным линиям, межуправленческим воздушным линиям, а также по линиям, соединяющим областные, краевые и республиканские центры, утверждаются ГУ ГВФ. При этом тарифное расстояние указывается единым для всех маршрутов, перечисленных между данными аэропортами отправления и назначения.

Тарифные расстояния на авиаперевозки по местным воздушным линиям, проходящим по территории, обслуживаемой воздушнотранспортным предприятием, утверждаются руководителями этих предприятий. При этом соблюдается следующий порядок:

по воздушным линиям без промежуточных пунктов посадок тарифные расстояния устанавливаются по фактическому расстоянию перевозки с учетом времени набора высоты в горных местностях;

если в прямом и обратных направлениях фактические расстояния разные, то за тарифное расстояние следует принимать среднюю величину расстояния между аэропортами;

по воздушной линии с промежуточными пунктами посадок тарифное расстояние устанавливается равным сумме тарифных расстояний между промежуточными аэропортами по маршруту перевозки;

по воздушным линиям, имеющим несколько маршрутов перевозки с разными тарифными расстояниями, тариф устанавливается по тарифному расстоянию основного маршрута, по которому осуществляются постоянные регулярные полеты. Отклонение тарифного расстояния любого маршрута от основного маршрута не должно быть более 20%.

Например, есть три маршрута между пунктами А и Г (рис.7):



Рис.7. Схема тарифных расстояний в километрах  
(не приводится)

I маршрут АБВГ – 400 км

II маршрут АЕГ – 340 км

III маршрут АДГ – 430 км

Постоянные полеты осуществляются по маршруту АЕГ.

Отклонение маршрута АБВГ составляет – 17%; значит, здесь нужно применять тот же тариф, что и на маршруте АЕГ. Отклонение маршрута АДГ составляет 26%; значит, здесь необходимо установить новый тариф в соответствии с тарифным расстоянием.

Исходя из условий обеспеченности территории наземными видами транспорта и общих эксплуатационных расходов на перевозки установлены две тарифные группы воздушных линий.

Ко второй тарифной группе относятся воздушные линии между пунктами, не связанными железными дорогами, на территории Мурманской области, Ямало-Ненецкого Таймырского и Эвенкийского национальных округов; Красноярского края – севернее и восточнее рек Сым, Енисей и Б.Пит; Иркутской области – восточнее рек Ангара и Илим и севернее линии ст. Селезнево – ст.Лена – Нижне-Ангарск, Якутской АССР; Хабаровского края – севернее рек Мая и Уда, Магаданской, Камчатской и Сахалинской областей.

Все остальные воздушные линии на территории СССР относятся к первой тарифной группе.

Системой тарифов (Приказ Начальника ГУ ГВФ №505 8 сентября 1962 года) по воздушным линиям первой тарифной группы установлены тарифные ставки (см. табл. 2).

Таблица 2. Система тарифных ставок

Тарифные расстояния, км	Пассажирские перевозки		Почтовые и багажные перевозки	
	Стоимость пассажирского билета, руб.	За каждый последующий километр свыше данного тарифного расстояния до следующего тарифного расстояния, коп.	Почтовый и багажный тариф, коп. за 1 кг	За каждый последующий километр свыше данного тарифного расстояния до следующего тарифного расстояния, коп.
До 200	По 3 коп. за 1 км.		По 0,04 коп. за 1 км.	
200	9	По 1,5 коп. за один километр	8,0	0,035
300			11,5	0,028
400			14,3	0,023
500			16,6	0,022
600			18,8	0,021
1000			27,2	0,020
2000			47,2	0,019
3000			66,2	0,018
4000			84,2	0,017
5000 и свыше			101,2	0,016

Тарифные ставки за 1 кг посылок устанавливаются в размере 40% от почтового тарифа; за 1 кг груза – в размере 70% от почтового тарифа.

По воздушным линиям второй тарифной группы тарифные ставки увеличиваются на 70%.

В целях практического применения система тарифов представлена в виде таблицы плат на перевозки пассажиров, почты, багажа, посылок и грузов. Этой таблицей пользуются в том случае, если нет опубликованного тарифа между пунктом отправления и пунктом назначения.

При этом следует иметь в виду, что независимо от того, следует пассажир с остановками в пути или с пересадками по нескольким воздушным линиям, стоимость билета определяется не по сумме тарифов за участки пути, а по сумме тарифных расстояний.

Если перевозка осуществляется по маршруту, проходящему по I и II группам воздушных линий, то общий тариф определяется по сумме тарифов из расчета протяженности пути по территории каждой группы.

Пример. Пассажир следует из Алма-Аты в Норильск через Новосибирск и Красноярск.

Таблица 3. Пример расчета тарифа

Воздушные линии	Всего, км	В том числе	
		I группа	II группа
Алма-Ата–Новосибирск	1490	1490	–
Новосибирск–Красноярск	660	660	–
Красноярск–Норильск	1580	510	1070
Всего	3730	2660	1070

Тариф по каждой группе составляет:

I группа – 44 руб.

II группа – 34 руб.

Общий тариф – 78 руб.

Определение стоимости перевозки транзитных пассажиров, следующих по магистральным линиям в аэропорты местных воздушных линий или наоборот, производится по общему тарифному расстоянию от аэропорта отправления до аэропорта назначения с учетом тарифных групп воздушных линий.

Аналогичные расчеты тарифов производятся на перевозки почты, посылок, багажа и грузов. Для того, чтобы правильно определить провозную плату и сборы, причитающиеся воздушному транспорту за перевозки, необходимо знать официальные документы по тарифам и уметь пользоваться ими.

Кроме «Указателя основных пассажирских маршрутов», «Системы тарифов» и «Правил применения тарифов», необходимо знать Инструкцию о порядке установления тарифных расстояний и исчисления тарифов на авиаперевозки, Воздушный кодекс СССР и правила перевозки пассажиров, багажа и грузов, изданные в развитие отдельных статей Воздушного кодекса, а также приказы и циркуляры по различным вопросам применения тарифов.

Немаловажное значение имеет умение правильно заполнять пассажирский авиабилет, грузовую накладную и рассчитывать воинские требования.

Особую сложность в применении тарифов на воздушном транспорте имеют перерасчеты с пассажирами.

## §2. Перерасчеты с пассажирами в начальном аэропорту

В большинстве случаев перерасчеты с пассажирами как в начальном, так и в любом другом аэропорту бывают в результате вынужденного или добровольного возврата билета. Существует общее правило, которое может быть принято как основа всяких перерасчетов: если причиной перерасчета явился вынужденный возврат билета, то воздушнотранспортное предприятие должно вернуть пассажиру стоимость пролета от пункта перерасчета до конечного пункта. Если причиной перерасчета явился добровольный возврат билета, то воздушнотранспортное предприятие должно удержать из оплаченной стоимости билета тариф от начального пункта до пункта перерасчета.

Вынужденным называется такой возврат авиабилета, когда имеют место следующие случаи:

1. Отмена или задержка вылета продолжительностью более 2-х часов против установленного расписанием срока вылета.
2. Замена самолета одного типа и варианта на другой.
3. Вынужденный возврат самолета в пункт вылета и последовавший вследствие этого отказ пассажира от дальнейшего полета.
4. Состояние здоровья пассажира, подтвержденное справкой врача, заверенной печатью лечебного учреждения.
5. Несостоявшийся стык рейсов в пункте пересадки пассажира в течение установленного срока отправки.
6. Несостоявшаяся посадка самолета в пункте, предусмотренном расписанием.

В этих случаях по требованию пассажира производится перерасчет и ему возвращается оплаченная стоимость билета, провоза багажа и комиссионный сбор (при перерасчете за отказ от полета по состоянию здоровья комиссионный сбор не возвращается).

Добровольным называется такой возврат авиабилета, когда пассажир отказывается от полета по причинам, не зависящим от воздушнотранспортного предприятия. В этом случае Аэрофлот предоставляет пассажиру право получать деньги за несовершенную поездку, не ограничивает это право сроками возврата билета.

При отказе от полета не позднее, чем за 24 часа до отправления рейсового самолета (вертолета), на который продан билет, пассажиру возвращается полностью оплаченная им стоимость билета. Если пассажир возвращает билет в срок от 24-х до 3-х часов до отправления самолета, то касса

должна удерживать 10% тарифа; если билет возвращен менее чем за 3 часа, то касса должна удерживать 25% тарифа. Во всех этих случаях комиссионный сбор не возвращается. Следует иметь в виду, что если возвращается билет формы К-21 или К-22, то удержания производятся от стоимости билета до первого пункта пересадки. Все перерасчеты с пассажирами по зарегистрированным на полет билетам производятся в течение 6 месяцев; по незарегистрированным в пределах срока годности билета.

### §3. Перерасчеты с пассажирами в промежуточном аэропорту

Здесь могут быть два различных варианта, зависящих от местоположения промежуточного аэропорта на маршруте следования пассажира.

1. Осуществляется перевозка в пределах одного рейса (рис.8).

Рис.8. Схема маршрута перевозки в пределах одного рейса (не приводится)

Если последовал вынужденный возврат билета в промежуточном аэропорту, то пассажиру возвращается тариф от данного аэропорта до конечного пункта. Если нет опубликованного тарифа, то по указателю основных пассажирских маршрутов или по альбому схем местных воздушных линий определяется сначала тарифное расписание, а затем по таблице плат – соответствующий тариф. При добровольном отказе билет теряет силу и никаких перерасчетов не производится.

2. Промежуточный аэропорт находится перед аэропортом пересадки (рис.9).

При вынужденном возврате действует выше приведенное правило.

Рис.9. Схема маршрута перевозки с пересадкой (не приводится)

В случае добровольного отказа от полета с пассажиром делается перерасчет и ему возвращается разница между тарифом всей перевозки и тарифом от начального аэропорта до аэропорта пересадки.

### §4. Перерасчеты с пассажирами в аэропорту пересадки

При вынужденном отказе действует все то же правило: пассажиру возвращается тариф от аэропорта перерасчета до конечного пункта, указанного в билете.

При добровольном отказе пассажиру возвращается разница между оплаченной стоимостью билета и стоимостью полета по использованному участку пути, но при этом кассир учитывает срок возврата и удерживает от этой разницы соответствующую часть (10 или 25%). Однако, если по пути следования пассажиру предстояла еще пересадка, то удержания производятся от тарифа между аэропортом перерасчета и аэропортом следующей пересадки.

Таблица 4 иллюстрирует все виды перерасчетов. (не приводится)

### §5. Грузовые авиационные тарифы

Как было указано выше, система тарифов предусматривает тарифные ставки на перевозки самолетами и вертолетами всех видов загрузки, в том числе и грузов. Грузовые тарифы, объявленные в таблице плат, применяются при перевозке рейсовыми самолетами:

- а) грузов государственных учреждений и предприятий и общественно-кооперативных организаций;
- б) тяжеловесных грузов весом до 200 кг;
- в) служебных грузов ГУ ГВФ и воздушнотранспортных подразделений;
- г) личных вещей работников воздушного транспорта при перемещениях по службе.

Однако в некоторых случаях перевозка груза оплачивается по более высокому тарифу. Так, по багажному тарифу оплачивается перевозка:

- а) тяжеловесного груза весом 200 кг и более в одном месте;
- б) опасных грузов всех категорий;
- в) грузов мелкими партиями общим весом до 200 кг;
- г) скоропортящихся грузов по договорам и по разовым отправлениям;
- д) личных вещей и груза отдельных граждан;
- е) груза вне очереди по требованию грузоотправителя.

Некоторые виды грузов (так называемые легковесные грузы – чай, хлопок и др.) не позволяют полностью использовать тоннаж самолета. Перевозка их оплачивается по двойному грузовому тарифу.

Перевозка мелких домашних животных, собак, птиц при пассажирах, а также перевозка животных, диких зверей и пчел рейсовыми грузовыми самолетами производится с оплатой за вес «брутто» по полуторному багажному тарифу.

В целях стимулирования грузовых перевозок и повышения коммерческой загрузки самолетов ГУ ГВФ предоставило руководителям воздушнотранспортных предприятий право применять льготные и сезонные тарифы по договорам с государственными учреждениями и предприятиями и общественно-кооперативными организациями на перевозки грузов по всем воздушным линиям ГВФ со скидкой до 50% в порядке догрузки рейсовых самолетов.

Часто требуется перевезти груз по направлению, где отсутствует регулярное воздушное сообщение. В этих случаях для грузоотправителя может выделяться специальный самолет или вертолет, а рейс будет называться заказным.

Оплата заказных рейсов производится в зависимости от типа самолета (вертолета) и группы районов из расчета плановой продолжительности полета в обоих направлениях по ставкам за один час полета независимо от количества перевозимого груза (табл.5).

Для заказных рейсов все воздушные линии делятся на три тарифные группы.

К третьей группе относятся воздушные линии:

а) на территории севернее Полярного круга – Тюменской области, Красноярского края и Якутской АССР;

б) на всей территории Камчатской области и Чукотского национального округа;

в) на всех островах Северного Ледовитого океана.

Ко второй группе относятся воздушные линии между пунктами, не связанными железными дорогами на территориях:

а) Ямало-Ненецкого национального округа южнее Полярного круга;

б) Красноярского края севернее рек Сым, Енисей и Б. Пит до Полярного круга;

в) Иркутской области севернее рек Ангара, Илим, линии ж.д. ст. Селезнево – ж.д. ст. Лена – ж.д. ст. Ангарск;

г) Хабаровского края севернее рек Мая и Уда;

д) Якутской АССР южнее Полярного круга;

е) Магаданской и Сахалинской областей.

К первой группе относятся все остальные воздушные линии на территории СССР.

Таблица 5. Тарифы на авиаперевозки специально выделяемыми самолетами.

Типы самолетов и вертолетов	Оплата за 1 час полета по группам воздушных линий, руб.		
	I	II	III
Ту-114	2000	-	-
Ту-104, Ил-18, Ан-10, Ан-12	1000	1300	1600
Ил-14, Ил-12	180	240	270
Ли-2	120	150	180
Ан-2	70	90	110
Як-12, Супер-Аэро	30	40	45
Морава	40	50	55
Вертолет Ми-6	1200	1400	1600
Вертолет Ми-4	180	200	210
Вертолет Ми-1	90	110	120
Вертолеты Ка-15, Ка-18	70	75	80

Если заказной рейс выполняется в районах, отнесенных к разным тарифным группам, оплата исчисляется из расчета продолжительности полета по территории каждой группы и ставкам соответствующих тарифных групп и суммируется.

## Глава VIII. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС РАБОТЫ АЭРОВОКЗАЛА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ПАССАЖИРОВ В АЭРОПОРТУ

### §1. Общие положения

Правильно организованный технологический процесс работы аэровокзала является важнейшей предпосылкой культурного обслуживания пассажиров в течение всего времени пребывания их в аэропорту перед вылетом самолета или после прибытия.

Технологическим процессом устанавливаются необходимые операции, порядок их выполнения и нормы времени на выполнение каждой операции и на весь процесс в целом. При разработке технологического процесса необходимо предусматривать:

- 1) организацию работы пунктов регистрации пассажиров и оформления багажа;
- 2) движение пассажиров от привокзальной площади в аэровокзал и от аэровокзала к месту посадки;
- 3) организацию посадки и высадки пассажиров, загрузки и выгрузки багажа;
- 4) механизацию багажных операций;
- 5) информацию пассажиров;
- 6) работу бытовых и вспомогательных помещений.

Технологический процесс работы аэровокзала должен обеспечивать высокую производительность труда работников и способствовать выполнению ими основной задачи – максимального сокращения времени на необходимые формальности и культурного обслуживания пассажиров.

Для разработки технологического процесса, кроме организации работы всех звеньев аэровокзала, необходимы производственная и техническая характеристика аэровокзала, количество обслуживаемых пассажиров по категориям, данные о неравномерности потоков пассажиров по часам суток, дням недели, месяцам, количество перерабатываемого багажа и ручной клади.

Технологический процесс объединяет все отдельные операции, которые осуществляются в аэровокзале, в единое целое и создает стройность и организованность в работе службы перевозок.

## §2. Обслуживание отправляющихся пассажиров

Главными элементами технологического процесса в обслуживании отправляющихся пассажиров являются регистрация и посадка пассажиров, оформление и погрузка багажа. Существуют два принципиально различных метода регистрации пассажиров и приема багажа к перевозке.

а) Метод закрепления рейсов за определенными рабочими местами («канальная система»).

Рис. 10 «Канальная» система приема багажа  
(не приводится)

В данном случае каждый пункт регистрации (дежурный – Д и кладовщик с весами – В (рис.10) в любой момент времени работает по оформлению только одного рейса. При большом потоке пассажиров один рейс может быть обслужен двумя, иногда тремя пунктами регистрации. Однако в час «пик», когда осуществляется регистрация одновременно на несколько рейсов, эта задача становится трудновыполнимой, особенно, если пунктов регистрации имеется не больше, чем рейсов.

Одновременно с регистрацией производится и комплектование багажа по пунктам назначения.

Недостатком метода является низкая производительность труда дежурных по регистрации и багажных кладовщиков за счет неравномерной загрузки рабочих мест, невозможность механизации операций по комплектованию, привязанность пассажиров к определенным рабочим местам.

б) Метод раскрепленной работы пунктов регистрации (система свободного приема багажа).

Каждый пункт регистрации при данном методе в любой момент времени работает по оформлению всех объявленных рейсов. Пассажир имеет право выбора, что способствует равномерной загрузке рабочих мест и, следовательно, повышает их пропускную способность (рис. 11). Данная система требует четкой сортировки багажа, чтобы исключить случаи его засылки или задержки. Так как багаж на один и тот же рейс может быть принят несколькими кладовщиками, то необходимо перед комплектованием сконцентрировать его в одном месте. Это может быть обеспечено за счет системы транспортеров с автоматическими сортирующими устройствами. Преимущества данного метода очевидны: высокомеханизированный и автоматизированный труд по передвижению и сортировке багажа обеспечивает высокую пропускную способность, сокращает время наземного обслуживания пассажиров.

Рис. 11. Система свободного приема багажа  
(не приводится)

Отметка о явке пассажира на вылет и количестве предъявленных личных вещей осуществляется в специальной ведомости регистрации отправок пассажиров и багажа: она является основным первичным документом, по которому производится учет первоначальных и транзитных отправок пассажиров и платного багажа по пунктам назначения, а также производится составление сводной загрузочной ведомости и центровочного графика.

В ведомости учитываются: пассажиры взрослые (ВЗР) и дети от 5 до 12 лет (РБ) – и первоначальные и транзитные, а также дети от 5 лет (РМ); багаж – количество мест и вес; ручная кладь – вес; вес платного багажа – первоначального и транзитного; аэропорт назначения. В каждой строке ведомости учитывается только один пассажир и его багаж. В контрольном талоне билета, который остается в аэропорту отправления, правее серии и номера билета проставляется порядковый номер

строки, в которой зарегистрирован пассажир и его багаж. Контрольный талон, остающийся в аэропорту, является основным документом, подтверждающим регистрацию пассажира. Для подведения итогов по всему рейсу данные всех колонок ведомости суммируются по видам отправок и заносятся в графы «Итого зарегистрированных пассажиров», «Итого оформлено багажа и ручной клади».

Кроме того, при регистрации пассажиров и их вещей используется следующая документация:

1. Багажная бирка – номерной документ, состоящий из корешка и отрывного талона; применяется для оформления вещей пассажира, принимаемых к перевозке под ответственность воздушнотранспортного предприятия. Багажные бирки изготавливаются различных цветов для облегчения комплектования багажа по пунктам назначения.

2. Бирка «В кабину» – используется для оформления вещей, которые пассажир берет с собой в самолет; удостоверяет факт взвешивания вещей.

3. Бирка «Ручная кладь» – используется для оформления вещей, перевозимых на поршневом самолете или на вертолете под ответственностью самого пассажира; удостоверяет факт взвешивания вещей.

4. «Квитанция платного багажа» – удостоверяет оплату багажа или ручной клади сверх бесплатной нормы.

5. «Посадочный талон» или «Посадочная карта» – выдается пассажиру в момент регистрации и взимается в момент посадки в самолет. Этот талон служит вспомогательным документом для оперативного учета количества пассажиров, посаженных в самолет.

Принятый от пассажиров и оформленный багаж складывается на багажные тележки по пунктам назначения или отправляется по транспортеру в комплектовочное помещение. По окончании регистрации кладовщик подводит итоги по принятому багажу и заполняет «Багажную ведомость» на каждый пункт разгрузки в 3-х экземплярах. Эта ведомость является документом, удостоверяющим передачу багажа от кладовщика начального аэропорта бортпроводнику на борт самолета и от бортпроводника – кладовщику аэропорта назначения. В соответствии с этим 1-й экземпляр «Багажной ведомости» следует с багажом и передается кладовщику аэропорта назначения; 2-й – остается у бортпроводника; 3-й – остается в начальном аэропорту. Передача багажа от одного материально ответственного лица другому подтверждается подписями этих лиц.

Загрузка багажа в самолет осуществляется с помощью современных средств механизации, обеспечивающих необходимую скорость загрузки и целостность вещей. Следует, однако, иметь в виду, что никакая наземная механизация не будет действительно эффективна, если не имеется внутрисамолетной механизации. Багажные помещения современных самолетов имеют достаточно большую длину, и ручной труд на этом участке перемещения багажа заметно снижает общий скоростной эффект загрузки. Заслуживает внимания применение специальных контейнеров для багажа, которые заполняются в момент регистрации, а затем доставляются к самолету и загружаются в багажники в течение нескольких минут. Разумеется, в этом случае багажные помещения должны иметь особую конструкцию, в которую удобно вписываются контейнеры.

Далее задача службы перевозок сводится к организации посадки пассажиров в самолет. Эта кажущаяся на первый взгляд простая задача может подчас поставить перевозчика в затруднительное положение. Дело в том, что перевозочный процесс в аэропортах идет почти непрерывно: убывающие, прибывающие, транзитные и пролетающие пассажиры требуют определенного вида обслуживания и, главное, четкой и оперативной работы службы перевозок. Несомненно, что немаловажную роль в этом играет размещение рабочих мест в аэровокзале, планировка всех его помещений и планировка перрона. Для создания единого производственного потока пассажирских перевозок необходимо обеспечить:

а) максимально простой и удобный путь прохождения пассажиров через аэровокзал до самолета (или обратно) без возвращения к отдельным узлам технологического процесса;

б) раздельный путь следования пассажиров международных и внутренних линий, союзных и местных линий, а также прибывающих и убывающих пассажиров;

в) отделение пассажирского потока от багажного и почтово-грузового.

Наиболее целесообразной следует признать такую планировку аэровокзалов, при которой пассажиры после регистрации и оформления багажа могут сразу же из здания аэровокзала без сопровождающего дежурного пройти в самолет, минуя при этом такие этапы, как ожидание в месте сбора перед посадкой и переход через перрон к самолету. Для этого необходимо, чтобы самолет находился на стоянке в непосредственной близости от аэровокзала или его выносных пунктов – галерей или островных павильонов, чтобы переход пассажира в самолет осуществлялся из аэровокзала через соединительную галерею или подземный туннель.

Нельзя не учитывать при разработке технологического процесса, что время на предполетное обслуживание пассажиров, в том числе и время на посадку, должно быть минимальным; каждая минута должна быть рассчитана и заполнена технологическими операциями. В разных аэропортах в зависимости от планировки перрона, от используемых самолетов, от наличия средств доставки пассажиров к трапу и т.д., время на посадку может быть различным. Чем оно меньше, тем больше

возможности для снижения срока явки пассажиров на регистрацию. Практически минимальное время на посадку затрачивается в случае организованной доставки пассажиров из города непосредственно к трапу самолета на автобусах-экспрессах.

При посадке у пассажиров отбираются посадочные талоны и проверяется наличие бирок на личных вещах. Посадка считается законченной, когда закрыта дверь самолета и убран трап. Дальнейшее обслуживание пассажиры получают на борту.

### §3. Обслуживание прибывающих пассажиров

Последний этап обслуживания пассажиров – это обслуживание в конечном аэропорту, и оно является не менее важным и ответственным, чем при организации отправки пассажиров из начального аэропорта.

Основными задачами службы перевозок по обслуживанию прибывающих пассажиров являются:

а) полная готовность трапов и средств механизированной разгрузки багажа к моменту подруливания самолета;

б) подробная информация пассажиров о выдаче багажа, транспорте до центра города и месте регистрации транзитных пассажиров;

в) организация выдачи багажа в максимально сжатые сроки.

Разберем эти положения.

О прибытии самолета пункты руководства движением уведомляют диспетчерскую службу перевозок. Отсюда идут распоряжения об организации разгрузки в пассажирскую группу (дежурные по встрече), в группу перронной механизации и на коммерческий склад. В момент остановки двигателей к самолету одновременно должны быть поданы трапы и механизмы для разгрузки багажа. Багаж выгружается в присутствии кладовщика и ответственного бортпроводника в соответствии с багажной ведомостью, выписанной аэропортом отправления.

После разгрузки кладовщик расписывается во 2-м экземпляре багажной ведомости и возвращает его бортпроводнику, а 1-й экземпляр оставляет у себя.

Следующей и весьма важной технологической операцией является раздача багажа пассажирам.

Порядок раздачи может быть выполнен в нескольких вариантах:

I. Непосредственно у борта самолета со специальных платформ, куда багаж подается из багажников по автотранспортеру.

II. В специальном помещении, оборудованном рефьюжами (прилавками), весами и другими приспособлениями для кратковременного хранения багажа, удобства его передвижения и раздачи пассажирам.

В обоих случаях раздача багажа производится багажным кладовщиком и его помощниками (носильщиками). При этом соблюдается следующая последовательность действий:

1. Пассажир предъявляет «Билет и багажную квитанцию» и отрывной талон багажной бирки.

2. Кладовщик (или носильщик) сверяет номер отрывного талона с корешком багажной бирки, прикрепленной к багажу.

3. Он же выдает багаж, возвращает билет и оставляет у себя отрывной талон.

III. Пассажир самостоятельно забирает свой багаж с рефьюжа и на выходе из помещения предъявляют контролеру «Билет и багажную квитанцию» и отрывной талон багажной бирки. Такая форма «самообслуживания» является более экономичной с точки зрения времени, затрачиваемого на раздачу: с одной стороны, легче найти свои вещи не только по номеру багажной бирки, но и по внешнему виду, а с другой стороны, в операции участвуют не 2-3 носильщика, а большая масса пассажиров, располагающаяся вдоль рефьюжа.

Установлены определенные нормы времени на разгрузку и раздачу багажа пассажирам:

разгрузка багажа – 4-8 мин.;

доставка багажа от самолета к месту раздачи – 2-4 мин.;

раздача багажа пассажирам – 4-8 мин.;

Время полного технологического цикла 10-20 мин.

После окончания раздачи багажа кладовщик указывает в «Багажной ведомости» количество собранных талонов багажных бирок, а в случае необходимости – и другие сведения по итогам раздачи (неисправности перевозки, невостребованный, засланный, бездокументный или отсутствующий багаж). Подписанную ведомость кладовщик сдает старшему по смене для хранения с документацией этого рейса.

### §4. Некоторые требования, предъявляемые к механизации багажных операций

В настоящее время существует несколько схем механизации багажных операций. К ним относятся, например: багажные тележки, автотягачи, автотранспортеры; транспортеры (пластинчатые, ленточные, роликовые), автолифты; транспортеры с автоматическими сортирующими устройствами, автолифты, внутрисамолетная механизация.

Основными требованиями, предъявляемыми к машинам при выборе схем механизации, являются: простота устройства; прочность при эксплуатации; высокий коэффициент полезного действия;

безопасность для обслуживающего персонала; обеспечение сохранности багажа при его погрузке, разгрузке и транспортировке.

Выбор той или иной схемы механизации обуславливается целым рядом факторов, важнейшими из которых будут: тип эксплуатируемых самолетов; количество багажа (мест и кг), перерабатываемого при оформлении пассажиров; перерабатывающая способность рассматриваемой схемы; общая стоимость или стоимость на единицу веса багажа по капитальным затратам и эксплуатационным расходам.

## Глава IX. КОМПЛЕКТОВАНИЕ РЕЙСА

Завершающим этапом технологического процесса по организации перевозок является комплектование рейса, т.е. точное определение количества пассажиров, багажа, почты и грузов, подлежащих отправлению на данном рейсе, и составление сопроводительной документации.

Как известно, операции по оформлению пассажиров и багажа осуществляются отдельно от операции по оформлению грузов и почты. Поэтому комплектование рейса почти одновременно идет по двум каналам: в пассажирской группе службы перевозок и на коммерческом складе. Комплекс данных из этих каналов поступает затем в диспетчерскую группу, где и завершается самый процесс комплектования.

Строго говоря, комплектование пассажирской загрузки начинается с момента продажи первого билета, а кончается моментом регистрации последнего пассажира. Такой длительный процесс сам по себе ведет к штурмовщине на последнем этапе, когда дело касается комплектования грузовой загрузки, поскольку точное наличие пассажиров и особенно багажа становится абсолютно известным лишь за несколько минут до передачи документации на борт самолета.

Исходной величиной пассажирской загрузки должно являться число проданных билетов на данный рейс в городском агентстве и количество багажа соответственно этому числу билетов и бесплатной норме. Однако такой приблизительный подсчет веса багажа заранее ведет к неправильному определению свободного тоннажа, который может быть использован другими видами загрузки.

Очевидно, одним из возможных выходов из такого положения может быть тщательный анализ пассажирских потоков, позволяющий определить среднее количество багажа на одного пассажира на каждом маршруте. Это дает более точную величину пассажирской загрузки и в то же время увеличит срок комплектования грузовой загрузки.

Итак, сведения о числе проданных билетов в день вылета самолета поступают из городского агентства в диспетчерскую группу службы перевозок. Уточнив в службе движения предельную коммерческую загрузку данного рейса, диспетчер определяет общий вес пассажиров, багажа, лимитированной почты и сообщает на коммерческий склад «свободный тоннаж». Здесь, исходя из строгой очередности отправки, по грузовым авианакладным начинается подборка соответствующего количества груза. Одновременно комплектуется по почтовым накладным почта. Основным документом, по которому принимается груз и почта с коммерческого склада для загрузки в самолет, и по которому ведется учет отправок, является почтовогрузовая ведомость (форма №К-3). Эта ведомость составляется на основании грузовых и досылочных накладных и общих почтовых накладных.

В почтовогрузовой ведомости указывается:

1. номер всех грузовых или досылочных накладных и общих почтовых накладных.
2. Вид отправки – груз или почта; следует иметь в виду, что для почтовых отправок обязательно их наименование – правительственная, международная, страховая, авиакорреспонденция, заказная и простая корреспонденция, печать, посылки.
3. общий вес грузовой или почтовой отправки, перевозимой по каждой грузовой или почтовой накладной.
4. Для грузовых отправок – аэропорты отправления и назначения в том случае, если они не совпадают соответственно с аэропортами загрузки и разгрузки.
5. Особые характеристики груза: «опасный», «скоропортящийся», «выборный», «посевной» и др.

После внесения в ведомость всех реквизитов диспетчер коммерческого склада подводит итоги по видам отправок, по пунктам разгрузки и по всему рейсу, подписывается и все эти данные передает в диспетчерскую группу службы перевозок для составления сводной загрузочной ведомости.

Получив груз и почту, бригадир грузчиков расписывается в почтовогрузовой ведомости, во втором экземпляре общей почтовой накладной и организует загрузку в самолет.

Сводная загрузочная ведомость составляется в диспетчерской группе службы перевозок после регистрации пассажиров и расчета центровки самолета. Эта ведомость является основным документом (форма №К-1), где регистрируется вся коммерческая загрузка рейса на каждый участок маршрута, а также – первичным учетным документом по объему перевозок.

В сводной загрузочной ведомости в порядке комплектования загрузки указываются:

1. Пункты разгрузки, начиная с конечного пункта.
2. Общая загрузка (в колонке «Всего») грузов и почты и количество их мест в багажниках соответственно по пунктам разгрузки.



3. Количество пассажиров (общее и по категориям).
4. Количество ручной клади, взятой пассажирами с собой в кабину самолета.
5. Общий вес (в колонке «Всего») багажа и количество мест в багажниках.
6. Вес по видам отправок в каждом из багажников самолета.

После этого указывается по каждому пункту разгрузки общий итог строки «Всего» (Вс) и общий итог пунктов разгрузок (строк «Вс») по количеству пассажиров, по загрузке кабины и багажных помещений самолета и, кроме того, по количеству мест каждого вида отправки.

В целях определения фактической коммерческой загрузки самолета необходимо перевезти количество пассажиров по категориям в килограммы и суммировать полученный результат с весом загрузки в кабине и общим весом груза, багажа и почты.

Ведомостью предусмотрена регистрация возможных изменений загрузки в последнюю минуту, но такие изменения в коммерческой загрузке могут производиться только при условии сохранения центровки самолета, установленной диспетчером по центровке, и только с его разрешения.

Сводная загрузочная ведомость составляется диспетчером диспетчерской группы службы перевозок в трех экземплярах: первый и второй экземпляры передаются на борт самолета, а третий остается в аэропорту вылета для учета отправок и сообщения о загрузке в первый пункт посадки.

По прибытии самолета в первый пункт посадки второй экземпляр сдается в службу перевозок, а на борт передается новая загрузочная ведомость, составленная с учетом изменения коммерческой загрузки в этом промежуточном пункте.

Кроме почтовогрузовой ведомости и сводной загрузочной ведомости, на борт самолета поступают следующие документы:

1. Центровочный график.
2. Грузовые авианакладные.
3. Почтовые накладные.
4. Прочие документы – сертификаты, карантинные свидетельства, разрешения, дорожные свидетельства и пр., прилагаемые к перевозочным документам в зависимости от вида перевозки и категории груза.

Рейс считается скомплектованным, когда подобрана и размещена в самолете вся возможная загрузка и перевозка ее оформлена соответствующими коммерческими документами.

#### ССЫЛКИ:

[1]. На практике такая классификация воздушных линий иногда не выдерживается. Так, в Северном территориальном управлении ГВФ к местным воздушным линиям относятся воздушные линии. Ленинград-Архангельск и Ленинград-Мурманск (хотя эти линии соединяют областные центры, а на линии Ленинград-Архангельск курсируют самолеты Ил18).

[2]. Из этого общего правила допускаются два исключения. В соответствии со ст.81 Воздушного кодекса СССР организации, имеющие в своем ведении воздушные суда, могут осуществлять перевозку пассажиров, багажа, грузов и почты для обеспечения своих нужд; иностранные воздушные суда международные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

[3]. В дальнейшем "Основы гражданского законодательство Союза ССР и союзных республик для краткости будем называть Основы".

[4]. При международных воздушных перевозках пассажиром признается любое лицо, за исключением членов экипажа, которое перевозится или должно перевозиться на самолете с согласия перевозчика (воздушнотранспортного предприятия).

[5]. См. стр. 33.

[6]. См. стр. 36.

[7]. Аналогичные постановления приняты Президиумами Верховных Советов некоторых других союзных республик.

[8]. С 10 ноября 1963 г. по 14 июня 1964 года.

[9]. С момента, когда грузоотправитель сдал груз приемщику аэропорта, оплатил стоимость перевозки и получил на руки второй экземпляр грузовой накладной, договор перевозки груза считается заключенным.