*Министерство транспорта Р.Ф.*

*Хабаровский филиал ГОУ СПО*

*«Красноярский авиационный технический колледж ГА».*

***Курсовая работа***

***по предмету: «Государственное регулирование».***

*На тему: «Государственное регулирование в коммерческой деятель­ности ГА».*

***Выполнила:*** *студентка 3курса группы БП-3*

*Анохина Вероника Анатольевна*

***Проверила:*** *Гордиенко Л.А.*

*г.Хабаровск*

*2009г.*

**СОДЕРЖАНИЕ.**

Содержание....................................................................................................2

Введение.........................................................................................................3

**1. Государственное регулирование коммерческой деятельности в гражданской авиации..................................................................................5**

1.1. Понятие и задачи государственного регулирования гражданской авиации.................................................................................5

1.2. Главные принципы государственного регулирования деятельности гражданской авиации..........................................................7

1.3. Права иностранных авиационных предприятий....................10

1.4. Основные проблемы гражданской авиации...........................12

1.5. Современные тенденции эффективности деятельности предприятий гражданской авиации........................................................12

1.6. Государственное регулирование а коммерческой деятельности ГА...........................................................................................13

**2. Правила перевозки пассажиров и багажа на внутренних воздушных линиях РФ и СНГ...................................................................15**

2.1. Обеспечение безопасности пассажиров................................15

2.2. Прекращение действия договора воздушной перевозки по инициативе пассажира.............................................................................16

2.3. Перечень документов, удостоверяющих личность пассажиров...............................................................................................17

2.4. Правила перевозки детей на внутренних и международных воздушных линиях....................................................................................17

2.5. Ответственность авиаперевозчика.........................................19

2.6. Условия договора внутренней воздушной перевозки............23

Заключение...................................................................................................25

Литература....................................................................................................26

**26**

**ВВЕДЕНИЕ.**

Тема моей работы: «Государственное регулирование в коммерческой деятельности Гражданской Авиации». Курсовая работа состоит из Вве­дения, 2 основных Глав, Заключения, Списка используемой литературы.

Государственное регулирование - разработка специально уполномочен­ными федеральными органами исполнительной власти правил осуще­ствления гражданской авиационной деятельности и контроля за их вы­полнением.

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспери­ментальную авиацию:

**Гражданская авиация**

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

2. Гражданская авиация, используемая для воздушных перевозок пасса­жиров, багажа, грузов, почты и авиационных работ, которые осуще­ствляются за плату, относится к коммерческой гражданской авиации.

3. Гражданская авиация, используемая на безвозмездной основе отно­сится к авиации общего назначения.

**Государственная авиация**

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

2. Использование государственной авиации в коммерческих цепях осу­ществляется в порядке, установленном Правительством Российской Фе­дерации.

26

**Экспериментальная авиация**

1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экс­периментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

2. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Органом государственного регулирования в системе ГА России являет­ся уполномоченный орган в области ГА – Министерства Транспорта Р.Ф., Федеральное Агентство Воздушного Транспорта (РосАвиация), Феде­ральная служба по надзору в сфере транспорта (РосТрансНадзор), а также аэронавигационная служба (РосАэроНавигация).

26

# 1. Государственное регулирование в коммерческой деятельности гражданской авиации

## 1.1. Понятие и задачи государственного регулирования гра­жданской авиации

Под государственным регулированием понимается разработка специаль­но уполномоченными федеральными органами исполнительной власти правил осуществления гражданской авиационной деятельности и контроля за их выполнением.

Целью государственного регулирования гражданской авиационной дея­тельности является создание условий для[[1]](#footnote-1):

1. развития отечественного авиапромышленного комплек­са, обеспечивающего сохранение за Россией роли веду­щей авиационной державы и удовлетворение потребно­стей гражданской авиации страны в разработке и по­ставках современной авиационной техники;
2. формирования современной авиатранспортной систе­мы, соответствующей платежеспособному спросу на перевозки пассажиров и грузов, а также на выполнение социальных, оборонных и других специальных требова­ний в интересах национальной безопасности России.

Главными задачами государства в области регулирования гражданской авиационной деятельности являются[[2]](#footnote-2):

1) государственная поддержка разработки ключевых базовых технологий и создания научно-технического задела, выполнения научно-исследова­тельских и опытно-конструкторских работ для разработки новых образ­цов конкурентоспособной гражданской авиационной техники;

2) создание условий для сохранения и развития необходимой научно-

26

технической базы, обеспечивающей техническую оснащенность отече­ственной гражданской авиации на мировом уровне;

3) содействие реструктуризации авиастроительного комплекса в соот­ветствии с требованиями обеспечения обороноспособности, экономиче­ского развития Российской Федерации и потребностями гражданской авиации в обновлении парка авиационной техники;

4) обеспечение высокого уровня безопасности авиационной деятельно­сти на основе технологического перевооружения отрасли, развития си­стем поддержания летной годности авиационной техники и обеспечения безопасности полетов, совершенствования технологических и организа­ционных основ использования воздушного пространства;

5) оптимизация сети международных аэропортов и аэропортов феде­рального значения;

6) создание системы и механизмов кредитования поставок (продаж) отечественной гражданской авиационной техники и условий для станов­ления и развития отечественной системы авиационного лизинга как основы обновления парка воздушных судов;

7) создание условий для введения в хозяйственный оборот результатов интеллектуальной деятельности, права на которые принадлежат Россий­ской Федерации;

8) создание условий для эффективного функционирования гражданской авиации (сохранение и развитие авиационной инфраструктуры, совер­шенствование механизмов сертификации и лицензирования и т.д.);

9) эффективное управление государственной долей собственности на предприятиях и в организациях гражданской авиации и авиапромышлен­ного комплекса;

10) создание условий для конкуренции в гражданской авиации и авиапромышленном комплексе;

11) совершенствование регулирования естественных монополий в обла­

26

сти гражданской авиационной деятельности;

12) развитие нормативной правовой базы в области гражданской авиа­ционной деятельности;

13) совершенствование системы подготовки кадров, методической базы и технических средств обучения, сохранение высокого уровня квалифи­кации авиационного персонала и разработка комплекса мер по его соци­альной защите;

14) содействие международному признанию отечественной системы обеспечения безопасности полетов.

## 1.2. Главные принципы государственного регулирования дея­тельности гражданской авиации

Главными принципами государственного регулирования гражданской авиационной деятельности являются[[3]](#footnote-3)

в финансово-экономической сфере:

- государственная поддержка жизненно важных и экономически выгод­ных для государства направлений развития гражданской авиации, в том числе разработки новых образцов отечественной авиационной техники и их дальнейшей модернизации;

- рациональное распределение финансовых ресурсов в интересах ре­шения проблем гражданской авиации на основе долгосрочного прогноза, целевых программ и консолидации финансовых средств;

- проведение протекционистской политики по внедрению отечественной авиационной техники;

- государственная поддержка закупок авиационными компаниями отечественных воздушных судов нового поколения, в том числе путем компенсации расходов по уплате процентной ставки по кредитам, при­влекаемым авиационными компаниями для покупки новой отечествен­

26

ной авиационной техники;

- поддержка создания отечественной системы авиационного лизинга;

- поддержка на государственном уровне разработанных совместно с зарубежными партнерами программ, а также работ по международному признанию отечественных норм и систем в области авиационной дея­тельности;

- всемерное содействие притоку отечественных и зарубежных внебюд­жетных финансовых средств и других ресурсов;

2) в организационной сфере:

- развитие гражданской авиации и авиапромышленного комплекса на основе координации и согласования их деятельности по реализации действующих, формированию и разработке новых программ;

- согласованная с прогнозом развития экономики страны и платеже­способного спроса на авиационные перевозки, работы и услуги количе­ственная и структурная оптимизация объектов и средств авиационной инфраструктуры, позволяющая обеспечить нормальное функционирова­ние гражданской авиации и ее своевременное техническое переоснаще­ние;

- разработка и реализация комплекса мер по реструктуризации авиаци­онной промышленности, в том числе создание нескольких централизо­ванно управляемых холдингов с контрольным пакетом акций, принадле­жащих Российской Федерации;

3) в сфере научно-технической политики:

- сохранение и развитие научно-технического потенциала, создание перспективных материалов и технологий как основы дальнейшего разви­тия гражданской авиации России;

- рациональное сочетание модернизации образцов гражданской авиаци­онной техники, созданных в последние годы, с разработкой перспектив­ных образцов, соответствующих уровню XXI века;

26

- унификация и оптимизация типажа гражданской авиационной техники;  
 - обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности.

Государственному регулированию подлежат[[4]](#footnote-4):

1) развитие и техническое совершенствование авиапромышленной и авиатранспортной инфраструктур;

2) осуществление структурных преобразований в области авиапромыш­ленного комплекса и гражданской авиации;

3) обеспечение технологической и экологической безопасности при осу­ществлении авиационной деятельности;

4) обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности в гражданской авиации;

5) формирование и функционирование рынка транспортных услуг, а так­же международная деятельность;

6) обеспечение мобилизационной готовности гражданской авиации.

В интересах повышения эффективности государственного регулирова­ния естественных монополий в гражданской авиации необходимо:

1) разработать систему перспективных стандартов деятельности аэро­портов и порядок ее поэтапного введения для аэропортов федерального и регионального значения;

2) разработать механизм проведения аукционов (конкурсов) на право долгосрочной аренды земельных участков под строительство аэропор­тов.

Задачу снижения себестоимости эксплуатации аэронавигационных средств гражданской подсистемы предполагается решать по следую­щим направлениям:

1. приведение расходов по содержанию гражданской подсисте­мы ОрВД в соответствие с реальными объемами предостав­ляемых аэронавигационных услуг, в том числе за счет сокра­щения и укрупнения центров ОрВД и совершенствования их структуры;
2. установление тарифов оплаты услуг предприятий, предостав­ляющих аэронавигационное обслуживание по государствен­ным контрактам, исходя из экономически обоснованной рен­табельности их хозяйственной деятельности;
3. приведение численности работников региональных центров ОрВД в соответствие с объемом предоставляемых услуг и пересмотр тарифных ставок оплаты труда работников пунктов системы ОрВД в зависимости от сложности организации воз­душного движения;
4. проведение ремонтно-восстановительных работ по поддержа­нию в эксплуатации и продлению ресурса наземных средств радиолокации, радионавигации и связи в условиях их штат­ной эксплуатации в организациях воздушного транспорта;
5. формирование исходя из заданного уровня обеспечения без­опасности рационального состава технических средств пунк­тов системы ОрВД, разработка и реализация единой процеду­ры продажи и списания неиспользуемого и устаревшего обо­рудования.

В статьях 62, 63 Воздушного кодекса РФ сказано следующее:

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий, полученных в со­ответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

## 1.3. Права иностранных авиационных предприятий

1. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуата­ционные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гра­жданской авиации в порядке, установленном законодательством Россий­

26

ской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

2. При осуществлении в пределах территории Российской Федерации международных воздушных перевозок и (или) выполнении авиационных работ иностранные авиационные предприятия, международные эксплуа­тационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели должны получить соответствующие лицензии. Выдача таких лицензий осуществляется в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

3. В отношении иностранного авиационного предприятия признается действительным сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквива­лентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномо­ченным органом иностранного государства и соответствующие междуна­родным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, а также международным договорам Российской Федерации.

4. Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои пред­ставительства на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) международными до­говорами Российской Федерации.

5. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуата­ционные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права:

- принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федера­ции или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством Рос­сийской Федерации, разовыми разрешениями специально уполномочен­ного органа в области гражданской авиации;

* принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных

26

судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пре­делах территории Российской Федерации без разрешений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

## 1.4. Основные проблемы гражданской авиации

В настоящее время основными проблемами гражданской авиации яв­ляются[[5]](#footnote-5):

1) снижение объемов авиационных перевозок;

2) физический и моральный износ парка гражданских воздушных судов, несоответствие технико-экономических характеристик эксплуатируемых воздушных судов предыдущего поколения современным мировым требо­ваниям;

3) структурная раздробленность отечественных авиационных предприя­тий (авиакомпаний, организаций обеспечения и т.д.), неспособных в ряде случаев обеспечить требуемый уровень услуг при осуществлении авиа­ционных перевозок;

4) отставание развития материально-технической базы объектов авиаци­онной инфраструктуры от современных требований;

5) отсутствие у авиационных компаний финансовых ресурсов для модер­низации основных фондов;

6) незавершенность формирования нормативно-правовой базы в обла­сти системы обязательной сертификации (аттестации).

## 1.5. Современные тенденции эффективности деятельности предприятий гражданской авиации

Объемы перевозок современных авиационных предприятий продолжа­ют сокращаться, финансовое состояние авиакомпаний находится в тяжелом положении. Тому, правда, есть и объективные причины, связан­

26

ные с общим состоянием экономики страны, а также недостатки, кото­рые имеются в деятельности авиакомпаний, в управлении самим авиаперевозочным процессом. Данный анализ, конечно же, не преду­сматривает каких-либо рекомендаций по выработке мер повышения эф­фективности работы гражданской авиации. Это лишь материал, позволяющий определить как положительные, так и отрицательные сто­роны ее деятельности. Сведения представлены, начиная с 1993 года - года перехода в гражданской авиации от государственного регулирова­ния тарифов к свободным, то есть к тарифам, устанавливаемым самими авиапредприятиями. Иначе говоря, с периода перехода гражданской авиации на работу в рыночных условиях.

Итак, подвижность населения, его потребность в перевозках находится практически в прямой зависимости от состояния экономики страны и платежеспособности населения. Спад пассажирских перевозок произо­шел на всех видах транспорта.

Объем пассажирооборота в междугородном и международном сообще­ниях транспорта общего пользования в 2006 году по отношению к 1999 году сократился на 49 процентов - почти вдвое. Это явилось следствием снижения валового внутреннего продукта по России, который в сопоста­вимых ценах за этот период сократился на 23 процента, а также за счет снижения платежеспособности населения.

**1.6 Государственное регулирование в коммерческой**

**деятельности ГА.**

Органом государственного регулирования в системе ГА России являет­ся уполномоченный орган в области ГА – Министерства Транспорта Р.Ф., Федеральное Агентство Воздушного Транспорта (РосАвиация), Феде­ральная служба по надзору в сфере транспорта (РосТрансНадзор), а также аэронавигационная служба (РосАэроНавигация).

26

ФАВТ – является федеральным органом исполнительной власти осуще­ствляющим функции по оказанию государственных услуг, управлением государственного имуществом в сфере ВТ (ГА), кроме вопросов исполь­зования Воздушного Пространства и Аэронавигационного обслуживания пользователей воздушным пространством Р.Ф.

ФСНСТ является федеральным органом исполнительной власти осуще­ствляющим функции по контролю и надзору в сфере ГА, кроме вопросов использования Воздушного Пространства и Аэронавигационного обслу­живания пользователей воздушным пространством Р.Ф.

Министерство Транспорта Р.Ф. является федеральным органом испол­нительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработки государственной политики и нормативно-правовом регулиро­ванию в сфере ГА, кроме вопросов использования Воздушного Про­странства и Аэронавигационного обслуживания пользователей воздуш­ным пространством Р.Ф.

МинТранс Р.Ф. осуществляет координацию и контроль деятельности на­ходящихся в его ведении Федеральных служб по надзору в сфере транс­порта, Фед. АВТ, руководствуется в своей деятельности конституцией Р.Ф., федеральными конституционными законами, актами президента Р.Ф., международными договорами Р.Ф.

26

# 2. Правила перевозки пассажиров и багажа на внутренних воздушных линиях РФ и СНГ

## 2.1. Обеспечение безопасности пассажиров

В целях обеспечения безопасности пассажирам запрещается перевозить как при себе, так и в багаже опасные предметы и вещества: сжатые газы горючие и негорючие, ядовитые едкие вещества-кислоты, щелочи, ртуть, аккумуляторные батареи, взрывчатые вещества - боеприпасы, пиротехнические средства, сигнальные ракеты, легковоспламеняющиеся жидкости и твердые вещества, радиоактивные материалы, портфели и аташе-кейсы с вмонтированным сигнальным устройством, окислители - отбеливатели и перекиси, яды - мышьяк, цианистые вещества, инсектициды и гербициды инфекционные материалы - бактерии, вирусные культуры другие опасные предметы и вещества.

Сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа можно бесплатно перевезти в ручной клади следующие предметы: дамская сумочка или папка для бумаг, печатные издания, питание для ребенка и детская колыбелька, зонтик или трость, пальто или плащ, костыли или складная инвалидная коляска, если они необходимы пассажиру.

Ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, а также за утрату или повреждение багажа, регламентируется законодательством той страны, на чьей территории выполняется внутренняя перевозка, а при международной перевозке - правилами и нормами международного права.

Страховой сбор по обязательному страхованию включен в стоимость оплаты за перевозку.

Все претензии о нарушениях условий перевозки должны направляться непосредственно перевозчику или его представительству. Билет годен для вылета только на указанные в нем рейс и дату и только тому лицу, на, чье имя оформлен авиабилет.

26

Пассажир должен соблюдать государственные законы о передвижении, при регистрации и посадке иметь необходимые документы: паспорт или документ, его заменяющий (удостоверение члена Совета Федерации или депутата Госдумы Федерального собрания РФ); удостоверение личности для военнослужащих; справка об освобождении из мест лишения свободы; временное удостоверение личности, выдаваемое органами внутренних дел; военный билет (для военнослужащих, проходящих военную службу по призыву или контракту); свидетельство о рождении (для лиц, не достигших 14-летнего возраста).

Для иностранцев, лиц без гражданства и политэмигрантов: национальный паспорт, вид на жительство. Пассажиры, опоздавшие на регистрацию или посадку в самолет, к полету не допускаются. Регистрация в аэропорту прекращается, за 40 минут до отправления. Время отправления в билете указанно местное. При утрате авиабилета пассажир к полету не допускается, стоимость билета не возвращается, дубликат выдается по разрешению перевозчика.

## 2.2. Прекращение действия договора воздушной перевозки по инициативе пассажира

1. Пассажир воздушного судна имеем право отказаться от перевозки с уведомлением об этом перевозчика не позднее, чем за 24 часа до отправления воздушного судна (если перевозчиком не установлен льготный срок) и получить обратно уплаченную за перевозку сумму.

При добровольном отказе от перевозки менее чем за 24 часа до отправления воздушного судна пассажиру возвращается уплаченная за перевозку сумма с удержание сбора в размере:

- 10% - при отказе от перевозки менее чем за 24 часа, но не позднее чем за 3 часа до отправления воздушного судна;

* 25% - при отказе от полета менее чем за 3 часа до отправления

26

воздушного судна.

2. При добровольном отказе от перевозки менее чем за 24 часа до отправления воздушного судна при групповых перевозках возвращается сумма с удержанием сбора в размере 25%.

## 2.3. Перечень документов, удостоверяющих личность пассажиров

Удостоверениями личности пассажира являются[[6]](#footnote-6):

1. Паспорт.

2. Удостоверение личности депутата Совета Федерации и депутата Государственной Думы Федерального собрания (в течении срока действия).

3. Удостоверение личности - для военнослужащих (офицеров, прапорщиков, мичманов).

4. Военный билет (для военнослужащих, проходящих военную службу по призыву или контракту).

5. Временное удостоверение личности, выданное органами внутренних дел.

6. Справка об освобождении из мест лишения свободы - для лиц, освобождающихся из мест лишения свободы.

7. Свидетельство о рождении (для лиц, не достигших 16 летнего возраста).

Для иностранцев, лиц без гражданства и политэмигрантов:

1. Национальный паспорт.

2. Вид на жительство.

## 2.4. Правила перевозки детей на внутренних и международных воздушных линиях

На внутренних воздушных линиях Пассажир имеет право провезти

26

бесплатно одного ребенка до 2 лет без предоставления места. Другие дети, следующие с Пассажиром, в возрасте до 2 лет, а также дети в возрасте от 2 до 12 лет, провозятся по билетам с предоставлением 50% скидки от тарифа для взрослых и отдельного места в салоне, при этом разрешается бесплатный провоз багажа по установленным нормам.

В билете должен быть указан год рождения ребенка. Сопровождающий ребенка Пассажир обязан предъявить Перевозчику при покупке билета и при регистрации документ, подтверждающий возраст ребенка (свидетельство о рождении). Возраст ребенка определяется на день начала перевозки от начального пункта отправления, указанного в билете. Перевозчик имеет право проверить возраст ребенка.

На международных линиях дети перевозятся с оплатой: до 2 лет - 10% применяемого тарифа взрослого Пассажира без предоставления места; от 2 до 12 лет - 50 % или 67% этого тарифа с предоставлением места. Перевозка несопровождаемых детей регулируется отдельной технологией.

Если с одним взрослым вместе летит более одного ребенка в возрасте до 2 лет, то им приобретается билет за 50% тарифа с предоставлением отдельного места. Норма бесплатного провоза багажа на детский билет по 10%-му тарифу не распространяется.

Несопровождаемыми могут перевозиться дети в возрасте от 5 до 12 лет, которые следуют без родителей и не доверены кому-либо из Пассажиров. По просьбе родителей или опекунов и с согласия Перевозчика такая перевозка может распространяться и на детей в возрасте до 16 лет. Несопровождаемые дети принимаются к перевозке только после заполнения и подписания родителями или опекунами соглашения с Перевозчиком о перевозке несопровождаемого ребенка.

## 26

## 2.5. Ответственность авиаперевозчика

Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком требованиями воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от него, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком требованиями воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считают невостребованным и реализуют в порядке, определенном федеральными авиационными нормами.

Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляют в порядке, установленном таможенным законодательством России.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу, в случае если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие умысла пассажира либо обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не

26

явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

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

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности; за воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимают дополнительную плату, размер которой установлен договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

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

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а при невозможности ее установления - в размере не более десяти установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда.[[7]](#footnote-7)

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, в случае воздушных международных перевозок перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами РФ. За опоздание с доставкой пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы,

26

если не докажет, что задержка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Перевозчик несет материальную ответственность перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) или доставку почты с опозданием по вине перевозчика в соответствии с законодательством РФ.

Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с установленными кодексом или международными договорами РФ.

Порядок предъявления требований.

В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты следует предпринять следующие действия:

1. По требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт, удостоверяющий обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя. Коммерческий акт составляют при выдаче багажа или груза для подтверждения:

а) несоответствия фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;

б) повреждения (порчи) груза;

в) недостачи или повреждения (порчи) багажа;

г) обнаружения багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

26

2. До предъявления перевозчику иска в случае нарушения договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляют претензию.

3. В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику подают заявление или предъявляют претензию в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя.

4.Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска.[[8]](#footnote-8)

Право на предъявление перевозчику заявления в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира имеет:

* пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, а также задержки его доставки;
* пассажир в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира.

Претензия перевозчику при воздушных внутренних перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

В случае повреждения (порчи) багажа или груза при воздушных международных перевозках лицо, имеющее право на его получение, должно уведомить перевозчика о причиненном вреде в письменной форме не позднее чем через семь дней со дня получения багажа и не позднее чем через четырнадцать дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть

26

предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение. Указанное уведомление является основанием для составления коммерческого акта. В случае утраты багажа, груза или почты претензия перевозчику может быть предъявлена в течение восемнадцати месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки. Перевозчик обязан в течение тридцати дней с момента поступления претензии рассмотреть ее и письменно уведомить грузоотправителя или грузополучателя об удовлетворении или отклонении претензии.

## 2.6. Условия договора внутренней воздушной перевозки

Перевозка по договору выполняется в соответствии с изложенными в билете положениями, а также правилами, установленными перевозчиком (правила перевозчика).

Перевозчик обязуется принять все зависящие от него меры, чтобы перевезти пассажира и багаж в разумные сроки.

Наименование перевозчика в билете может указываться в сокращенном виде (в виде кода), полное наименование перевозчика указывается в справочниках и расписании.

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, а также за утрату, недостачу или повреждение багажа регламентируется законодательством той страны, на территории которой выполняется внутренняя воздушная перевозка.

Срок годности авиабилета устанавливается в один год с даты выдачи, если иное не предусмотрено правилами перевозчика.

Билет годен для полета только тому лицу, на чье имя оформлен билет.  
При утрате билета пассажир к полету не допускается, провозная плата и

26

сборы не возвращаются, дубликат не выдается.

Претензии о нарушениях условий договора направляются непосредственно перевозчику в течение 6 месяцев со дня наступления события, если иной срок предъявления претензий не предусмотрен правилами перевозчика.

Возврат денег за неиспользованный билет производится в агентстве продажи билета либо по решению перевозчика в других агентствах.  
За несвоевременный отказ от полета с пассажира может удерживаться сбор в установленном порядке.

Права и ответственность перевозчика и пассажира по другим правоотношениям, связанным с воздушной перевозкой по договору, определяются правилами перевозчика.

26

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ.**

Государственное регулирование - разработка специально уполномочен­ными федеральными органами исполнительной власти правил осуще­ствления гражданской авиационной деятельности и контроля за их вы­полнением.

Объемы перевозок современных авиационных предприятий продолжа­ют сокращаться, финансовое состояние авиакомпаний находится в тяжелом положении. Тому, правда, есть и объективные причины, связан­ные с общим состоянием экономики страны, а также недостатки, кото­рые имеются в деятельности авиакомпаний, в управлении самим авиаперевозочным процессом. Данный анализ, конечно же, не преду­сматривает каких-либо рекомендаций по выработке мер повышения эф­фективности работы гражданской авиации. Это лишь материал, позволяющий определить как положительные, так и отрицательные сто­роны ее деятельности. Сведения представлены, начиная с 1993 года - года перехода в гражданской авиации от государственного регулирова­ния тарифов к свободным, то есть к тарифам, устанавливаемым самими авиапредприятиями. Иначе говоря, с периода перехода гражданской авиации на работу в рыночных условиях.

Итак, подвижность населения, его потребность в перевозках находится практически в прямой зависимости от состояния экономики страны и платежеспособности населения. Спад пассажирских перевозок произо­шел на всех видах транспорта.

26

**Литература**

1. Алексеева М.М. Планирование деятельности фирмы: Учеб. пособ.- М.: Финансы и статистика, 1997.- 456с.
2. Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. Современное международное частное право. – М.: Международные отношения, 2004.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года Одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года (в ред. Федерального закона от 08.07.99 N 150-ФЗ)
4. Кожинов В.Я. Бухгалтерский учет: Прогнозирование финансового результата: Учебно- метод. пособ. –М.: Экзамен, 1999. – 319 с.
5. Костромина Е.В. Экономика авиакомпании в условиях рынка. – М, 1999
6. Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях РФ.
7. Приказ ДВТ № 102 от 21.11.99г. Указание ФАС РФ № 27.1.8. - 3 от 12.01.99г.
8. Транспортное право: Сборник лекций для вузов / под ред. Стрельцова Н.К. – М.: МГУПРАВ, 2003

1. Алексеева М.М. Планирование деятельности фирмы: Учеб. пособ.- М.: Финансы и статистика, 1997, стр. 148 [↑](#footnote-ref-1)
2. Бухалков М.И. Внутрифирменное планирование: Учеб. – М.: Инфра- М, 1999, стр. 55 [↑](#footnote-ref-2)
3. Кожинов В.Я. Бухгалтерский учет: Прогнозирование финансового результата: Учебно- метод. пособ. –М.: Экзамен, 1999, стр. 49 [↑](#footnote-ref-3)
4. Кошкина Г.М. Финансы предприятия: Тексты лекций. – Новосибирск: НГАЭиУ, 1998, стр. 29 [↑](#footnote-ref-4)
5. Костромина Е.В. Экономика авиакомпании в условиях рынка. – М, 1999, стр. 33 [↑](#footnote-ref-5)
6. Приказ ДВТ № 102 от 21.11.99г. Указание ФАС РФ № 27.1.8. - 3 от 12.01.99г. [↑](#footnote-ref-6)
7. Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. Современное международное частное право. – М.: Международные отношения, 2004. – с.231. [↑](#footnote-ref-7)
8. Транспортное право: Сборник лекций для вузов / под ред. Стрельцова Н.К. – М.: МГУПРАВ, 2003. – с. 164. [↑](#footnote-ref-8)