

МИТНИЙ КОНТРОЛЬ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

За редакцією П.В. Пашка

У серії “Митна справа в Україні” вийшли друком:

“Основи митної справи”

“Митний контроль та митне оформлення”

“Таможенное оформление морских грузов”

“Основаы таможенного дела в Украине”

“Митний контроль на автомобільному транспорті”

“Митний контроль на залізничному транспорті”

“Митне оформлення автотранспортних засобів”

“Основи митної справи в Україні”

“Митний кодекс України та нормативно-правові акти,
що регулюють його застосування”

У серії “Митна справа в Україні” готуються до друку:

“Порядок заповнення ВМД”

“Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності в Україні”

Серія “МИТНА СПРАВА В УКРАЇНІ”

Серію засновано у 2001 році

Редакційна колегія:

П.В. Пашко (голова),

П.П. Падун,

В.В. Ченцов,

В.П. Науменко,

О.В. Мірза,

В.Я. Нагога,

В.Г. Деркач

Митний контроль на повітряному транспорті

За редакцією П.В. Паука



Київ

"Знання"

2004

УДК 656 [073.5+7]

ББК 39.58

М66

Авторський колектив: працівники установ Митної служби України, працівники й викладачі Академії митної служби України, інших міністерств та організацій *В.В. Заколюжний, О.Є. Мошинська, В.В. Марченко, О.І. Озеров, П.В. Пашко (керівник), О.О. Федоров*

Рекомендовано вченою радою Академії митної служби України (протокол № 5 від 5 лютого 2004 р.)

Рецензенти:

І.Є. Марочкін, кандидат юридичних наук, професор Національної юридичної академії ім. Ярослава Мудрого;

С.Б. Вакарчук, доктор фізико-математичних наук, проректор з наукової роботи Академії митної служби України

Законодавчі акти подаються станом на 01.01.2004 р.

Митний контроль на повітряному транспорті / За ред. М66 П.В. Пашка. — К.: Знання, 2004. — 334 с. — (Митна справа в Україні).

ISBN 966-8148-13-4

У цьому випуску серії “Митна справа в Україні” розглядаються основні питання митного контролю та митного оформлення повітряних суден і предметів, що переміщуються через митний кордон України повітряним транспортом, а також окремі питання діяльності магазинів безмитної торгівлі. У книзі наведена стисла інформація про діяльність аеропортів та функціонування пунктів пропуску, у тому числі для повітряного сполучення. На основі діяльності Бориспільської митниці автори зробили спробу прослідкувати історію впровадження спрощеного митного контролю двоканалної системи митного контролю (“зелений” та “червоний” коридори) в Україні.

Розраховано на працівників митних та правоохоронних органів України, студентів (курсантів) спеціалізованих вищих навчальних закладів, фахівців у галузі зовнішньоекономічної діяльності, а також широке коло громадян, які переміщують через митний кордон України товари та інші предмети.

УДК 656 [073.5+7]

ББК 39.58

ISBN 966-8148-13-4

© П.В. Пашко, В.В. Заколюжний,
О.Є. Мошинська та ін. автори, 2004

© Видавництво “Знання”, 2004

ЗМІСТ

Глава 1. Загальні засади повітряних перевезень	9
1.1. Аеропорт як функціональна система. Класифікація аеропортів	9
1.1.1. Аеропорт як функціональна система	9
1.1.2. Завдання і функції аеропорту	15
1.1.3. Загальні принципи управління аеропортами	18
1.1.4. Особливості функціонування регіонального міжнародного аеропорту	20
1.1.5. Класифікація аеропортів	33
1.2. Пункт пропуску через державний кордон України	34
1.2.1. Визначення пункту пропуску. Класифікація пунктів пропуску	34
1.2.2. Відкриття пунктів пропуску	35
1.2.3. Види контролю, господарська та інша діяльність у пунктах пропуску	37
1.2.4. Режим у пунктах пропуску	41
1.2.5. Проектування, будівництво, обладнання пунктів пропуску	42

1.3. Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна	43
1.3.1. Загальні положення	43
1.3.2. Умови функціонування пункту пропуску	44
1.3.3. Час на виконання контрольних операцій	45
1.3.4. Порядок встановлення та підтримання режиму	46
1.4. Класифікація літальних апаратів	48
Глава 2. Митний контроль і митне оформлення повітряних суден і товарів, що переміщуються на них	57
2.1. Митний контроль і митне оформлення повітряних суден по прибутті	57
2.2. Митний контроль і митне оформлення повітряних суден при вибутті	60
2.3. Митний контроль і митне оформлення товарів, що ввозяться на митну територію України	60
2.4. Митний контроль і митне оформлення товарів, що вивозяться за межі митної території України	63
2.5. Митний контроль і митне оформлення повітряного судна, що здійснює технічну посадку, транзитний рейс	65
2.6. Документи, що подаються при митному оформленні авіарейсу, порядок їх подання та митного оформлення	68
2.7. Митний контроль і митне оформлення запасів споживання	73
Глава 3. Митний контроль і митне оформлення предметів, що переміщуються через митний кордон України громадянами	74
3.1. Історія впровадження спрощеного митного контролю	74
3.2. Митний контроль і митне оформлення предметів, що переміщуються громадянами в супроводжуваному багажі та ручній поклажі (у тому числі багажі, що відстав від власника)	83
3.3. Порядок декларування громадянами особистих речей, товарів та інших предметів у разі їх переміщення через митний кордон України	89

3.4. Переміщення громадянами через митний кордон України особистих речей і товарів	91
3.4.1. Ввезення громадянами особистих речей і товарів	91
3.4.2. Тимчасове ввезення громадянами особистих речей і товарів	95
3.4.3. Вивезення громадянами особистих речей і товарів	96
3.4.4. Переміщення громадянами валютних цінностей	101
Глава 4. Функціонування магазину безмитної торгівлі	111
4.1. Поняття митного режиму “магазин безмитної торгівлі”	111
4.2. Відкриття магазину безмитної торгівлі	113
4.3. Анулювання, призупинення дії дозволу на право відкриття магазину безмитної торгівлі	115
4.4. Вимоги до приміщень	117
4.5. Вимоги до власників магазинів безмитної торгівлі ...	118
4.6. Умови реалізації товарів	119
4.7. Облік товарів	121
4.8. Ліквідація магазину безмитної торгівлі	121
Додатки	123
Додаток 1.1. Генеральна декларація (зразок 1)	124
Додаток 1.2. Генеральна декларація (зразок 2)	125
Додаток 1.3. Генеральна декларація (зразок 3)	126
Додаток 2. Карго-маніфест (зразок)	127
Додаток 3.1. Авіаційна вантажна накладна (зразок)	128
Додаток 3.2. Зворотний бік авіаційної вантажної накладної	130
Додаток 4. Лист Голови ДМКУ Ю. Кравченка від 08.06.95 № 11/4-2482 Президенту України Л.Д. Кучмі ...	132
Додаток 5. Лист начальника Бориспільської митниці С.Г. Діденка від 15.06.80 № 12-07/1091 Першому заступнику командира Бориспільського авіазагону Б.Р. Шахсуварову	136
Додаток 6. Лист Голови ДМКУ Л. Деркача від 02.11.95 № 11/1-4721 Віце-прем’єр-міністру України В.М. Пинзенику — про результати експерименту	142
Додаток 7. Бланк Property Irregularity Report (PIR)	144
Додаток 8. Інструкція з охорони праці № УТК-11-ОП інженерно-технічного персоналу при технічному обслуговуванні планера та висотної системи	145

Додаток 9. Руководство по безопасной перевозке опасных грузов IATA	154
Нормативні документи	225
Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР	
“Про транспорт” (витяг)	226
Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року	
№ 3167-ХІІ (витяг)	228
Конвенція про міжнародну цивільну авіацію	
(Чикаго, 1944)	239
Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных	
судов (Гаага, 1970)	287
Конвенция для унификации некоторых правил между-	
народных воздушных перевозок (Монреаль, 1999) ...	296
Постанова Кабінету Міністрів України від 26 квітня	
2003 року № 622 “Про затвердження Програми	
спрощення формальностей при міжнародних повіт-	
ряних перевезеннях”	325
Список нормативної та довідкової літератури	330

Глава 1

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1. Аеропорт як функціональна система. Класифікація аеропортів

1.1.1. Аеропорт як функціональна система

Аеропорт — багатофункціональне транспортне підприємство, що є наземною частиною авіаційної транспортної системи, яка забезпечує зліт і посадку повітряних суден та їх наземне обслуговування, прийом і відправлення пасажирів, багажу, пошти й вантажів, а також створює необхідні умови для функціонування авіакомпаній, державних органів регулювання авіаційної, митної та іншої діяльності, сприяє діловій активності, спрямованій на поліпшення рівня обслуговування пасажирів і забезпечення економічної стабільності аеропорту. Для виконання своїх функцій аеропорт використовує аеродром, аеровокзал, привокзальну територію, наземні споруди, обладнання і залучає обслуговуючий персонал.

Діяльність аеропорту провадиться в інтересах пасажирів та інших клієнтів — споживачів авіапослуг, а також суб'єктів авіатransпортного ринку, які безпосередньо здійснюють авіаційні перевезення або сприяють їм.

Сучасний аеропорт має перш за все задовольняти потреби населення України та інших держав у авіаційних послугах, гарантувати експлуатантам повітряного транспорту — пасажирам, клієнтурі, орендарям, концесіонерам та іншим — рівні можливості щодо

надання послуг, а також ефективно експлуатувати, розширювати виробничі потужності відповідно до потреб авіатранспортного ринку за умови забезпечення життя, здоров'я, майнових інтересів користувачів, дотримання чинних вітчизняних і міжнародних умов, норм, правил функціонування аеропорту.

В аеропорту здійснюється умовний перехід повітряного транспорту із режиму повітряного функціонування в режим його наземної діяльності.

Аеропорт є місцем взаємодії чотирьох основних складових повітряної транспортної системи:

- власне аеропорту, якому може належати частина системи керування повітряним рухом (КПР);
- авіакомпаній;
- системи КПР;
- користувачів.

Сучасні аеропорти з їх злітно-посадковими смугами (ЗПС) і рульовими доріжками (РД), великими перонами і площами аеровокзалу, дорогом обладнанням наземного забезпечення польотів та навігації потребують суттєвих капіталовкладень в інфраструктуру.

З цієї причини аеропорт найчастіше входить до державної системи аеропортів. Кожна країна, з урахуванням її конкретних географічних умов, економічної і політичної ситуації, розробляє систему аеропортів, яка відповідала б державним потребам. Ця система є важливою з погляду функціонування окремого аеропорту.

Політика держави у сфері ринку аеропортових послуг визначає обсяг поточних і перспективних перевезень, які здійснює аеропорт, і враховує такі параметри, як розмір і тип повітряного судна (ПС), розподіл міжнародних та внутрішніх перевезень, кількість авіакомпаній, що обслуговуються, тощо.

Щоб проілюструвати відмінності систем, що мають задовольняти різноманітним державним вимогам, розглянемо державні системи аеропортів США і Великобританії.

На початок 1990-х років США мали більш як 3 тисячі аеропортів, з яких понад 900 виконували регулярні пасажирські і транспортні перевезення. Це так звані громадські аеропорти.

Право власності на великі чи середні за розмірами аеропорти майже завжди має місцева влада (як виняток — аеропорти “Вашингтон” та “Даллас” функціонують під контролем уряду). Аеропортів, які перебувають у приватній власності, на сьогодні мало, і вони істотно не впливають на економіку держави.

Незважаючи на досвід успішної приватизації в деяких американських аеропортах, потужні інвестори поки що не поспішають з програмами приватизації в США на найближчі роки. Вважається, що цей процес активізується приблизно після 2004 р., так само як і в аеропортах Південно-Східної Азії. Інвестиції, що їх отримує кожен аеропорт із фонду тресту аеропортів і повітряних ліній (ААТ), в основному призначені для забезпечення експлуатації обладнання. Система аеропортів включає також розташовані на значних відстанях один від одного вузлові, регіональні і муніципальні аеропорти.

Система державних аеропортів Великобританії відрізняється від системи США тим, що має, як доповнення до кількох основних, багато невеликих регіональних аеропортів. Основні аеропорти виконують міжнародні перевезення, а регіональні обслуговують місцеві повітряні лінії.

Аеропортова мережа України складається з 36 діючих аеропортів.

Такі аеропорти, як “Бориспіль”, “Запоріжжя”, “Вінниця”, “Кривий Ріг”, “Миколаїв”, “Маріуполь”, “Чернівці”, “Хмельницький”, “Київ”, “Краматорськ”, “Сєверодонецьк” — самостійні підприємства з правом юридичної особи.

Вісім аеропортів входять до об’єднання “Аеропорти України”.

Аеропорти “Київ”, “Одеса”, “Краматорськ” і “Сєверодонецьк” передані в комунальну власність міст. Згодом у власність громад планується передати багато інших аеропортів. Їх решта — це структурні підрозділи авіапідприємств (колишніх об’єднаних авіазагонів).

Аеропорт — це проміжний або кінцевий пункт авіарейсу. Основні завдання, які має виконувати аеропорт, — забезпечення зльоту і посадки ПС. Між цими двома процесами у разі необхідності аеропорт може забезпечувати розвантаження чи завантаження комерційного вантажу, наземне обслуговування ПС і створю-

вати необхідні умови для пасажирів. Основні функції аеропорту розподіляються на забезпечення безпеки польотів і обслуговування ПС на землі.

Після заходу на посадку, перед постановкою на стоянку, ПС користується ЗПС, РД і пероном. Пасажири, що прибувають, проходять контроль і огляд у службах аеропорту. Узагальнену схему системи функціонування аеропорту подано нижче (рис. 1).

Умовно аеропорт можна розглядати як виробничу систему, яка складається з аеродромного, аеронавігаційного, перонного й аеровокзального комплексів, а також допоміжних підрозділів, що забезпечують їх функціонування. Більшість невеликих аеропортів являють собою лише звичайний аеровокзал, який здійснює невеликий обсяг пасажирських перевезень. Аеропорти значних розмірів повинні мати структуру, яка б забезпечувала виконання основних функцій.

Для цього, як правило, аеропорт самостійно створює такі основні підрозділи (відділки, служби):

- інформаційно-аналітичні, комерційні, планово-економічні, юридичні та інші адміністративно-управлінські;
- виробничо-диспетчерські;
- авіаційної безпеки польотів;
- регіональної інспекції з безпеки польотів;
- організації та розвитку перевезень (за видами перевезень);
- відповідні підрозділи, що забезпечують експлуатацію об'єктів радіотехнічного обладнання та зв'язку (аж до виділення відповідних підрозділів у самостійні підприємства або структури);
- аеродромний;
- паливно-мастильних матеріалів;
- електро- і світлотехнічного забезпечення;
- капітального будівництва; ремонтно-будівельний;
- головного механіка; авіаційної безпеки;
- метеорологічний;
- готель для авіапасажирів;
- медико-санітарний;
- пожежний;
- аварійно-рятувальний;
- ВОХР (у складі служби авіаційної безпеки);

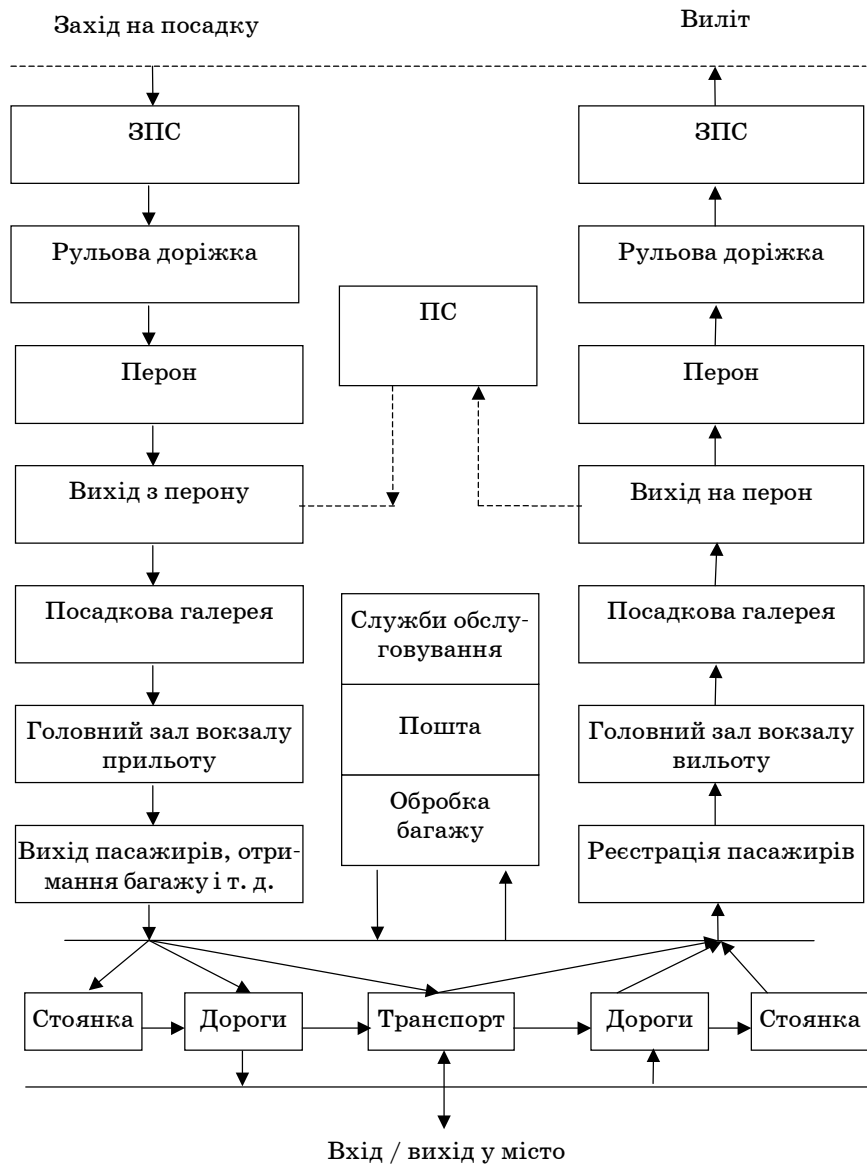


Рис. 1. Типова схема системи функціонування

— інші підрозділи, що забезпечують виробничу і комерційну діяльність аеропорту, зокрема неавіаційні види діяльності (харчування, торгівля, розваги, різні види послуг для юридичних і фізич-

них осіб тощо), за умови створення відповідної матеріально-технічної бази й отримання ліцензій на виконання зазначених робіт.

За способами обслуговування пасажирів аеропорти поділяють на централізовані та децентралізовані.

У разі використання концепції централізації обробка вантажів і обслуговування пасажирів виконується в головному приміщенні аеровокзалу, а посадка пасажирів у ПС здійснюється через посадкові галереї, допоміжне обладнання чи за допомогою перонних автобусів.

Аж до початку 1960-х років за малого обсягу пасажирських перевезень централізована схема була загальноприйнятою для переважної більшості аеропортів.

Зі збільшенням обсягу перевезень та інтенсивності повітряного руху розміри аеровокзального комплексу при централізованій схемі значно зростають. В окремих аеропортах відстань між найбільш віддаленими виходами на перон з аеровокзалу становить кілька кілометрів. Розміри обладнаних місць стоянок приватних автомобілів також збільшуються. Це створює певні незручності для пасажирів, оскільки виникає необхідність у тривалих переходах до місць реєстрації та виходу на посадку.

Для того щоб усунути недопустимо довгі переходи, було розроблено децентралізовану схему, за якою відстань переходів не перевищувала 300 м, тобто значень, рекомендованих Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (ІАТА). За цими вимогами максимальна відстань між стоянкою автомобілів, що прибувають в аеропорт, і найвіддаленішими стійками реєстрації не повинна перевищувати 100 м.

Для великих аеропортів відстані між аеровокзалами можуть бути дуже значними. Наприклад, аеропорт Форт-Уерт (Даллас) має 14 аеровокзалів, відстань між двома найвіддаленішими становить 4,5 км. Повністю децентралізовані схеми аеропортів характеризуються тим, що для забезпечення переміщення між аеровокзалами транзитних пасажирів має функціонувати внутрішній транспорт. В одних аеропортах — це автоматизовані транспортні засоби (ескалатори, рухомі доріжки), в інших пасажирів перевозять на звичайних або спеціальних автобусах.

Діяльність аеропортів поділяється на авіаційну і неавіаційну.

Під авіаційною розуміють виробничо-господарську діяльність на території аеропорту юридичних осіб та індивідуальних підприємців із забезпечення польотів, прийому і відправлення ПС, обслуговування пасажирів, обробки багажу, вантажів і пошти, що здійснюється на комерційній основі з дотриманням встановлених вимог щодо забезпечення польотів та авіаційної безпеки.

Неавіаційна діяльність — це діяльність на території аеропорту з надання на комерційній основі сервісних послуг пасажирам (зокрема, в обладнаних торговельних місцях і пунктах харчування), послуг з паркування автомобілів, обміну валюти та інших, які не належать до власне авіаційної діяльності.

Аеропорти виконують складні специфічні функції, що виходять за межі забезпечення польотів чи сфери повітряних перевезень. Економічна ефективність аеропортів досягається, крім того, і за рахунок неавіаційної діяльності. Прибутки від забезпечення польотів і авіаперевезень, з одного боку, і надання різних видів послуг (неавіаційна діяльність аеропорту), з другого, розподіляються приблизно в такому співвідношенні:

- для невеликих аеродромних вузлів відповідно — 34 і 66 %;
- для середніх аеродромних вузлів — 40 і 60 %;
- для великих аеродромних вузлів — 27 і 73 %.

1.1.2. Завдання і функції аеропорту

До основних завдань, які реалізує аеропорт, належать:

- виконання робіт і послуг щодо наземного обслуговування в аеропорту ПС авіапідприємств (авіакомпаній) та інших власників (організація регулювання повітряного руху в зоні аеродрому, обслуговування пасажирів, обробка вантажів, багажу, поштових відправлень, заправлення паливно-мастильними матеріалами і спецрідинами, забезпечення бортживленням, постачання тепла, електроенергії тощо);

- забезпечення виконання в зоні аеропорту вимог, які висуваються чинними законодавчими і нормативними актами щодо безпеки і регулярності польотів, наземного обслуговування ПС, пасажирів, обробки багажу, поштових відправлень і вантажів;

- забезпечення авіаційної безпеки (створення і функціонування служби авіаційної безпеки, охорони аеропорту, ПС і об'єктів

цивільної авіації, огляд членів екіпажів, обслуговуючого персоналу, пасажирів, багажу, поштових відправлень, вантажів і бортових запасів, запобігання спробам та припинення захоплення і викрадення ПС);

- контроль і безпосереднє забезпечення планування, експлуатації, розвитку, удосконалення та упорядкування земельних ділянок, усіх основних та допоміжних об'єктів, будівель і споруд на території аеропорту та в межах його відповідальності;

- розширення сфери сервісних послуг пасажирам і клієнтурі аеропорту;

- будівництво та експлуатаційне утримання необхідних споруд із метою забезпечення зльоту, посадки, руління та стоянки ПС, а також для забезпечення діяльності служб аеропорту;

- контроль за будівельними роботами на території аеропорту та в межах його відповідальності з дотриманням вимог з безпеки польотів, заборона будівництва об'єктів, які можуть бути висотними перешкодами, контроль за дотриманням вимог щодо встановлення маркувальних знаків і радіотехнічних пристроїв, оголодж у межах приаеродромної території та ін.;

- організація і проведення аварійно-рятувальних робіт та робіт з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій;

- проведення заходів щодо посилення внутрішнього об'єктового режиму аеропорту у взаємодії з правоохоронними органами;

- капітальне будівництво, реконструкція та капітальний ремонт об'єктів аеропорту згідно з генеральним планом розвитку;

- ведення зовнішньоекономічної діяльності, складання комерційних, технічних та інших договорів (угод), контрактів з іноземними юридичними та фізичними особами згідно з чинним законодавством;

- здійснення на договірній основі співробітництва з іншими аеропортами, авіаперевізниками, підприємствами, організаціями, асоціаціями тощо;

- ефективне забезпечення існуючих і перспективних потреб розвитку авіасполучень та аеропорту;

- здійснення заходів щодо охорони навколишнього природного середовища на території аеропорту та приаеродромній території тощо.

Функції аеропорту залежать від обсягів перевезень та сфер відповідальності. Наприклад, деякі аеропорти відповідають за керування повітряним рухом, а також за метеорологічне забезпечення. У більшості інших аеропортів такі послуги надають окремі самостійні організації. Багато аеропортів надають устаткування для митної, імміграційної та медико-санітарної служб, а окремі забезпечують авіакомпаніям наземне обслуговування, включаючи розміщення їхніх структурних підрозділів в аеровокзалах або на території. В інших випадках такі послуги здійснюються авіакомпаніями або спеціалізованими агентствами і компаніями.

Загальними функціями аеропорту є організація:

- наземного обслуговування і забезпечення польотів ПС;
- системи комплексного обслуговування пасажирів і клієнтів аеропорту;
- повітряного руху або зв'язку з державними органами щодо забезпечення керування повітряним рухом (КПР);
- служб безпеки, імміграційної, медико-санітарної і митної;
- управління і забезпечення фінансами;
- інженерних і будівельних робіт, проведення ремонтно-технічних заходів;
- розвитку інформаційних систем;
- маркетингу та зв'язку з громадськістю.

Організація повітряного руху пов'язана з польотами суден у визначених межах відповідальності аеропорту і полягає в керуванні цим рухом і відповідними процедурами. До неї належать протипожежна, порятунку, метеорологічна служби, інструктаж пілотів і забезпечення їх аеронавігаційною та метеорологічною інформацією та документацією. Ці служби, як правило, є державними.

Служби безпеки, імміграційна, медико-санітарна і митна також є державними, їм створюються умови для тісного співробітництва з керівництвом аеропорту. У деяких аеропортах аеропортова поліція, підрозділи міліції або служба безпеки можуть відповідати за окремі або всі функції забезпечення безпеки аеропорту.

Вибір адекватної схеми організації функціонування аеропорту (або групи аеропортів) має проводитись з урахуванням таких чинників:

- функцій і завдань аеропорту (аеропортів);
- кількості аеропортів і їх географічного розташування, якщо вони функціонують як група;
- обсягів перевезень аеропорту;
- видів перевезень (міжнародні, внутрішні, цивільні, військові);
- ступеня фінансової автономії аеропорту або відповідних аеропортів.

Можуть бути використані різноманітні види організаційної структури для забезпечення ефективного керівництва і внутрішнього зв'язку експлуатаційних підрозділів.

В організаційній структурі аеропорту (або групи аеропортів) указується зв'язок певних аеропортових функцій. Вони залежатимуть від структури керівництва підрозділами або органами управління.

1.1.3. Загальні принципи управління аеропортами

Аеропорт як виробнича система складається з виробничих та управлінських підрозділів і має певну організаційну структуру управління (ОСУ).

Під ОСУ розуміють сукупність підрозділів апарату управління (АУ), розподіл функцій і повноважень, покладених на апарат, взаємозв'язок і підпорядкованість цих підрозділів.

Апарат управління — це частина управлінської підсистеми аеропорту, що складається з адміністративно-управлінського апарату, керівників, спеціалістів та інших службовців підрозділів, які безпосередньо виконують управлінські функції. Організаційна структура управління аеропортом фіксується у відповідній схемі, штатних розкладах, а також у посадових інструкціях виконавців.

Формування організаційної структури зумовлюється особливостями аеропорту як об'єкта, яким управляють, і його місцем у системі управління авіатранспортом (централізований або регіональний), цілями, функціями, методами, процесами і технікою управління, професійно-кваліфікаційним складом робітників апарату управління.

Типову структуру чотирьох основних підрозділів подано на рис. 2.

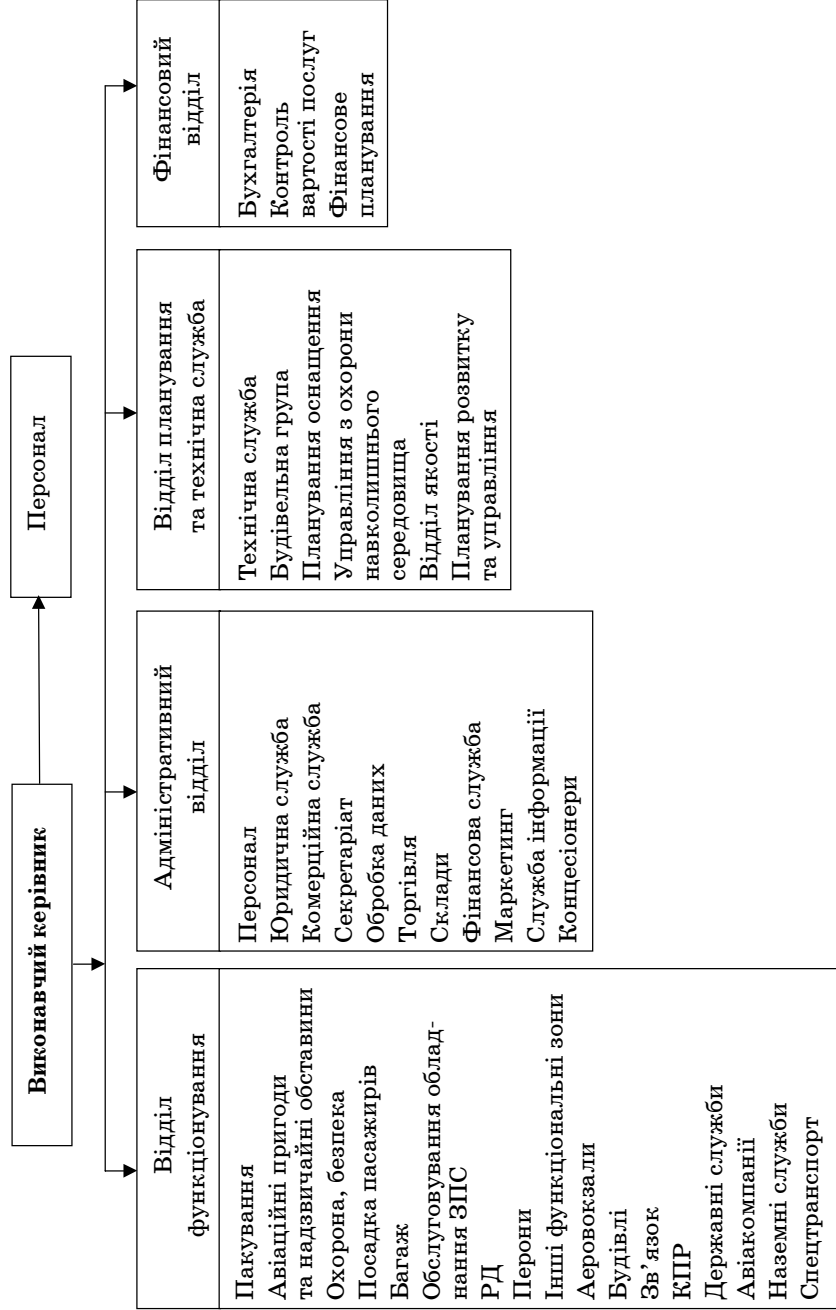


Рис. 2. Схема типової структури аеропорту

Немає такої форми адміністративної структури, що була б ідеальною для будь-якого аеропорту. Аеропорти поділяються за типом і масштабом перевезень, відрізняються за їх взаємовідносинами з державними організаціями. Організаційні структури повинні також відрізнятися здатністю самовдосконалюватись. Персональна відповідальність і особисті якості окремих осіб теж є важливим чинником оптимізації роботи підрозділу. Структура аеропорту залежить і від тієї ролі, яку відіграє її адміністрація. Вона може вирішувати різноманітні завдання, мінімально втручаючись у їх реалізацію (модель США) або вирішувати їх безпосередньо (європейська модель).

1.1.4. Особливості функціонування регіонального міжнародного аеропорту

Найчастіше регіональний міжнародний аеропорт (РМА) є державним підприємством цивільної авіації і в Україні входить до сфери управління Міністерства транспорту.

Аеропорт провадить свою виробничо-господарську діяльність на основі повного господарського розрахунку і самофінансування. Все майно аеропорту є державною власністю і належить йому на правах повного господарського володіння. Основним документом, що регламентує діяльність аеропорту, є статут.

Функціонування РМА організовано і здійснюється на підставі законодавчих актів України, які регулюють діяльність цивільної авіації у державі, а також нормативних актів Міністерства транспорту, Державного департаменту авіаційного транспорту та інших чинних нормативних актів, що регламентують діяльність аеропортів, для безпечного, регулярного та ефективного забезпечення польотів, обслуговування перевезень і пасажирів. РМА має право самостійно здійснювати зовнішньоекономічну діяльність на основі чинного законодавства України і міжнародного права. Зовнішньоекономічна діяльність аеропорту в першу чергу здійснюється у сфері обслуговування як регулярних, так і нерегулярних повітряних перевезень пасажирів на комерційній основі, а також у неавіаційній діяльності.

Комерційні права і права на обслуговування міжнародних повітряних перевезень аеропорт одержує на підставі міжнарод-

них договорів України з іншими державами, а також на підставі прямих договорів зі своїми закордонними партнерами.

Водночас РМА може виконувати ряд специфічних функцій. Основні з них такі:

- забезпечує наземне обслуговування літаків авіакомпаній, державних, колективних, приватних власників і перевізників на державних, міжнародних і міждержавних авіалініях, обслуговує трансферні і транзитні перевезення на договірних умовах з обов'язковим дотриманням необхідних правил і норм обслуговування; розробляє разом з перевізниками (авіакомпаніями) розклад руху літаків через аеропорт, організовує і забезпечує польоти радіотехнічними і світлотехнічними засобами і зв'язком, авіаційними паливно-мастильними матеріалами тощо;

- здійснює експлуатацію аеропортової інфраструктури, аеро-вокзалних і вантажних комплексів, наземного устаткування і споруд, що передані аеропорту в повне господарське володіння. У межах своєї діяльності аеропорт забезпечує безпеку і регулярність польотів літаків, технічно їх оснащує й обслуговує, виконує обов'язкові та додаткові роботи (на основі договорів з власниками літаків), надає послуги;

- надає пасажирам міжнародних, міждержавних і внутрішніх повітряних ліній комунально-побутові та послуги з проведення валютних операцій;

- разом зі спеціальними службами дбає про виконання вимог авіаційної безпеки на території аеропорту, заходів щодо попередження і припинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації й аеропорту;

- організовує проведення санітарно-карантинних заходів, медико-санітарного обслуговування працівників аеропорту як самостійно, так і на договірних засадах;

- разом з авіакомпанією базування організовує та виконує пошуково-рятувальні роботи згідно з нормативними актами і в рамках своєї відповідальності;

- забезпечує декларування вантажів;

- здійснює безперебійну експлуатацію аеропорту, аеродромних і аеропортових споруд та інших об'єктів, що забезпечують польоти, а також авіаційної наземної техніки;

— закуповує і впроваджує в експлуатацію нову техніку, а також удосконалює технологію обслуговування пасажирів і організацію перевезень;

— у межах встановленої відповідальності забезпечує керівництво повітряним рухом, відповідає за безпеку польотів у зоні своєї діяльності. Організовує метеорологічне і штурманське забезпечення польотів, які здійснюються в аеропорту (брифінг).

Типову структуру регіонального міжнародного аеропорту подано на рис. 3.

Керівництво діяльністю аеропорту здійснює генеральний директор, який призначається згідно з контрактом Мінтрансом. Дорадчим, експертним і консультативним органом керівництва аеропорту є науково-технічна рада (НТР). Вона розглядає і приймає наукові рекомендації щодо головних напрямків розвитку і реконструкції аеродрому, залучення інвестицій, аналізу перспективних програм і пропозицій, використання науково-технічного й інтелектуального потенціалу регіону у вирішенні проблем розвитку і науково-технічного забезпечення діяльності аеропорту.

Основні функції деяких підрозділів полягають у такому.

Регіональна інспекція з безпеки польотів (РІБП) є органом контролю безпеки польотів Державного департаменту авіаційного транспорту України Укравіатрансу. РІБП здійснює діяльність, спрямовану на безумовне виконання всіма посадовими особами вимог Укравіатрансу щодо убезпечення польотів.

РІБП має повноваження провадити контрольню-спостережну і організаційно-правову діяльність, видавати обов'язкові для виконання вказівки, інспекторські розпорядження, спрямовані на убезпечення польотів.

Служба обслуговування повітряних суден (СОПС), або перонний комплекс, аеропорту є однією з основних ланок, що визначає особливості його функціонування. Безпосередньо СОПС здійснює наземне обслуговування ПС та забезпечує повітряні перевезення в аеропорту.

Типову структуру СОПС регіонального міжнародного аеропорту подано на рис. 4.

Діяльність центральної диспетчерської аеропорту (ЦДА) полягає в:

- організації ефективного довгострокового і добового планування авіаційних перевезень;
- забезпеченні оперативного керівництва і коригуванні діяльності служб аеропорту з метою своєчасних відправлень ПС відповідно до добового плану авіаційних перевезень;
- організації інформаційно-довідкової роботи;
- забезпеченні потреб наземного обслуговування ПС і контролю оплати послуг.

Структурно ЦДА складається з:

- групи забезпечення розкладу польотів;
- групи забезпечення обслуговування ПС і контролю оплати;
- виробничо-диспетчерської групи;
- інформаційно-довідкової групи;
- групи добового планування;
- аеродромно-диспетчерського пункту (АДП);
- групи технічного забезпечення.

Діяльність СОПС полягає у плануванні й організації наземного обслуговування ПС і його своєчасному проведенні в аеропорту відповідно до вимог Стандартної угоди IATA про наземне обслуговування, технологічних графіків підготовки ПС до вильотів та інших нормативних документів.

СОПС аеропорту виконує такі функції:

- планування обслуговування польотів згідно з добовим планом (ДПП);
- організація і проведення радіообміну з ПС, що прибувають, з метою уточнення видів наземного обслуговування й організації підготовки до його проведення;
- контроль і забезпечення готовності обладнання місць стоянки (МС) до прийому й обслуговування ПС;
- забезпечення паркування ПС і проведення робіт згідно з прийнятими технологіями обслуговування;
- організація і проведення наземного обслуговування ПС на місцях стоянок з використанням АНТ відповідно до Стандартної угоди IATA на аеропортове обслуговування або за REQUEST;

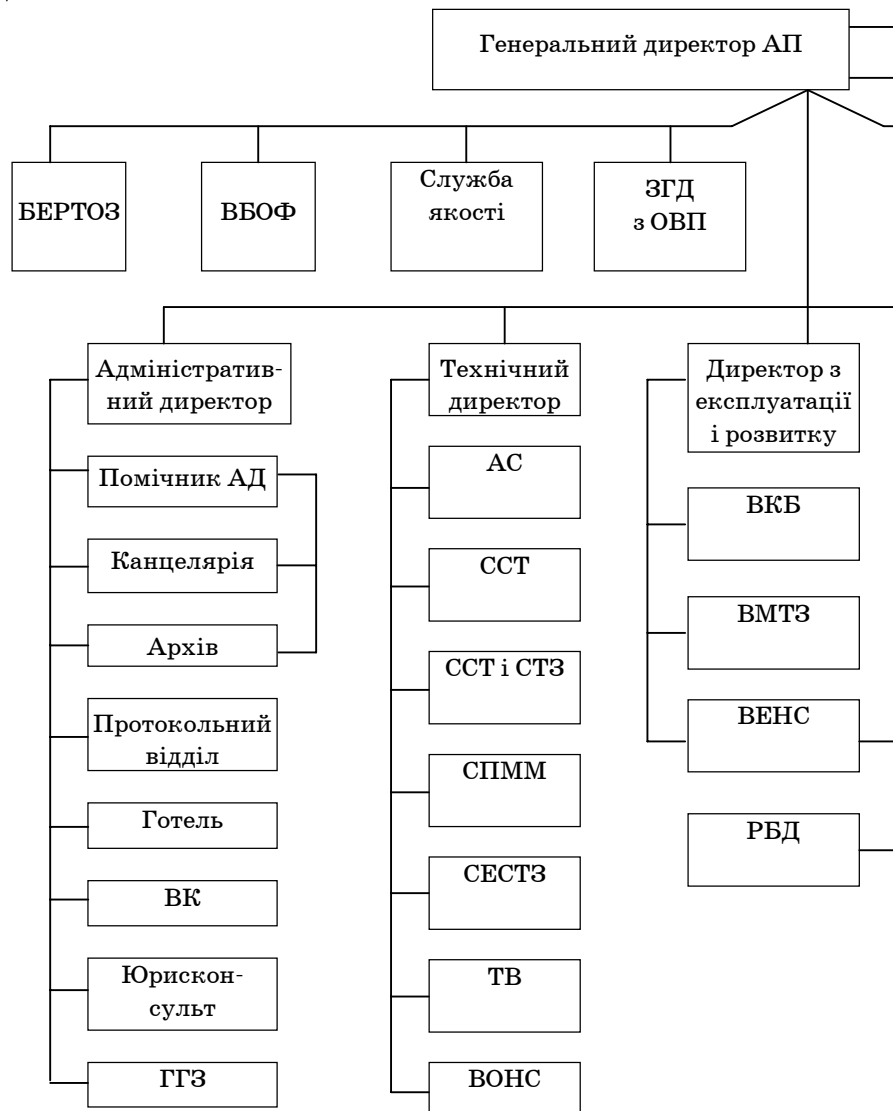
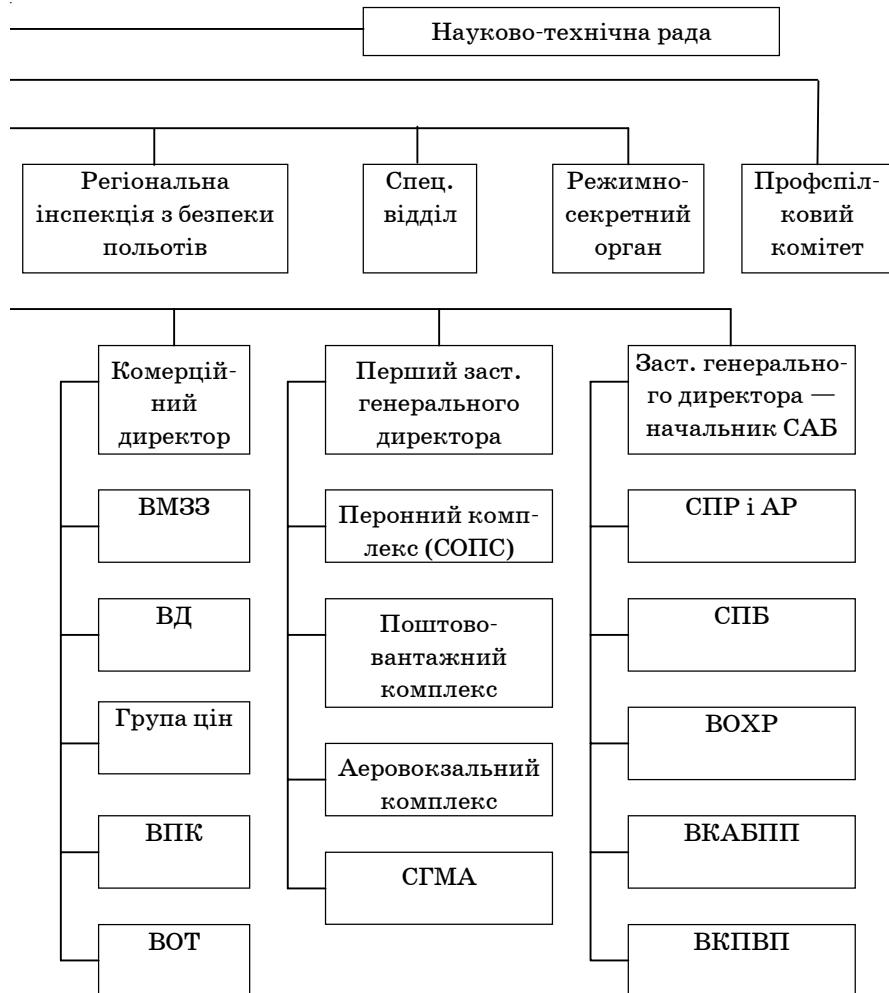


Рис. 3. Типова структура регіонального міжнародного аеропорту

БЕРТОЗ — база експлуатації радіотехнічного обладнання і зв'язку; ВБОФ — відділ бухгалтерського обліку і фінансів; ЗГД з ОВП — заступник генерального директора з особливо важливих перевезень; помічник АД — помічник адміністративного директора; ВК — відділ кадрів; ГГЗ — група господарського забезпечення; АС — аеродромна служба; ССТ — служба спеціального транспорту; ССТ і СТЗ — служба теплотехнічного і санітарно-тех-



нічного забезпечення; СПИММ — служба паливно-мастильних матеріалів; СЕСТЗ — служба електросвітлотехнічного забезпечення; ТВ — технічний відділ; ВОНС — відділ охорони навколишнього середовища; ВКБ — відділ капітального будівництва; ВМТЗ — відділ матеріально-технічного забезпечення; ВЕНС — відділ експлуатації наземних споруд; РБД — ремонтно-будівельна дільниця; ВМЗЗ — відділ маркетингу і зовнішньоекономічних зв'язків; ВД — відділ договорів; ВПК — відділ прогнозування і контролю; ВОТ — відділ обчислювальної техніки; СОПС — служба обслуговування повітряних суден; СГМА — служба головного механіка аеропорту; САБ — служба авіаційної безпеки; СПР і АР — служба пошуково-рятувальних і аварійних робіт; СПБ — служба пожежної безпеки; ВОХР — воєнізована охорона; ВКАБПП — відділ контролю авіабезпеки пасажирських перевезень; ВКПВП — відділ контролю поштово-вантажних перевезень

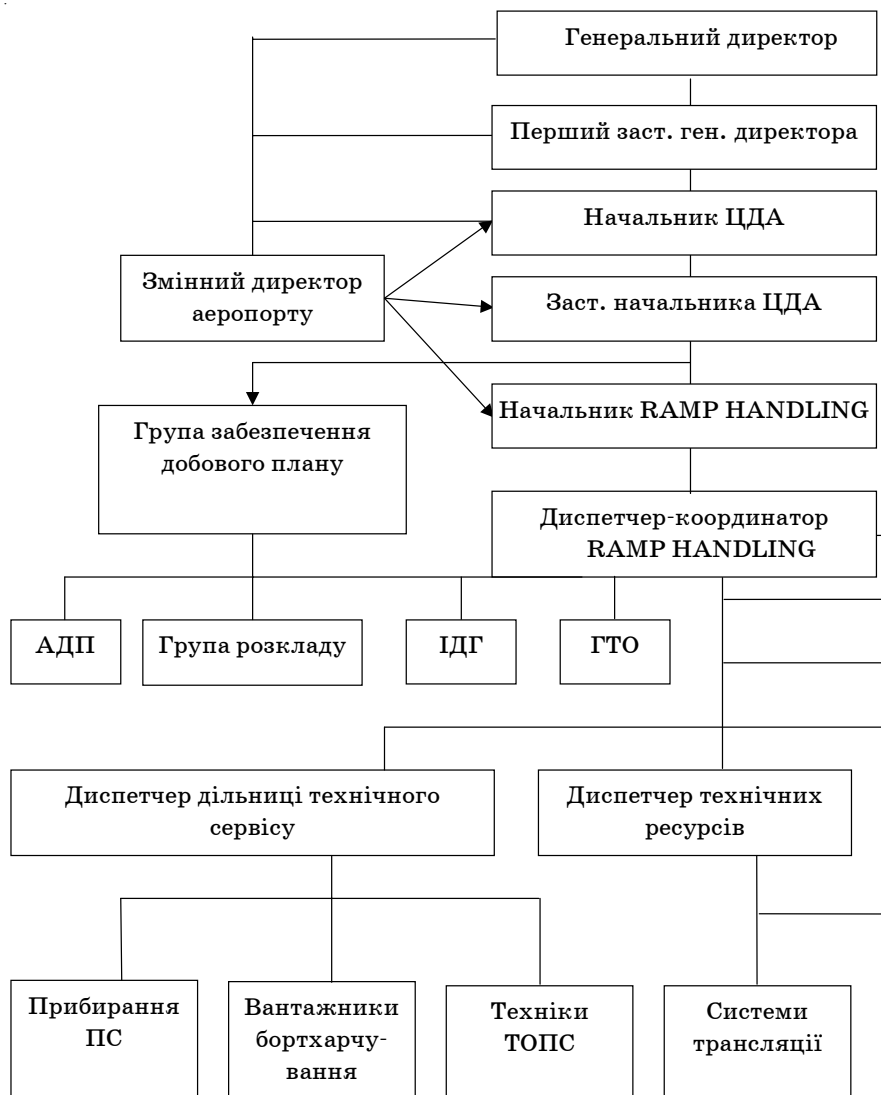
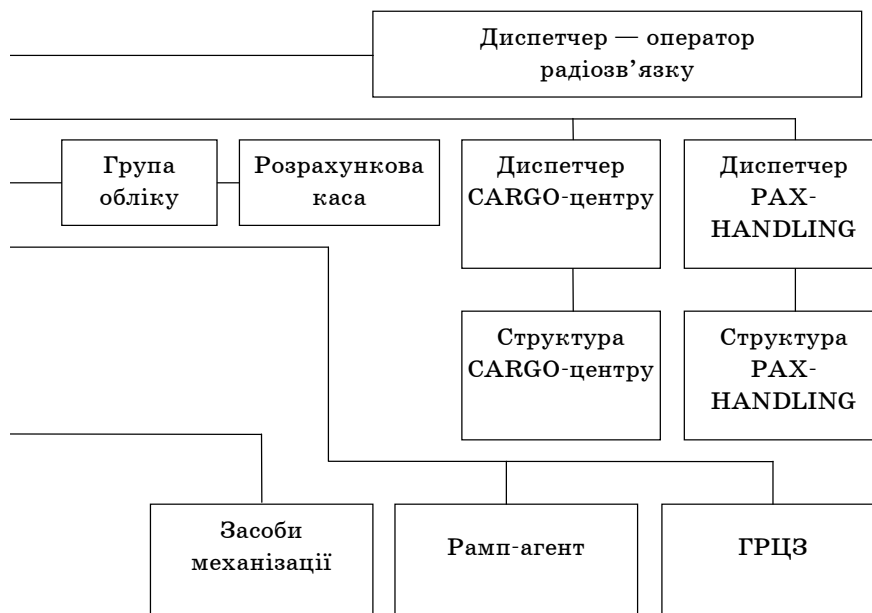


Рис. 4. Типова схема структури перонного комплексу (СОПС) аеропорту (RAMP-HANDLING)

АДП — аеродромно-диспетчерський пункт;
ІДГ — інформаційно-довідкова група;
ГТО — група технічного обслуговування;
ЦДА — центральна диспетчерська аеродрому;
ТОПС — технічне обслуговування повітряного судна;
ГРЦЗ — група розрахунків центрального завантаження



- проведення розрахунків і стягнення аеропортових зборів, наземних зборів, організація взаємодії зі службами PAX-CARGO-HANDLING і технічного директора робочої зміни аеропорту з метою своєчасної підготовки ПС до вильоту, а також з представниками авіакомпаній;

- контроль і координація проведення робіт з наземного обслуговування літаків, прийняття, якщо цього вимагають обставини, рішень у разі виникнення нестандартних ситуацій.

Аеровокзальний комплекс (АВК), який складається з підрозділів, що організовують перевезення пасажирів і багажу, впроваджує заходи, які забезпечують раціональне й ефективне використання ПС, високий рівень обслуговування пасажирів — дотримання термінів, надання готелю, інформаційних послуг тощо.

Основними функціями АВК є:

- організація вантажних перевезень, перевезень пасажирів і їхнього багажу для окремих авіакомпаній відповідно до укладених договорів;

- оперативний контроль за ходом виконання плану повітряних перевезень пасажирів і комерційного завантаження ПС;

- інформаційне обслуговування пасажирів;

- прийом, обробка і передача всієї комерційної інформації щодо вильоту і прильоту ПС;

- проведення робіт із забезпечення регулярності польотів ПС;

- забезпечення виконання технологічних операцій щодо комерційного обслуговування ПС, які вилітають і прилітають, відповідно до технологічних графіків підготовки їх до вильоту;

- обробка ручної поклажі та багажу під час перевезень;

- розгляд претензій і скарг пасажирів та прийняття рішень щодо них;

- взаємодія з митницею і контрольно-пропускним пунктом;

- організація надання разом з іншими підрозділами різноманітних послуг пасажирам, які обслуговуються в АВК. До таких послуг належать: інформаційно-довідкові, послуги прикордонного, контрольного і ветеринарного пунктів, служби карантину рослин, послуги буфету, камери зберігання багажу, пошти, банку, пункту обміну валют, аптеки, послуги носіїв тощо;

- координація роботи з місцевими органами влади щодо транспортного забезпечення доставки пасажирів в аеропорт і з аеропорту;

- контроль за виконанням договорів концесіонерами, діяльність яких здійснюється в рамках АВК.

Наземне обслуговування ПС полягає у комплексі організаційно-технічних і технологічних операцій з підготовки до польоту ПС. До цих операцій належать:

- зустріч ПС, забезпечення їх стоянки і вильоту;
- надання допомоги екіпажу для підготовки ПС до вильоту;
- надання допомоги при усуненні несправностей ПС;
- заправка і зарядка систем ПС;
- прибирання салонів ПС;
- буксирування ПС;
- очищення поверхні ПС від бруду, льоду і снігу;
- оформлення документації на виконану роботу;
- виконання робіт за заявками екіпажу;
- підключення наземного джерела електроживлення до ПС;
- обробка санвузлів ПС;
- у разі необхідності установка і зняття чохлів, заглушок, фіксаторів ПС;
- організація підготовки до пуску двигунів, їх пуск;
- зв'язок з екіпажем і контроль руління з місця стоянки ПС.

Зазначені роботи виконуються за наявності відповідних сертифікатів у виконавців. У разі їх відсутності роботи проводяться під керівництвом представника перевізника. Функціональна схема організації наземного обслуговування ПС в аеропорту “Бориспіль” наведена на рис. 5.

Служба головного механіка аеропорту (СГМА) призначена для експлуатаційного утримання й забезпечення безперебійної роботи перонної механізації, обладнання для обслуговування пасажирів, багажу, вантажів, підйомно-транспортного, торгово-технологічного і побутового обладнання, систем вентиляції і кондиціювання повітря на об'єктах аеропорту, обладнання, підконтрольного Держтехнагляду, механізації й автоматизації технологічних процесів.



Рис. 5. Функціональна схема організації наземного обслуговування ПС в аеропорту "Бориспіль"

Усі питання інженерно-технічного забезпечення функціонування аеропорту контролює технічний директор (головний інженер).

Служби радіосвітлотехнічного забезпечення польотів відповідають за безперебійну роботу радіонавігаційного обладнання та систем посадки й об'єктів світлотехнічного забезпечення польотів, забезпечують польоти ПС і виробничу діяльність аеропорту засобами зв'язку, технічну експлуатацію цих засобів.

Служба електросвітлотехнічного забезпечення (СЕСТЗ) відповідає за технічну експлуатацію комплексу обладнання електросвітлотехнічних систем посадки і системи електропостачання об'єктів радіосвітлотехнічного забезпечення польотів, усіх електричних джерел у будинках і спорудах аеропорту.

Аеродромна служба (АС) є структурним підрозділом технічного комплексу аеродромно-технічного обслуговування.

Основні функції аеродромної служби:

- постійне утримання летовища у стані, що забезпечує безпечні і регулярні польоти ПС;
- забезпечення аеродромними спецмашинами робіт з експлуатаційного утримання аеродрому;
- забезпечення технічної експлуатації спецмашин і механізмів, призначених для виконання робіт з утримання аеродромних покриттів;
- забезпечення ефективного і раціонального використання аеродромної техніки й обладнання;
- забезпечення безпечного руху спецмашин і літаків, що працюють на аеродромі.

Основними функціями служби паливно-мастильних матеріалів (ПММ) є:

- забезпечення аеропорту ПММ і спецрідинами;
- заправлення ПММ і спецрідинами ПС і АНТ;
- експлуатація і реконструкція об'єктів ПММ.

До служби ПММ входять базовий склад ПММ, склад системи централізованого заправлення ПС, контрольна лабораторія ПММ, автозаправна станція. Заправлення ПС ПММ здійснює бригада заправників.

Директорові з експлуатації підпорядковуються відділи, які забезпечують перш за все правильну технічну експлуатацію будинків і споруд аеропорту, технічний нагляд за станом наземних споруд і дотриманням технічних правил та умов проведення ремонтних робіт, які виконуються на об'єктах аеропорту.

Відділ експлуатації наземних споруд забезпечує виконання запланованих обсягів робіт з будівництва об'єктів, капітального і поточного ремонту будівель, споруд, житлового фонду, водопровідно-каналізаційних і теплотехнічних систем, санітарно-технічного обладнання й інших об'єктів аеропорту.

Відділ капітального будівництва проектує будівництво нових, реконструкцію і розширення існуючих будинків та споруд, контролює ефективне використання капітальних вкладень, матеріальних і трудових ресурсів.

Адміністративний директор координує і контролює діяльність підрозділів аеропорту щодо виконання організаційно-розпорядчих документів вищих організацій та керівництва аеропорту, організовує документальне забезпечення і діловодство в аеропорту.

До функцій протокольного відділу входить організація зустрічей та переговорів керівництва аеропорту з представниками сторонніх організацій і підприємств, забезпечення зв'язків структурних підрозділів аеропорту з представниками закордонних підприємств і організацій, ведення протоколів.

Підрозділи, підпорядковані головному координаторові розвитку інформаційних систем на основі сучасних комп'ютерних технологій, забезпечують:

- розробку і вдосконалення загальної концепції та плану побудови інформаційної системи аеропорту;
- координацію діяльності і методичне керівництво структурними підрозділами аеропорту щодо використання сучасних інформаційних технологій.

Наведені функції основних структурних підрозділів і керівників аеропорту є узагальненими. Вони охоплюють основні напрямки діяльності РМА. Однак специфіка кожного аеропорту може як розширювати, так і звужувати функції його підрозділів, вносити корективи в управлінську та виробничу структури, які, як правило, змінюються залежно від конкретних обставин і розвитку аеропорту.

1.1.5. Класифікація аеропортів

На сьогодні відсутній єдиний універсальний підхід до класифікації аеропортів цивільної авіації. Класифікація, яку застосовують зараз у більшості країн СНД, в основному відображає експлуатаційні ознаки аеропортів. В основу такої класифікації покладено річний обсяг пасажирських перевезень, під яким мають на увазі сумарну кількість усіх пасажирів, які прилітають і відлітають, включаючи пасажирів транзитних рейсів; призначення аеропортів, що відображає їх адміністративно-територіальне розташування і характер перевезень.

Така класифікація має експлуатаційний характер і не відбиває достатню кількість ознак, за якими можуть бути визначені завдання і цілі аеропортів з позиції їх функціонування.

В Україні на сьогодні класифікація аеропортів здійснюється за такими ознаками:

- категоріями;
- статусом;
- спроможністю приймати певні типи повітряних суден.

За категоріями аеропорти України поділяються на:

- державного значення — це Державний міжнародний аеропорт “Бориспіль”;
- регіональні — “Сімферополь”, “Одеса”, “Донецьк”, “Харків”, “Дніпропетровськ” та ін.;
- місцевого значення, розташовані в обласних центрах, великих промислових містах і курортних зонах.

За статусом аеропорти поділяються на:

- міжнародні, з яких здійснюються польоти в країни далекого зарубіжжя та СНД;
- внутрішні, польоти з яких здійснюються тільки в межах України.

За спроможністю приймати певні типи ПС аеропорти поділяються на ті, що можуть приймати:

- будь-які існуючі ПС без обмежень. Таких аеропортів в Україні два — “Бориспіль” та “Сімферополь”;
- літаки I класу та нижче;
- літаки II класу та нижче;
- літаки не вище III класу.

Є також альтернативна мережа аеропортів на базі військових аеродромів і аеродромів деяких відомств. Усього в цивільній авіації України зареєстровано близько 70 аеродромів.

1.2. Пункт пропуску через державний кордон України

1.2.1. Визначення пункту пропуску. Класифікація пунктів пропуску

“Положення про пункти пропуску через державний кордон” (далі — Положення), затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 03.08.2000 № 1203, визначає статус пунктів пропуску через державний кордон (далі — пункти пропуску), встановлює єдиний порядок їх відкриття, діяльності та закриття.

Пункт пропуску — це спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, аеропортах (на аеродромах), з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Пункти пропуску класифікуються:

1) за категоріями:

- міжнародні — пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів будь-яких держав;
- міждержавні — пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів України і суміжної держави;
- місцеві — пропуск через державний кордон громадян України і суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах), і транспортних засобів, що їм належать;

2) за видами сполучення:

- для автомобільного сполучення;
- для залізничного сполучення;
- для морського сполучення;
- для пішохідного сполучення;
- для повітряного сполучення;
- для поромного сполучення;
- для річкового сполучення;

3) за характером транспортних перевезень:

- пасажирські;
- вантажні;
- вантажно-пасажирські;

4) за режимом функціонування:

- постійні;
- тимчасові;

5) за часом роботи:

- цілодобові;
- такі, що працюють у визначений час.

Реєстр пунктів пропуску веде Державний комітет у справах охорони державного кордону України (далі — Держкомкордон).

1.2.2. Відкриття пунктів пропуску

Пункти пропуску відкриваються (закриваються) за рішенням Кабінету Міністрів України.

Міністерство закордонних справ доводить відповідну інформацію до відома дипломатичних представництв іноземних держав в Україні, дипломатичних представництв та консульських установ України.

Рішення Кабінету Міністрів України про відкриття (закриття) пунктів пропуску оприлюднюються через засоби масової інформації.

Зведену інформацію про відкриття пунктів пропуску для повітряного сполучення наведено в таблиці 1.

Таблиця 1. Пункти пропуску для повітряного сполучення

Назва аеропорту (аеродрому)	Характер перевезень (за необхідності)	Розпорядження Кабінету Міністрів України	
		Дата	№
Аеропорт “Донецьк”		15.10.1992	678-р
Аеропорт “Івано-Франківськ”		15.10.1992	678-р
Аеропорт “Кривий Ріг”		15.10.1992	678-р
Аеропорт “Миколаїв”		15.10.1992	678-р
Аеропорт “Рівне”		15.10.1992	678-р
Аеропорт “Ужгород”		15.10.1992	678-р
Аеродром “Гостомель” у м. Києві		15.10.1992	678-р
Аеропорт “Дніпропетровськ”		27.12.1993	1152-р
Аеропорт “Київ” (“Жуляни”)		17.01.1994	17-р
Аеропорт “Луганськ”		17.01.1994	17-р
Аеропорт “Запоріжжя”		04.06.1994	409-р
Аеропорт “Харків”		17.08.1995	515-р
Аеропорт “Бориспіль”		14.11.1995	698-р
Аеропорт “Львів”		14.11.1995	698-р
Аеропорт “Одеса”		14.11.1995	698-р
Аеропорт “Сімферополь”		14.11.1995	698-р
Аеродром “Озерне-Житомир”	вантажний	16.03.1998	152-р
Аеропорт “Чернівці”		19.07.1999	695-р

На залізничних станціях, в акваторіях морських і річкових портів та в аеропортах (на аеродромах) згідно з рішеннями Кабінету Міністрів України можуть діяти пункти контролю, на які поширюються правила, передбачені Положенням для пунктів пропуску. Порядок прикордонного, митного та інших видів контролю, режимні заходи в пунктах контролю визначають Держкомкордон і Держмитслужба.

Проект рішення Кабінету Міністрів України про відкриття пункту пропуску чи зміну категорії діючого пункту пропуску узгоджується з Міністерством закордонних справ України (далі — МЗС), Міністерством оборони України (далі — Міноборони), Міністерством фінансів України (далі — Мінфін), Міністерством транспорту України (далі — Мінтранс), Міністерством аграрної політики України (далі — Мінагрополітики), Мінекоресурсів, Міністерством охорони здоров'я України (далі — МОЗ), Міністерством культури України (далі — Мінкульт), Держмитслужбою та Держкомкордоном.

Назва пункту пропуску, як правило, визначається за назвою адміністративно-територіальної одиниці (населеного пункту, місцевості), на території або поблизу якої він розташований.

Рішення Кабінету Міністрів України про відкриття пункту пропуску приймається після завершення будівництва (реконструкції) та прийняття до експлуатації будівель, приміщень, споруд, комунікацій та під'їзних шляхів заінтересованими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади та комісією, утвореною Кабінетом Міністрів України для проведення перевірки можливості відкриття пунктів пропуску.

Межі території пункту пропуску затверджуються наказом відповідного підприємства, установи чи організації, на балансі яких перебуває пункт пропуску, за погодженням з підрозділами органів прикордонного та митного контролю.

Для забезпечення функціонування пункту пропуску може створюватися зона обслуговування (торговельні точки, пункти надання медичної допомоги, місця технічного обслуговування автомобільного транспорту тощо), яка розміщується поблизу пункту пропуску або прилягає до нього.

1.2.3. Види контролю, господарська та інша діяльність у пунктах пропуску

Особи, транспортні засоби, вантажі та інше майно, що перетинають чи переміщуються через державний кордон, підлягають прикордонному і митному контролю, а також у відповідних випадках ветеринарному, екологічному, санітарно-карантинному, фітосанітарному контролю, контролю за переміщенням культурних цінностей

та у разі автомобільного сполучення — контролю руху автотранспортних засобів, повітряного сполучення — контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації (далі — види контролю).

Пункти пропуску, в яких крім прикордонного і митного контролю здійснюються інші види контролю, визначаються Держкомкордоном разом з Держмитслужбою та відповідним центральним органом виконавчої влади.

Для здійснення зазначених раніше видів контролю заінтересованими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади утворюються в пунктах пропуску підрозділи органів прикордонного і митного контролю та служб — державної ветеринарної медицини, екологічного контролю, контролю за переміщенням культурних цінностей, міжнародних автомобільних перевезень, контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, а також санітарно-карантинні підрозділи (відділи, пункти) і пункти карантину рослин (далі — контрольні підрозділи).

Дозволяється здійснювати в пунктах пропуску такі види господарської діяльності або іншої діяльності, пов'язаної із забезпеченням діяльності пункту пропуску:

- митно-брокерська діяльність;
- надання банківських послуг.

Забороняється здійснювати в пунктах пропуску не передбачені законодавством види контролю, а також провадити господарську чи іншу діяльність, не пов'язану із забезпеченням діяльності пункту пропуску.

Наказом Державного комітету у справах охорони державного кордону України, Державної митної служби України, Міністерства охорони здоров'я України, Міністерства транспорту України, Міністерства аграрної політики України, Міністерства культури і мистецтв України, Міністерства екології та природних ресурсів України від 3 квітня 2002 р. № 49/180/131/225/103/193/133 визначено пункти пропуску (пункти контролю) через державний кордон, у яких, крім прикордонного і митного контролю, здійснюються інші види контролю.

У таблиці 2 наведено дані про види контролю, що здійснюються в пунктах пропуску для повітряного сполучення.

Таблиця 2. Перелік пунктів пропуску через державний кордон для повітряного сполучення та види контролю, які в них здійснюються

№ з/п	Іден-тиф. №	Назва пункту пропуску	Вид пункту пропуску	Статус пункту пропуску	Види контролю								
					прикордонний	митний	санітарний	фітосанітарний	ветеринарний	екологічний	авіабезпечний	СМАП	культурний
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
165	560100	Рівне	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
166	440100	Луганськ	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	—
167	140100	Донецьк	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	-	•	•	—	—
168	230100	Запоріжжя	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
169	510100	Одеса	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	•
170	480100	Миколаїв	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
171	730100	Чернівці	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
172	210100	Ужгород	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	-	•	—	—

Примітка

- відповідний контрольний підрозділ є;
- відповідний вид контролю не здійснюється

Закінчення табл. 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
173	320100	Бориспіль	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	•
174	320200	Гостомель	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
175	800100	Київ (Жуляни)	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	—
176	180100	Озерне-Житомир	повітряний вантажний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
177	260100	Івано-Франківськ	повітряний	міжнародний	•	•	—	•	•	•	•	—	—
178	460100	Львів	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	—
179	010100	Сімферополь	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	•
180	120100	Дніпропетровськ	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	—
181	120200	Кривий Ріг	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	—
182	630100	Харків	повітряний	міжнародний	•	•	•	•	•	•	•	—	—

Примітка

- відповідний контрольний підрозділ є;
- відповідний вид контролю не здійснюється

Рішення щодо проведення контролю осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна, їх пропуску через державний кордон приймаються посадовими особами контрольних підрозділів.

Контрольні підрозділи в окремих випадках відповідно до законодавства можуть вимагати додаткову інформацію або проводити додаткові заходи.

Особи, транспортні засоби, вантажі та інше майно, стосовно яких прийнято рішення про заборону пропуску через державний кордон:

1) у разі виїзду з території України — розміщують за межами пункту пропуску;

2) у разі в'їзду на територію України — повертаються підрозділами органів прикордонного контролю на територію суміжної держави, а у разі потреби передаються представникам відповідних органів суміжної держави.

Початком контролю вважається перевірка документів особи, огляд транспортних засобів, вантажів та іншого майна. Контроль вважається закінченим після проходження всіх визначених законодавством видів контролю та вибуття з пункту пропуску транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

Посадка (висадка) осіб у транспортні засоби, що прямують через державний кордон, а також завантаження (вивантаження) транспортних засобів у пункті пропуску проводиться за дозволом працівників підрозділів органів прикордонного та митного контролю.

1.2.4. Режим у пунктах пропуску

Режим у пунктах пропуску встановлюється органами охорони державного кордону за погодженням з Держмитслужбою та Мінтрансом, а в місцевих пунктах пропуску — з органами місцевого самоврядування.

Додержання громадського порядку в пунктах пропуску забезпечується органами охорони державного кордону у взаємодії (у разі потреби) з відповідними органами МВС.

У режимній зоні пункту пропуску підрозділи органів прикордонного контролю встановлюють та затверджують наказом додаткові режимні правила, що регламентують порядок допуску в за-

значену зону осіб, у тому числі тих, які беруть участь у здійсненні контролю та обслуговуванні осіб і транспортних засобів закордонного прямування, відправлення з пунктів пропуску транспортних засобів, вантажів та іншого майна з урахуванням їх завдань та повноважень, а також визначають інші обмеження для запобігання незаконному перетинанню державного кордону.

Працівники контрольних підрозділів пропускаються в пункти пропуску для виконання службових обов'язків за наявності службового посвідчення.

1.2.5. Проектування, будівництво, обладнання пунктів пропуску

Проектування, будівництво (реконструкція) та утримання під'їзних шляхів до пунктів пропуску, що розташовані за межами населених пунктів, здійснюється Мінтрансом.

Пункти пропуску обладнуються інформаційними табло, державною символікою, дорожніми знаками, світлофорами, огорожею, дорожньою розміткою та іншими пристосуваннями, необхідними для виконання контрольними підрозділами покладених на них функцій і забезпечення безпеки людей.

У пунктах пропуску для проведення контролю небезпечних вантажів виділяються спеціальні маршрути руху, місця стоянки і місця відстою літаків, що перевозять такий вантаж, інженерні та фортифікаційні характеристики яких дають змогу виключити у разі аварійної ситуації можливість створення загрози життю людей та навколишньому природному середовищу.

Пункти пропуску обов'язково обладнуються дублюючою автономною системою енергопостачання.

Держкомзв'язку для належного функціонування пунктів пропуску забезпечує контрольні підрозділи необхідною кількістю каналів зв'язку, які орендуються на договірних засадах згідно з установленними правилами.

Проектування, будівництво (реконструкція) та утримання пунктів пропуску здійснюються відповідно до законодавства органами та установами, визначеними Кабінетом Міністрів України. Технічні умови та проект будівництва (реконструкції) погоджуються з Держкомкордоном, Держмитслужбою та Мінтрансом.

1.3. Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна

1.3.1. Загальні положення

Загальний порядок та послідовність проведення всіх видів контролю в пунктах пропуску визначаються за Типовою технологічною схемою пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна, затвердженою спільним наказом Держкомкордону, Держмитслужби та Мінтрансу від 05.03.2001 № 152/165/130, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19.03.2001 за № 248/5439.

Типову технологічну схему було розроблено з метою встановлення єдиних підходів до порядку функціонування пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю, регламентації видів, послідовності і змісту контрольних операцій та порядку пропуску осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна закордонного прямування, визначення відповідних умов для роботи в пунктах пропуску та пунктах контролю контрольних органів і служб, а також перебування в них осіб і транспортних засобів закордонного прямування.

Згідно з типовою технологічною схемою керівниками підрозділів органів прикордонного та митного контролю на місцях за погодженням з керівниками служб і підприємств, на території яких розміщено пункти пропуску, затверджуються відповідні технологічні схеми для конкретних пунктів пропуску.

У технологічній схемі пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна визначаються:

- загальні положення;
- місця або приміщення для проведення контролю осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна, межі території пункту пропуску, зона прикордонного і митного контролю (режимна зона), місця стоянок транспортних засобів (у тому числі затриманих);
- види, послідовність, зміст контрольних операцій та порядок пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів,

вантажів та іншого майна; спеціальних, небезпечних вантажів та спеціальних транспортних засобів; дипломатичних агентів і консульських посадових осіб, транспортних засобів, що належать дипломатичним представництвам; офіційних делегацій та пасажирів літерних рейсів; військових команд та вантажів; аварійно-рятувальних та аварійно-відновних формувань тощо;

— час, що відводиться для виконання контрольних операцій контрольними підрозділами залежно від категорії транспортного засобу (вантажу);

— порядок встановлення та підтримання режиму, взаємодії контрольних підрозділів, порядок допуску в пункт пропуску та в його режимну зону осіб, транспортних засобів, порядок їх пересування.

1.3.2. Умови функціонування пункту пропуску

Пропуск осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна закордонного прямування здійснюється в пункті пропуску через державний кордон України та пункті контролю.

Межі зони прикордонного контролю встановлюються відповідними наказами командирів органів охорони державного кордону з визначенням їх для кожного окремого пункту пропуску в місцях здійснення прикордонного контролю осіб, транспортних засобів, товарів та інших предметів, що прямують через державний кордон України. Зона прикордонного контролю визначається за погодженням з керівником відповідної митної установи для кожного пункту пропуску окремо.

Зона прикордонного контролю встановлюється з урахуванням особливостей пункту пропуску через державний кордон, існуючої в ньому інфраструктури, характеру та виду перевезень: у повітряних пунктах пропуску — від лінії паспортного контролю до місць стоянки повітряних суден, які проходять прикордонний контроль.

Межі зони митного контролю встановлюються відповідними положеннями про зону митного контролю для кожного окремого пункту пропуску через державний кордон у місцях митного контролю пасажирів, транспортних засобів, вантажів та інших предметів і затверджуються наказами по митниці, за погодженням з Прикордонними військами.

Зони митного контролю визначаються з урахуванням особливостей контролю осіб, транспортних засобів, товарів та інших предметів, а також інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон: у повітряних пунктах пропуску — у залах митного огляду, на стоянках і в літаках з початком митного оформлення до відправлення та в інших місцях, передбачених в аеропортах для оформлення вантажів і багажу.

Зони прикордонного і митного контролю (режимна зона) можуть установлюватись у пунктах пропуску через державний кордон тимчасово на термін, потрібний для здійснення прикордонного і митного контролю в повному обсязі.

У пунктах пропуску для повітряного сполучення відповідно до нормативно-правових актів та міжнародних договорів України здійснюється контроль на авіаційну безпеку, у ході якого посадові особи служби авіаційної безпеки аеропорту (аеродрому), органу внутрішніх справ і підрозділу прикордонного контролю здійснюють комплекс заходів, призначений для захисту авіації від актів незаконного втручання у її діяльність (протиправних дій, пов'язаних з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації та авіаційних об'єктів, унаслідок яких можуть статися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна або такі, що створюють ситуацію для подібних наслідків).

1.3.3. Час на виконання контрольних операцій

Загальний час здійснення контролю осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна не повинен перевищувати часу стоянки транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон, передбаченого розкладом або графіками руху.

Тривалість видів контролю відповідно до технологічного процесу роботи пункту пропуску визначається керівниками органу охорони державного кордону і митниці, у разі потреби — інших контрольних органів і служб для кожного пункту пропуску окремо з урахуванням режиму його функціонування, наявності постійно діючих структурних підрозділів інших контрольних органів і служб, видів та інтенсивності транспортного сполучення, категорій поїздок, характеру транспортних перевезень через державний кордон України, а також товарів, що переміщуються через

державний кордон України. Контрольний орган (служба), у зоні діяльності якого розташовано пункт пропуску через державний кордон, здійснює заходи щодо вдосконалення відповідного контролю та скорочення часу його проведення.

Контроль особи, транспортного засобу, товарів та інших предметів вважається закінченим, якщо в паспортних документах особи проставлені відповідні відмітки підрозділу прикордонного контролю, а в супровідних документах на транспортний засіб, товари та інші предмети — митних органів (інших контрольних органів і служб тільки стосовно підконтрольних вантажів) або, у передбачених випадках, особі надано усний дозвіл посадової особи підрозділу прикордонного контролю і митниці про пропуск через державний кордон.

1.3.4. Порядок встановлення та підтримання режиму

Режим у пункті пропуску через державний кордон встановлюється наказом начальника органу охорони державного кордону за погодженням з начальником митниці та керівником підприємства, на балансі якого перебуває пункт пропуску.

Особи і транспортні засоби пересуваються територією пунктів пропуску через державний кордон (пунктів контролю) за визначеними напрямками, здійснюють стоянки у визначених місцях і вибувають з території пунктів пропуску після проходження всіх передбачених законодавством України видів контролю з дозволу уповноважених посадових осіб контрольних органів. Переміщення осіб у межах пункту пропуску через державний кордон на інші напрями (смуги) руху дозволяє посадова особа контрольного органу (служби). Переміщення транспортних засобів і вантажів у межах пункту пропуску через державний кордон на інші напрями (смуги) руху дозволяє посадова особа підрозділу прикордонного контролю чи митниці.

Керівниками підрозділу прикордонного контролю і митниці в зонах прикордонного і митного контролю відповідно встановлюються додаткові режимні правила.

Вимоги щодо режиму постійних і тимчасових зон прикордонного і митного контролю доводяться до осіб, які безпосередньо присутні під час проведення контролю.

Переміщення товарів та інших предметів у зону митного контролю й за її межі дозволяється посадовою особою митниці.

Особи, які перетинають державний кордон України, представники підприємств, що отримують чи відправляють товари та інші предмети, допускаються в зону митного контролю на підставі дійсних для виїзду/в'їзду документів або документів про відповідні повноваження осіб на отримання/відправлення товарів та інших предметів.

Не допускається перебування в зоні митного контролю товарів, транспортних засобів та інших предметів, митний контроль яких закінчено.

У зонах прикордонного і митного контролю розташовуються тільки споруди та об'єкти прикордонних і митних органів. Об'єкти інших державних контрольних органів розташовуються за межами зазначених зон.

Посадові особи контрольних органів і служб, транспортних та інших організацій і установ, що забезпечують пропуск через державний кордон і функціонування пунктів пропуску, повинні мати ідентифікаційні картки (перепустки).

Режимні заходи в пунктах пропуску через державний кордон під час здійснення контролю офіційних делегацій, вищих посадових осіб, літерних і підконтрольних рейсів визначаються згідно з відповідними нормативно-правовими актами України.

Керівники контрольних органів і служб забезпечують виконання всіма посадовими особами контрольних органів служб та особами й транспортними засобами, що перебувають під контролем підпорядкованої служби, режимних правил, установлених у пункті пропуску через державний кордон (зустріч осіб і транспортних засобів закордонного прямування та інформування осіб про порядок проходження контролю, супровід за потреби території пункту пропуску, регулювання руху, надання дозволу на зміну напрямку (смуги) руху тощо).

Контроль за додержанням режиму в пункті пропуску через державний кордон покладається на командира підрозділу прикордонного контролю, а в зоні митного контролю — на керівника митного органу.

Взаємодія між контрольними органами і службами, транспортними та іншими організаціями й установами

Контрольні органи і служби, транспортні та інші організації й установи забезпечують інформування органів прикордонного контролю та митних органів про прибуття (вибуття) у пункт пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, товарів та інших предметів, результатів їх контролю, пропущених і не пропущених через державний кордон осіб, транспортних засобів, товарів та інших предметів, виявлення осіб, причетних до протиправної діяльності, тощо.

Взаємодія підтримується шляхом взаємоінформування, проведення нарад, визначення спільних інструктажів тощо в інтересах забезпечення безперебійного пропуску через державний кордон.

При виникненні в пунктах пропуску ситуацій, які ускладнюють або унеможливають пропуск через державний кордон чи функціонування пунктів пропуску, контрольні органи і служби вживають спільних скоординованих заходів щодо їх локалізації в межах своєї компетенції.

Перевізник або уповноважена ним посадова особа забезпечує підготовку пасажирів транспортного засобу для проходження контролю в пунктах пропуску через державний кордон (перевірка наявності паспортних документів, надання карток іноземця і митних декларацій тощо).

Перевізник або уповноважені ним посадові особи завчасно забезпечують посадових осіб підрозділу прикордонного контролю і митниці в авіаційних пунктах пропуску інформацією про час прибуття (вибуття), маршрут руху, авіакомпанію-перевізника, кількість екіпажу, пасажирів та характер вантажу, можливі проміжні посадки в інших аеропортах України, місце стоянки.

1.4. Класифікація літальних апаратів

До літальних апаратів (ЛА), що важчі за повітря, належать:

- літаки;
- планери;
- літаки-снаряди;
- ракети;

- вертольоти;
- автожири;
- орнітоптери.

Літак — літальний апарат для польотів в атмосфері за допомогою двигунів і нерухомим, щодо інших частин апарата, крилом.

Завдяки великій швидкості, вантажопідйомності і радіусу дії, надійності в експлуатації, високій маневреності, стійкості й керованості літак став основним засобом переміщення в повітрі.

Основні частини літака:

Крило — створює піднімальну силу під час руху літака. Воно звичайно нерухомо закріплене на фюзеляжі, але в деяких літаків може повертатися щодо поперечної осі (наприклад у літаків вертикального злету і посадки) або змінювати конфігурацію (стрілоподібність, розмах). На крилі встановлені рулі крену — елерони й елементи механізації крила, — пристрої, що здатні збільшувати несучу здатність і опір крила при посадці, зльоті, маневрі (щитки, закрилки, передкрилки тощо).

Фюзеляж — служить для розміщення екіпажу, пасажирів, вантажів і устаткування.

Шасі — призначене для пересування літака по аеродрому, поглинання енергії удару при посадці і, як правило, забезпечується гальмами. Шасі бувають такими, що прибираються в польоті, і такими, що не прибираються. Літаки з шасі, що прибираються в польоті, мають менший лобовий опір, але більш важкі й складніші за конструкцією.

Оперення — служить для забезпечення стійкості керованості і балансування літака. Звичайно воно розміщується за крилом і складається з нерухомих і рухливих поверхонь. Нерухома частина горизонтального оперення називається стабілізатором, а вертикального — колом. До стабілізатора шарнірно кріпиться кермо висоти, що складається найчастіше з двох половин, а до кола — кермо напрямку. Рулі відхиляються за допомогою штурвального стовпчика і педалей.

*Силова установка, або двигун(*u*)*, — приводить літак у рух і сприяє утворенню піднімальної сили як на крилі, так і на оперенні.

Планер — апарат без двигуна, піднімальну силу якого створює крило, нерухоме щодо корпусу. Рух планера вперед створюється дією складової ваги. Планер злітає за допомогою гумового амортизатора, лебідки, на барабан якої намотується трос, прикріплений до планера, або за допомогою літака, що буксирує планер. Політ у спокійній атмосфері відбувається з постійним зниженням під деяким кутом до обрію. При наявності в атмосфері висхідних потоків повітря можливий політ з набором висоти. Планери, як правило, бувають одно- і двомісні.

При рекордних польотах планер набирив висоту до 14 км і робив польоти з дальністю понад 1000 км.

Основні льотно-технічні дані сучасних планерів:

- швидкість зниження 0,4—0,8 м/с;
- швидкість польоту при найбільшій аеродинамічній якості 80—100 км/год;
- розмах крила 29 м;
- подовження крила 20—36;
- найбільша аеродинамічна якість 40—53.

Літаки-снаряди і ракети відносять до безпілотних літальних апаратів. Спочатку вони були створені для вивчення роботи ракетних двигунів у верхніх шарах атмосфери. Досягнення в галузі ракетної техніки дали змогу створити численні системи балістичних літальних апаратів, ракет для запуску штучних супутників Землі і пілотованих космічних кораблів.

Вертоліт (гелікоптер) — літальний апарат, у якого піднімальна сила і тяга, необхідні для польоту, створюються одним або кількома несучими гвинтами, що обертаються в горизонтальній або майже горизонтальній площині. Несучі гвинти приводяться в обертання поршневими або реактивними двигунами через редуктор і вертикальний вал.

Створено вертольоти, у яких обертання несучого гвинта здійснюється від реактивних двигунів або насадок, установлених на ло-

патах. До насадок подається стиснене повітря від компресора. Вертольоти з таким приводом несучих гвинтів називають реактивними.

На відміну від літака, піднімальна сила на крилі якого створюється тільки при поступальному русі, несучий гвинт вертольота може створювати піднімальну силу без поступального переміщення апарата. Несучий гвинт вертольота замінює йому не тільки крило, тягнучий гвинт (тягу реактивного двигуна), що дає змогу апарату рухатися вперед, назад і в сторони, підніматися й знижуватися під різними кутами до обрію, нерухомо зависати в повітрі і повертатися навколо своєї вертикальної осі. Це досягається нахилом тяги несучого гвинта у бік польоту. Несучий гвинт вертольота має ще одну виняткову властивість — у випадку відмови двигуна в польоті він може створювати піднімальну силу, обертаючись під дією повітряного потоку, що набігає (авторотація). Це дає змогу вертольоту планерувати або здійснювати парашутний спуск і посадку.

Конструкцію вертольота будь-якої схеми утворюють:

- фюзеляж;
- шасі;
- несучий гвинт;
- органи керування;
- прилади радіо-, електроустаткування;
- силова установка із системами, що забезпечують її роботу (паливна, гідравлічна, помпування повітря, охолодження, керування тощо);
- трансмісія, що включає редуктори, вали, муфти включення трансмісії, гальмо несучих гвинтів.

Для збільшення швидкості польоту деякі вертольоти мають невелике крило, що розвантажує несучий гвинт. Одногвинтові вертольоти з механічним приводом несучого гвинта, крім того, мають хвостовий гвинт і систему керування ним. Деякі конструкції вертолотів оснащені вертикальним і горизонтальним оперенням.

Апарати вертикального злету і посадки (АВЗП) — являють собою або сполучення літака з вертольотом (автожир), або літаки, у яких піднімальна сила на зльоті і посадці створюється за допомогою реактивних двигунів, які називаються піднімальними.

У горизонтальному польоті в таких апаратів піднімальна сила створюється крилом, а тяга — звичайними двигунами, що називаються маршовими. При інших схемах вертикальний зліт і посадка можуть відбуватися шляхом відхилення вектора тяги, що досягається або поворотом двигунів, або відхиленням реактивного струменя. При проектуванні подібних апаратів ставиться завдання поєднати переваги вертольота з високою швидкістю літака. Однак перспектива застосування таких апаратів, мабуть, буде цілком залежати від економічних показників: більш складна й дорога конструкція повинна мати вищу продуктивність.

Автожир — літальний апарат, у якого основною несучою поверхнею є ротор — несучий гвинт, що обертається під дією зустрічного потоку повітря. Поступальне переміщення автожиру забезпечується на відміну від вертольота звичайним повітряним гвинтом, що обертається двигуном. Автожири не одержали широкого застосування тому, що значно поступаються літакам у швидкості польоту й не можуть вертикально злітати та здійснювати вертикальну посадку.

Орнітоптер — літальний апарат, у якого піднімальну силу і тягу створюють крила, що здійснюють рухи, подібно крилам птаха.

Для цілей митного контролю та митного оформлення більш необхідною є класифікація літальних апаратів згідно з товарною номенклатурою Митного тарифу України.

Згідно з товарною номенклатурою Митного тарифу України літальні апарати належать до групи 88 “Аеронавігаційні або космічні апарати; їх частини” розділу XVII “Транспортні засоби, устаткування та пристрої, пов’язані з транспортом”.

Згідно з примітками до підпозицій групи 88 термін “маса порожнього обладнаного апарата” у підпозиціях 8802 11—8802 40 означає масу апарата у стані готовності до вильоту, за винятком маси екіпажу, пального та знімального устаткування.

У табл. 3 наведено класифікацію літальних апаратів згідно з товарною номенклатурою Митного тарифу України із зазначенням ставок мита.

Таблиця 3. Класифікація літальних апаратів згідно з товарною номенклатурою Митного тарифу України із зазначенням ставок мита

Код	Назва	Ставки мита, %			Додат- кові ОВО
		префе- ренційна	піль- гова	повна	
1	2	3	4	5	6
8801	Аеростати та дирижаблі; планери, дельтаплани та інші літальні апарати, без двигуна:				
8801 10	- планери та дельтаплани:				
8801 10 10 00	- - для цивільної авіації		10	20	шт.
8801 10 90 00	- - інші		10	20	шт.
8801 90	- інші:				
8801 90 10 00	- - для цивільної авіації		10	20	шт.
	- - інші:				
8801 90 91 00	- - - аеростати та дирижаблі		10	20	шт.
8801 90 99 00	- - - інші		10	20	шт.
8802	Інші апарати літальні (наприклад, вертольоти, літаки); космічні літальні апарати (включаючи супутники) та їх ракети-носії і суборбітальні апарати:				
	- вертольоти:				

Продовження табл. 3

1	2	3	4	5	6
8802 11	- з масою порожнього обладнаного апарата не більш як 2000 кг:				
8802 11 10 00	- - - для цивільної авіації		0	20	шт.
8802 11 90 00	- - - інші		0	20	шт.
8802 12	- масою порожнього обладнаного апарата понад 2000 кг:				
8802 12 10 00	- - - для цивільної авіації		0	20	шт.
8802 12 90 00	- - - інші		0	20	шт.
8802 20	- літаки та інші літальні апарати з масою порожнього обладнаного апарата не більш як 2000 кг:				
8802 20 10 00	- - для цивільної авіації		0	20	шт.
8802 20 90 00	- - інші		0	20	шт.
8802 30	- літаки та інші літальні апарати масою порожнього обладнаного апарата понад 2000 кг, але не більш як 15 000 кг:				
8802 30 10 00	- - для цивільної авіації		0	20	шт.
8802 30 90 00	- - інші		0	20	шт.
8802 40	- літаки та інші літальні апарати масою порожнього обладнаного апарата понад 15 000 кг:				

Продовження табл. 3

1	2	3	4	5	6
8802 40 10 00	- - для цивільної авіації		0	20	шт.
8802 40 90 00	- - інші		0	20	шт.
8802 60 00 00	- космічні апарати (включаючи супутники) та їх ракети-носії і суборбітальні ракети		10	20	шт.
8803	Чащини літальних апаратів товарної позиції 8801 або 8802:				
8803 10	- гвинти і ротори та їх частини:				
8803 10 10 00	- - для цивільної авіації		10	20	—
8803 10 90 00	- - інші		10	20	—
8803 20	- шасі літаків та їх частини:				
8803 20 10 00	- - для цивільної авіації		10	20	—
8803 20 90 00	- - інші		10	20	—
8803 30	- інші частини літаків і вертольотів:				
8803 30 10 00	- - для цивільної авіації		10	20	—
8803 30 90 00	- - інші		10	20	—
8803 90	- інші:				
8803 90 10 00	- - паперові змії		10	20	—

Закінчення табл. 3

1	2	3	4	5	6
	- - інші:				
8803 90 91 00	- - - для цивільної авіації		10	20	—
8803 90 99 00	- - - інші		10	20	—
8804 00 00 00	Парашути (включаючи керовані парашути та парашути — крило) і ротошуті; їх частини та пристрої		10	20	—
8805	Апаратура і пристрої для зльоту літальних апаратів; апаратура і пристрої для посадки літальних апаратів на палубу та аналогічні апарати і пристрої; наземна апаратура для льотного навчання; їх частини:				
8805 10	- апаратура і пристрої для зльоту літальних апаратів та їх частини; апаратура і пристрої для посадки літальних апаратів на палубу та аналогічні апарати і пристрої та їх частини:				
8805 10 10 00	- - пристрої для зльоту та їх частини		0	20	—
8805 10 90 00	- - інші		0	20	—
8805 20	- апаратура наземна для льотного навчання та її частини:				
8805 20 10 00	- - для цивільної авіації		0	20	—
8805 20 90 00	- - інші		0	20	—

Глава 2

МИТНИЙ КОНТРОЛЬ І МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН І ТОВАРІВ, ЩО ПЕРЕМІЩУЮТЬСЯ НА НИХ

2.1. Митний контроль і митне оформлення повітряних суден по прибутті

Митний орган щоденно отримує від адміністрації аеропорту інформацію про план польотів ПС на добу.

Інформація про посадку (зліт) ПС надходить до митниці від уповноважених адміністрацією аеропорту служб. У ній зазначаються номер рейсу, маршрут руху, тип ПС, кількість пасажирів, термінал, у якому пасажир проходить контроль, номер стоянки ПС, а також уточнюється порядок доставки посадових осіб контрольних служб на стоянку ПС. Періодичність надання інформації узгоджується керівництвом митниці та адміністрацією аеропорту.

Час початку митного контролю й митного оформлення ПС, товарів та інших предметів, що ввозяться в Україну (вивозяться з України), встановлюється митним органом з урахуванням розкладу руху ПС.

До початку митного контролю ПС на його борт піднімається при потребі представник санітарної служби з метою з'ясування санітарно-епідеміологічної обстановки й виключення можливості поширення інфекції. При сприятливій санітарній обстановці на борт піднімається посадова особа митниці, яка уточнює у членів

екіпажу інформацію про кількість пасажирів, наявність товарів та інших предметів.

Представник авіаперевізника (командир ПС, другий пілот, бортпровідник, інша уповноважена особа) подає посадовій особі митниці для перевірки генеральну декларацію, підписану командиром ПС або іншою уповноваженою на це особою, карго-маніфести, авіаційні вантажні накладні, товаросупровідні документи. За потреби посадовій особі митниці додатково подаються: список пасажирів та інші документи й відомості, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення. У встановлених випадках митниці подається вантажна митна декларація на ПС.

Посадова особа митниці перевіряє відповідність та повноту даних, занесених до генеральної декларації, опитує представників авіаційного перевізника щодо наявності товарів та інших предметів без товаросупровідних документів або наявності документів, що надійшли без товарів та інших предметів. У разі відсутності зауважень посадова особа митниці проставляє відбитки штампа “Під митним контролем” на карго-маніфестах, авіаційних вантажних накладних, товаросупровідних документах та за потреби перевіряє відповідність даних, занесених до цих документів, наявним товарам та іншим предметам.

По прибутті ПС посадова особа митниці уточнює в уповноваженого представника аеропорту або авіаперевізника місце доставки пасажирів. Дані про кількість членів екіпажу та пасажирів заносяться посадовою особою митниці до генеральної декларації.

Митний огляд ПС здійснюється з метою перевірки відповідності наявних даних про ПС відомостям, зазначеним у поданих документах. При здійсненні митного огляду проводиться загальний огляд ПС з урахуванням його конструктивних особливостей, а також вибіркового поглибленого огляду окремих вузлів ПС.

Огляд чи переогляд ПС здійснюється тільки у присутності представника авіаперевізника.

При здійсненні митного огляду ПС враховуються належність ПС (країна, власник); реєстрація ПС; літерний, регулярний чи чартерний рейс; маршрут польоту; наявність посадок у транзитних державах; наявність міжурядових угод про повітряне сполучення між Україною та країною власника ПС або авіаперевізника тощо.

Обов'язково митний огляд ПС здійснюється, якщо митний орган має інформацію (орієнтування) про незаконне переміщення товарів та інших предметів або якщо при перевірці документів чи вибірковому огляді виявлено ознаки, що вказують на можливість переміщення цим ПС товарів та інших предметів з порушеннями чинного законодавства України. У таких випадках до проведення огляду можуть залучатися посадові особи підрозділів по боротьбі з контрабандою та порушеннями митних правил.

Поглиблений огляд літака включає зовнішній огляд і огляд його внутрішніх приміщень.

Огляд проводиться посадовою особою митного органу разом з бортінженером або одним із членів екіпажу. На вимогу посадової особи митного органу люки мають відчинятися тільки представником інженерно-технічної служби авіакомпанії. Люки, що зафіксовані гвинтами і мають пломбу, оглядаються тільки в разі порушення цілісності пломби.

Огляд фюзеляжу, двигунів і крил здійснюється з дотриманням правил техніки безпеки на авіаційній техніці. Огляд технічних відсіків хвостової частини літака і кабіни екіпажу здійснюється з обов'язковим використанням ліхтаря.

Перевірка блоку харчування здійснюється у присутності членів екіпажу, відповідальних за цей блок.

За відсутності зауважень посадова особа митниці проставляє по закінченні митного огляду ПС відбиток особистої номерної печатки на генеральній декларації.

У встановлених випадках результати контролю ПС оформляються спільним з прикордонним нарядом актом про результати контролю ПС.

У справах митниці залишаються з відмітками митниці примірники генеральної декларації, карго-маніфеста та інших документів, що були підставою для здійснення митного контролю та митного оформлення ПС.

Митниця здійснює реєстрацію оформлення ПС при прибутті та вибутті в журналах реєстрації прибуття/вибуття ПС, форми яких встановлюються митницею.

2.2. Митний контроль і митне оформлення повітряних суден при вибутті

Підставою для здійснення митного контролю ПС є подана представником авіаперевізника (командиром ПС, другим пілотом, бортпровідником, іншою уповноваженою особою) посадовій особі митниці для перевірки генеральна декларація, підписана командиром ПС або іншим представником авіаперевізника, авіаційні вантажні накладні, карго-маніфести й товаросупровідні документи.

За потреби посадовій особі митниці додатково подаються: список пасажирів, багажні відомості й інші документи, необхідні для здійснення митного контролю вибуття ПС. У встановлених випадках митному органу подається вантажна митна декларація на ПС.

Посадова особа митниці перевіряє відповідність відомостей, занесених до поданих документів, наявним даним про ПС, товари та інші предмети.

Митний огляд ПС здійснюється в тому ж порядку, який передбачено по прильоту літака.

За відсутності зауважень посадова особа митниці фіксує в генеральній декларації кількість членів екіпажу та пасажирів, проставляє на ній та на карго-маніфесті відбитки особистої номерної печатки.

Вибуття ПС з аеропорту дозволяється адміністрацією порту тільки після завершення на цьому ПС усіх передбачених законодавством України видів контролю.

2.3. Митний контроль і митне оформлення товарів, що ввозяться на митну територію України

Вивантаження товарів та інших предметів здійснюється на склади уповноваженими представниками аеропорту або авіаперевізника на підставі авіаційних вантажних накладних, карго-маніфесту й товаросупровідних документів з дозволу митниці та під її контролем. На цих документах посадові особи митниці мають

право робити написи із застереженнями, які регулюють процес вивантаження та є обов'язковими для виконання всіма особами, що беруть участь у процесі вивантаження.

Вивантаження товарів, що надійшли без документів, проводиться в зону митного контролю спеціально визначеного складу аеропорту. Документи, що надійшли без товарів та інших предметів, повертаються представнику авіаперевізника.

За потреби та можливості накладення митного забезпечення (надходження товарів та інших предметів у спеціалізованих авіаційних контейнерах з пристроями для пломбування) товари та інші предмети переміщуються на склад з накладеним митним забезпеченням. Інформація про накладення митного забезпечення фіксується посадовою особою митниці в карго-маніфесті або в інших товаросупровідних документах.

Вивантаження товарів та інших предметів з ПС на транспортні засоби, що переміщують ці товари та інші предмети на склад, здійснюється уповноваженими представниками аеропорту або авіаперевізника під контролем митниці.

Переміщення товарів та інших предметів на склад здійснюється транспортними засобами аеропорту або авіаперевізника спеціально встановленими транспортними коридорами (маршрутами), погодженими з митницею.

Операції з переміщення товарів та інших предметів з борту ПС на склад контролюються посадовими особами митниці документально або безпосередньо.

Документальний контроль здійснюється шляхом перевірки відповідності фактичної кількості товарів та інших предметів даним, зазначеним у карго-маніфесті, авіаційних вантажних накладних і товаросупровідних документах, при вивантаженні з борту ПС та розміщенні на складі. На підставі цих документів здійснюється контроль за переміщенням товарів та інших предметів з борту ПС на склад. У карго-маніфесті або товаросупровідних документах уповноважений представник аеропорту або авіаперевізника робить запис "Прийнято до перевезення _____ місць, дата, посада, підпис, прізвище".

Безпосередній контроль здійснюється шляхом супроводження транспортних засобів, що здійснюють переміщення товарів та інших предметів з борту ПС на склад чи у зворотному напрямку;

прийняття, розвантаження й розміщення товарів та інших предметів на складі.

Розпакування й перепакування пошкоджених при перевезенні на ПС товарів та інших предметів проводяться на складах під контролем митниці.

При виявленні пошкоджень упаковки товарів та інших предметів посадова особа митниці робить в авіаційній вантажній накладній запис “Пошкоджено упаковку”, зазначає кількість місць з пошкодженою упаковкою та завіряє запис відбитком штампа “Під митним контролем” і особистим підписом.

Акт про пошкодження упаковки та фактичну кількість місць товарів та інших предметів складається уповноваженим представником аеропорту або авіаперевізника у присутності посадової особи митниці.

Дозволяється вивезення товарів та інших предметів за межі складу в разі:

- оформлення товарів та інших предметів у відповідний митний режим;
- направлення товарів та інших предметів під митним контролем у митниці призначення;
- потреби розміщення товарів та інших предметів на митних ліцензійних складах за умови розташування цих складів у зоні діяльності митниці, де розташовано авіаційний пункт пропуску (за наявності прийнятої до митного оформлення вантажної митної декларації, заповненої відповідно до режиму митного складу);
- потреби розміщення товарів та інших предметів на складах підприємств для зберігання під митним контролем (за наявності заяви підприємства з резолюцією начальника митниці, його заступника або іншої уповноваженої відповідним наказом митниці посадової особи митниці про дозвіл на розміщення товарів та інших предметів на відповідальне зберігання підприємством);
- інших випадків, передбачених чинним законодавством, за письмовим дозволом керівництва митниці.

Не допускається перебування на складах товарів та інших предметів, що повністю оформлені в митному відношенні й видані вповноваженим представником аеропорту або авіаперевізника одержувачеві цих товарів та інших предметів.

У разі здійснення митного контролю та митного оформлення товарів та інших предметів, що надійшли на склад, посадова особа митниці проставляє відбиток особистої номерної печатки на примірниках авіаційних вантажних накладних, карго-маніфесті, товаросупровідних документах із зазначенням номера вантажної митної декларації або іншого документа, на підставі якого здійснювалося митне оформлення. Документи реєструються у відповідних журналах митниці.

Направлення товарів та інших предметів у зону діяльності іншої митниці під митним контролем за документом контролю доставки (ДКД) здійснюється в установленому Держмитслужбою України порядку.

Усі операції з товарами та іншими предметами для їх розміщення з метою, заявленою митниці (видачі одержувачу, перевезення тощо), здійснюються уповноваженими представниками аеропорту або авіаперевізника під контролем митниці.

Митниця веде облік товарів та інших предметів, що переміщуються з борту ПС на склад та вивозяться зі складу, і контролює переміщення цих товарів та інших предметів до моменту розміщення з метою, заявленою митниці.

Митниця здійснює архівування документів, що були підставою для пропуску (переміщення) товарів та інших предметів через митний кордон України.

2.4. Митний контроль і митне оформлення товарів, що вивозяться за межі митної території України

Товари та інші предмети можуть розміщуватися на складі на підставі ДКД, оформленого іншим митним органом, вантажної митної декларації, прийнятої до митного оформлення підрозділом митниці, розташованим у зоні діяльності пункту пропуску, через який здійснюється вивезення товарів та інших предметів за межі митної території України, або іншого документа, що є підставою для митного оформлення товарів та інших предметів.

При надходженні на територію пункту пропуску товарів та інших предметів, що переміщуються під митним контролем на підставі оформлених митницею відправлення вантажних митних декларацій

або ДКД, митницею призначення здійснюється підтвердження доставки товарів у порядку, встановленому Держмитслужбою.

Посадова особа митниці контролює розміщення товарів та інших предметів на складі, їх зважування, підрахунок вантажних місць, а також перевантаження вповноваженими представниками аеропорту або авіаперевізника.

Документи, що були підставою для розміщення товарів та інших предметів на складі, реєструються у справах митниці.

Підставою для вивезення товарів та інших предметів за межі складу з метою подальшого їх вивезення за межі митної території України на ПС є подані митниці карго-маніфест, авіаційні вантажні накладні й товаросупровідні документи.

Посадова особа митниці перевіряє відповідність даних, зазначених в авіаційних вантажних накладних, товаросупровідних документах і карго-маніфесті, наявним товарам та іншим предметам і за відсутності зауважень дає дозвіл на вивезення товарів зі складу на борт ПС.

На авіаційних вантажних накладних та товаросупровідних документах посадовою особою митниці проставляється відбиток особистої номерної печатки.

Підставою для вивезення товарів та інших предметів зі складу на борт ПС є наявність відбитка штампа “Під митним контролем” на карго-маніфесті.

За потреби та можливості накладення митного забезпечення на товари та інші предмети контроль за їх переміщенням на борт ПС здійснюється в порядку, визначеному раніше.

Контроль за переміщенням товарів та інших предметів зі складу на борт ПС здійснюється в порядку, передбаченому для ввезення товарів.

Посадова особа митниці, що здійснює оформлення вибуття ПС, проводить перевірку відповідності даних, зазначених в авіаційних вантажних накладних, товаросупровідних документах й карго-маніфесті, фактичним даним і за відсутності зауважень проставляє відбиток особистої номерної печатки на карго-маніфесті й дає дозвіл на навантаження товарів та інших предметів на борт ПС.

Підтвердження митницею пропуску товарів та інших предметів через митний кордон здійснюється в порядку, визначеному Державною митною службою.

Примірники документів, що були підставою для пропуску товарів та інших предметів через митний кордон України, реєструються митницею та зберігаються в установленому порядку. Інші документи повертаються уповноваженій особі.

Митний контроль і митне оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються фізичними особами

Товари та інші предмети, що переміщуються фізичними особами, підлягають обов'язковому декларуванню митним органам у встановленому порядку.

Митний контроль та митне оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються фізичними особами на борту ПС, здійснюються посадовими особами митниці в зонах митного контролю, встановлених митницею.

Товари та інші предмети, що переміщуються як багаж фізичних осіб, які прямують транзитом, перевозяться уповноваженими представниками аеропорту або авіаперевізника на борт ПС, яким буде здійснюватись подальше перевезення. У разі відсутності ПС товари та інші предмети доставляються в зону митного контролю, де перебувають під контролем митниці до прибуття ПС, яким буде здійснюватись їх подальше перевезення.

2.5. Митний контроль і митне оформлення повітряного судна, що здійснює технічну посадку, транзитний рейс

Якщо немає підстав вважати, що на борту ПС, яке здійснює технічну посадку, перебувають товари та інші предмети, ввезення в Україну та транзит яких через територію України заборонено, то митний контроль здійснюється шляхом візуального контролю й перевірки документів на ПС і товари та інші предмети, що переміщуються на ньому.

Направлення під митним контролем імпортованих товарів та інших предметів, які перебувають на борту ПС, що здійснює технічну посадку, в інші українські аеропорти здійснюється з оформленням ДКД у встановленому Державною митною службою України порядку.

При здійсненні митного контролю товарів та інших предметів, що переміщуються на борту ПС, яке виконує транзитний рейс, митне оформлення товарів та інших предметів, які вивантажуються (ввозяться), навантажуються (вивозяться), здійснюється згідно з порядком, описаним раніше.

ПС, що здійснило посадку при виконанні транзитного рейсу чи технічну посадку, перебуває під митним контролем з моменту посадки й до вибуття. У разі потреби у тривалій стоянці ПС і неможливості забезпечити силами посадових осіб митниці нагляд за ПС на нього накладається митне забезпечення, ПС за погодженням з митницею передається авіаперевізником під охорону уповноваженій адміністрацією аеропорту службі охорони. При цьому складається акт у довільній формі в 3 примірниках про прийняття-передання ПС з товарами та іншими предметами на зберігання під митним контролем. Один примірник акта надається авіаперевізнику, другий — уповноваженій адміністрацією аеропорту службі охорони, третій — залишається в митниці.

**Огляд та переогляд ПС здійснюються в порядку,
передбаченому для прильоту та відльоту ПС відповідно**

Товари та інші предмети, що переміщуються через митний кордон України транзитом, оформляються відповідно до вимог Закону України “Про транзит вантажів” та інших законодавчих актів і нормативних документів.

**Особливості здійснення митного контролю за переміщенням
через митний кордон України товарів та інших предметів,
що прямують з пасажирями через декілька аеропортів
України**

Товари та інші предмети, що переміщуються пасажирями між аеропортами, розташованими на митній території України, з використанням ПС, які здійснюють внутрішньодержавні рейси, з подальшим перевантаженням цих товарів та інших предметів на борт ПС, що здійснює міжнародний рейс (далі — комбіновані перевезення), з метою вивезення товарів та інших предметів за межі митної території України, можуть бути оформлені в митниці, у зоні діяльності якої розташовано перший аеропорт відправлення. Про митне оформлення таких товарів та інших предметів ця

митниця інформує митницю, у якій здійснюватиметься подальше перевантаження цих товарів та інших предметів на борт ПС, що здійснює міжнародний рейс.

Митний орган забезпечує дотримання режиму зони митного контролю щодо ПС при комбінованих перевезеннях, а також щодо товарів та інших предметів, що переміщуються членами екіпажів і пасажирями цих ПС.

ПС, що здійснює внутрішньодержавний рейс при комбінованих перевезеннях, перебуває під контролем митниці з моменту його завантаження та посадки пасажирів до закінчення його повного розвантаження та висадки пасажирів в аеропорту, у якому здійснюватиметься пересадка пасажирів і перевантаження товарів та інших предметів на борт ПС, що здійснює міжнародний рейс.

Члени екіпажу під час перебування ПС під митним контролем не повинні мати при собі товари та інші предмети, заборонені до ввезення, вивезення й транзиту через митну територію України.

Керівництво митниць, у зоні діяльності яких переміщується ПС, що здійснює комбіновані перевезення, забезпечує взаємодію з іншими митницями та підрозділами Прикордонних військ і службами аеропорту у відповідних пунктах пропуску через державний кордон.

За наявності на борту ПС, що здійснює внутрішньодержавний рейс при комбінованих перевезеннях, товарів та інших предметів, що переміщуються пасажирями та членами екіпажу між аеропортами, розташованими на митній території України, не з метою подальшого вивезення цих товарів та інших предметів за межі митної території України, митний контроль і митне оформлення цих товарів та інших предметів здійснюються в митниці, у зоні діяльності якої розташовано останній аеропорт відправлення.

2.6. Документи, що подаються при митному оформленні авіарейсу, порядок їх подання та митного оформлення

Як зазначалося в попередніх розділах, командир повітряного судна безпосередньо або через уповноважених ним осіб подає посадовій особі митного органу для здійснення митного контролю підписану генеральну декларацію, списки запасів споживання, карго-маніфести, авіаційні вантажні та поштові накладні, товаро-супровідні документи. Посадовій особі митного органу можуть подаватися інші документи, необхідні для здійснення митного контролю (списки пасажирів, технічні формуляри, зведені завантажувальні відомості та інші документи).

Генеральна декларація — документ, що містить інформацію про власника повітряного судна або виконавця рейсу, а також реєстраційний номер повітряного судна або його військовий знак, номер рейсу, дату виконання рейсу, назви аеропортів відправлення, проміжних посадок, прибуття тощо.

При відльоті повітряного судна митне оформлення проводиться, якщо літак не робить проміжної посадки на території України, з проставленням особистої номерної печатки та записом інспектора митниці в генеральній декларації (у графі “Тільки для офіційного використання”) про те, що було оформлено в митному відношенні і в якому обсязі.

При відльоті повітряного судна з міжнародного аеропорту з посадкою в інших міжнародних аеропортах України, де знаходяться митні органи, проводиться, як правило, повне митне оформлення багажу пасажирів, вантажу, що прямують залежно від маршруту польоту з обов’язковим проставленням штампа “Під митним контролем” та записом інспектора митниці в генеральній декларації про те, що було оформлено митницею (вантаж, багаж) та що належить оформити митниці, з якої повітряне судно відлітає за кордон України.

При прильоті повітряного судна з-за кордону України з посадкою в проміжному міжнародному аеропорту України, де знахо-

диться митний орган, у першому пункті посадки літака проводиться, як правило, митне оформлення багажу пасажирів та вантажу, що прямують до цього пункту посадки. У пункті першої посадки повітряного судна інспектором митниці в генеральній декларації обов'язково проставляється штамп "Під митним контролем" та робиться запис про те, що було оформлено митницею (вантаж, багаж) та що належить оформити митниці, з якої повітряне судно відлітає за кордон України.

Наявність на генеральній декларації авіарейсу з кількома посадками на митній території України одного штампа "Під митним контролем" означає його часткове оформлення. Наявність штампа "Під митним контролем" і особистої номерної печатки означає повне оформлення.

Приклади оформлення генеральної декларації наведено в додатках.

Авіаційна вантажна накладна

Під час перевезення вантажу видається авіавантажна накладна. Замість авіавантажної накладної можуть використовуватися будь-які інші документи, що містять запис про майбутнє перевезення. Якщо використовуються такі інші документи, перевізник, на прохання відправника, видає йому квитанцію на вантаж, що дає змогу розпізнати вантаж і дістати доступ до інформації, що міститься в документах.

Авіавантажна накладна або квитанція на вантаж містить таку інформацію:

- а) зазначення пунктів відправлення і призначення;
- б) якщо пункти відправлення і призначення знаходяться на території тієї самої держави-учасника, а одна або кілька передбачених зупинок знаходяться на території іншої держави, зазначається принаймні одна така зупинка;
- в) зазначається вага відправлення;
- г) номер авіарейсу тощо.

У разі потреби відповідно до процедур, установлених митними, поліцейськими й аналогічними державними органами, від

відправника може вимагатися подання документа зі вказівкою характеру вантажу. Зазначене положення не створює для перевізника обов'язків, що випливають з цього, зобов'язань або відповідальності.

Опис авіавантажної накладної

1. Авіавантажна накладна складається відправником у трьох оригінальних примірниках і довільною кількістю копій.

2. Перший примірник має позначку “Для перевізника” і підписується відправником. Другий примірник має позначку “Для одержувача” і підписується відправником і перевізником. Третій примірник підписується перевізником, що передає його відправнику по прийнятті вантажу.

3. Підписи перевізника і відправника можуть бути надруковані або проставлені штампелем.

4. Якщо на прохання відправника авіавантажну накладну складає перевізник, то перевізник розглядається, до доказу противного, як такий, який діє від імені відправника.

Зразок авіаційної вантажної накладної, її зворотного боку (англійською та російською мовами) наведено в додатках.

Документація під час перевезення кількох місць

Якщо вантаж, що перевозиться, займає більше одного місця:

- а) перевізник вантажу має право вимагати від відправника складання окремих авіавантажних накладних;

- б) відправник має право вимагати від перевізника видачі окремих квитанцій на вантаж, якщо використовуються інші документи.

Недотримання вимог до документації

Недотримання вимог заповнення документації не заперечує існування або дійсності договору перевезення, що, проте, підпадає під дію правил Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, включаючи правила, що стосуються обмеження відповідальності.

Відповідальність за правильність відомостей у документації

1. Відправник відповідає за правильність відомостей і заяв щодо вантажу, внесених ним або від його імені в авіавантажну накладну чи представлених ним або від його імені перевізнику для внесення в квитанцію на вантаж або для включення в інформацію, що зберігається в інших документах. Попереднє положення застосовується також у випадку, коли особа, що діє від імені відправника, є також представником перевізника.

2. Відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-яку шкоду, понесену ним або будь-якою іншою особою, перед якою перевізник несе відповідальність, унаслідок неправильності, неточності або неповноти відомостей і заяв, представлених відправником або від його імені.

3. За винятком положень пунктів 1 і 2 перевізник несе відповідальність перед відправником за будь-яку шкоду, понесену ним або будь-якою іншою особою, перед яким відправник несе відповідальність, унаслідок неправильності, неточності або неповноти відомостей і заяв, внесених перевізником або від його імені в квитанцію на вантаж або в інформацію, що зберігається в інших документах.

Доказова сила документації

1. Авіавантажна накладна або квитанція на вантаж, до доказу протилежного, є свідченням укладання договору, прийняття вантажу й умов перевезення, зазначених у них.

2. Будь-які відомості в авіавантажній накладній або у квитанції на вантаж про вагу, розміри й упакування вантажу, а також про число місць, до доказу протилежного, є свідченням повідомлених даних; дані про кількість, обсяг і стан вантажу не є доказом проти перевізника, за винятком тих випадків, коли ним зроблена їхня перевірка у присутності відправника з указівкою про це в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж або коли вони стосуються очевидного стану вантажу.

Карго-маніфест — зведена відомість, що містить інформацію про номери авіаційних вантажних накладних, кількість вантаж-

них місць, вагу й найменування товарів, що навантажуються на борт (вивантажуються з борту) повітряного судна під митним контролем, тощо.

Уповноваженими представниками аеропорту, перевізника до карго-маніфесту заносяться відомості про вивантаження товарів, що надійшли без документів, про пошкодженні місця (записи дублюються в авіаційних вантажних накладних) тощо.

У разі вивантаження товарів, пошти з повітряного судна без розміщення на складі посадова особа митного органу проставляє відповідні відмітки в карго-маніфестах.

Відомості про кількість місць, прийнятих уповноваженими представниками аеропорту, перевізника до перевезення, засвідчуються їх особистими підписами та є зобов'язанням про доставку товарів на склад у незмінному стані й у повному обсязі.

У додатку 2 наведено зразок заповненого карго-маніфесту.

Карго-маніфести та авіаційні вантажні накладні завіряються відбитком штампа “Під митним контролем” посадовою особою митного органу, що дала дозвіл на вивантаження товарів з борту повітряного судна й перевезення їх на склад.

На підставі цих документів здійснюється контроль за переміщенням товарів з борту повітряного судна на склад.

Товаросупровідні документи — документи, що містять дані про товари, які переміщуються через митний кордон України, зокрема товаротransпортні накладні, рахунки-фактури (інвойси), відвантажувальні специфікації, пакувальні листи, вантажні митні декларації тощо.

Митне оформлення товаросупровідних документів при ввезенні здійснюється шляхом проставлення штампа “Під митним контролем”.

2.7. Митний контроль і митне оформлення запасів споживання

Запаси споживання переміщуються в обсягах, визначених нормами споживання, розрахованими галузевими транспортними організаціями з урахуванням виду міжнародного авіаційного перевезення, типу повітряного судна та його технічних, конструктивних особливостей, комерційного завантаження, тривалості рейсу, інших чинників. Норми споживання, погоджені Державним департаментом авіації Міністерства транспорту та затверджені Міністерством транспорту, доводяться Держмитслужбою до відома митних органів, розміщених у міжнародних аеропортах, для забезпечення здійснення митного контролю. Запаси споживання, придбані за межами митної території України у зв'язку з ліквідацією аварії або для здійснення необхідного поточного ремонту цих транспортних засобів, переміщуються через митний кордон України за умови подання митниці документів, що підтверджують проведення ремонтних, експлуатаційних робіт відповідно до галузевих правил технічної експлуатації та ремонту авіаційної техніки.

До облікових документів про проведення замін, поточних ремонтів, технічної експлуатації тощо належать журнали підготовки ПС, Log book, формуляри та ін. Різноманітність документів встановилася внаслідок різних підходів до технічної експлуатації та ремонту виробником авіаційної техніки, різноманітності самої авіаційної техніки, встановлених технічних норм усередині авіаційного експлуатанта.

До облікових документів постачених запасів споживання належать відпускні накладні на кетерінг-матеріали, наряди на обслуговування форми "А", ордери-вимоги на заправлення ПС та інші документи, що запроваджуються підприємствами — постачальниками запасів споживання на ПС на виконання стандартних умов ІАТА наземного обслуговування в аеропортах. До зазначених документів можуть належати інші відпускні, облікові документи.

Глава 3

МИТНИЙ КОНТРОЛЬ І МИТНЕ ОФОРМЛЕННЯ ПРЕДМЕТІВ, ЩО ПЕРЕМІЩУЮТЬСЯ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН УКРАЇНИ ГРОМАДЯНАМИ

3.1. Історія впровадження спрощеного митного контролю

Історія спрощеного митного контролю із застосуванням “зеленого коридору” починається з 1949 р., коли Радою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), спеціалізованої установи ООН, вперше були прийняті стандарти та рекомендована практика стосовно спрощення формальностей оформлення при міжнародних авіаперевезеннях, у тому числі і митного оформлення. Такі стандарти були визначені у Додатку 9 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, підписаної в 1944 р. у м. Чикаго (США). Після заснування у 1950 р. Ради митного співробітництва однією з головних цілей міжнародної митної організації було визначено спрощення та гармонізацію митних процедур у країнах — членах Ради.

Значне зростання міжнародних пасажирських перевезень у другій половині ХХ ст. суттєво вплинуло на роботу митних органів усього світу. Не тільки громадяни, а й митники були зацікавлені у спрощенні митного контролю за умови, що таке спрощення не зашкодить економічним інтересам країни. У 1971 р. Рада митного співробітництва розглянула рекомендації Спеціалізованої наради ІКАО щодо впровадження двоканальної системи митного

огляду багажу авіапасажирів. За висновком Ради, спрощений порядок митного оформлення багажу пасажирів, заснований на двоканальній, або червоно-зеленій, системі, надає митним органам можливість:

- прискорити пасажиропотік у міжнародних аеропортах без зниження ефективності митного контролю;
- якісно обслуговувати зростаючу кількість пасажирів без відповідного збільшення співробітників митних органів.

Одночасно Рада визначила, що для чіткої роботи двоканальної системи велике значення має приведення характеристик цієї системи до єдиної норми в усіх країнах, в яких буде застосована така система контролю.

У 1973 р. у Додаток 9 до згаданої Чикагської конвенції про цивільну авіацію було внесено додаткову рекомендацію (пункт 3.17.1): “Застосовувати двоканальну систему огляду багажу в тих міжнародних аеропортах, в яких це виправдано обсягом пасажиропотоку”. У цьому ж році під керівництвом Ради митного співробітництва в японському місті Кіото була проведена міжнародна конференція, на якій було прийнято Конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур (далі — Кіотська конвенція).

У Кіотській конвенції було рекомендовано застосовувати спрощений митний контроль не тільки в аеропортах, а і в портах водного транспорту. У Додатку Р.3 до цієї Конвенції була викладена суть двоканальної системи та детальний опис облаштування “зеленого” і “червоного” коридорів митного оформлення громадян.

Згідно з Кіотською конвенцією двоканальна система має дозволяти пасажирам обирати один з двох коридорів митного оформлення: “зелений” — для громадян без речей або з предметами, на які не поширюються заборони, обмеження та митні платежі, “червоний” — для решти громадян.

Радянське митне законодавство не передбачало можливості застосування спрощеного порядку митного контролю багажу. Навіть останній Митний кодекс СРСР, введений в дію 1 липня 1991 р., не передбачав такої можливості, хоч на той момент уже

минуло півроку після схвалення Верховною Радою СРСР рішення радянського уряду про вступ до Ради митного співробітництва, міжнародної та міжурядової організації, створеної для уніфікації митних режимів з метою максимального сприяння міжнародному торговому обміну.

Без гармонізації та уніфікації митного законодавства СРСР відповідно до міжнародних норм і стандартів був неможливим реальний вступ СРСР до Ради.

Однак робота щодо прискорення оформлення пасажирів проводилася й раніше. У додатку 4 подано лист Голови ДМКУ Ю. Кравченка Президенту України Л. Кучмі “Про деякі питання удосконалення та лібералізації митного контролю” від 08.06.95, а в додатку 5 — лист начальника Бориспільської митниці С.Г. Діденка від 15.06.80 до першого заступника командира Бориспільського авіазагону Б.Р. Шахсуварова “О порядке осуществления (реализации) мероприятий по внедрению технологии ускоренного оформления прибывающих пассажиров по схеме “зеленый — красный”.

З 1 січня 1992 р. суверенна Україна заявила про себе як правова держава, у тому числі й у митній справі, і першою з усіх колишніх республік СРСР ввела в дію свій національний Митний кодекс, який закріпив подальший розвиток і демократизацію митної справи в Україні.

Так, статтею 36 Митного кодексу визначено можливість застосування спрощеного митного контролю речей громадян, які перетинають митний кордон України. Положення цієї статті фактично базуються на рекомендаціях Ради митного співробітництва щодо двоканальної системи митного контролю та можливості переміщення окремих предметів через “зелений” коридор спрощеного контролю.

Президент та уряд України завжди приділяли і приділяють велику увагу розвитку зовнішньоекономічних відносин та створенню належного авторитету нашої молоді демократичної держави на міжнародній арені, у тому числі і за таким аспектом, як проведення митного контролю за міжнародними загальновизнаними нормами, і насамперед — у спрощеному режимі. Саме у зв’яз-

ку з цим на виконання доручення Президента України Л.Д. Кучми та розпорядження Кабінету Міністрів від 01.08.95 № 474-р у Бориспільській митниці в період з 28 серпня 1995 р. по 15 жовтня 1995 р. був проведений експеримент зі спрощеного митного оформлення громадян, які перетинають митний кордон України. Оформлення громадян за принципом “зелений — червоний коридор” здійснювалося згідно зі статтею 36 Митного кодексу та з діючими на час проведення експерименту нормами пропуску громадянам через митний кордон України предметів, валюти та цінностей.

Головна мета експерименту — практично підтвердити можливість оформлення предметів громадян, які перетинають митний кордон України, за принципом “зелений — червоний коридор” та встановити, що необхідно для ефективного використання такого порядку оформлення. Принципова різниця оформлення громадян у спрощеному порядку полягає у дозволі громадянам проходити митний контроль без заповнення митних декларацій, якщо наявні у громадянина предмети, валюта та цінності не виходять за межі норми безперешкодного переміщення через кордон або не підпадають під перелік предметів, валюти та цінностей, обов’язкових до декларування.

Однією з умов застосування двоканальної системи митного контролю, визначених Митним кодексом України (МКУ), є відповідне обладнання коридорів спрощеного контролю. Для Бориспільської митниці при впровадженні системи контролю за принципом “зеленого — червоного коридорів” це завжди було однією з головних проблем. У 1991 р. митниця проводила митний контроль у застарілих за архітектурою технологічних приміщеннях міжнародного сектору аеропорту “Бориспіль”, побудованого в 1965 р. Такі приміщення не були розраховані на великий пасажиропотік з багатьох країн та на розподіл лінії митного контролю на дві частини. Тільки після завершення в 1993 р. реконструкції всього аеровокзального комплексу Державного міжнародного аеропорту “Бориспіль” у митниці з’явилась можливість проаналізувати невеликий досвід оформлення зростаючого пасажиропотоку в нових технологічних приміщеннях та розглянути варіанти розташування й обладнання “зелених” коридорів на декількох лініях митного оформлення пасажирів в аеровокзалі.

Другою умовою проведення митного контролю за двоканалльною системою є чітке інформування громадян про перелік предметів, обов'язкових до декларування під час перетину митного кордону.

Враховуючи відсутність затвердженого Державним митним комітетом України (далі — ДМКУ) переліку даних, обов'язкових до декларування, як це передбачено статтею 46 Митного кодексу, Бориспільською митницею за узгодженням з ДМКУ на час проведення експерименту було встановлено такий перелік з урахуванням норм безперешкодного переміщення через митний кордон України предметів, валюти та цінностей:

Перелік предметів, валюти та цінностей, які підлягають обов'язковому декларуванню

Зброя, наркотичні та інші предмети, небезпечні для людей та навколишнього середовища.

Предмети старовини та мистецтва.

Національна валюта у сумі понад 5 неоподатковуваних мінімумів (далі — НОМ) (7 млн крб).

Іноземна валюта у сумі понад 1000 дол. США або еквівалент в іншій іноземній валюті (російські рублі включно).

Цінні предмети особистого користування (коштовності, апаратура тощо) загальною вартістю понад 30 НОМ (42 млн крб — 250 дол. США).

Товари та подарунки загальною вартістю понад 10 НОМ (14 млн крб).

Горілчані вироби понад 1 літр та тютюнові вироби понад 200 грамів.

Несупроводжуваний багаж, відправлений вантажем.

Таким чином, за принципом “зеленого” коридору мали право пройти митне оформлення громадяни, які мали з собою не більше:

- 7 мільйонів карбованців;
- 500 000 російських рублів;
- 1000 доларів США;
- 1 літр горілки;
- 2 літри вина;
- 200 грамів тютюну, а також

— товари та подарунки, загальна вартість яких не перевищувала при ввезенні 1400 доларів США, а при вивезенні — 600 000 карбованців.

З 7 вересня 1995 р. у зв'язку з підвищенням норми безмитного вивезення товарів та інших предметів з 600 тис. крб до 14 млн крб були внесені відповідні зміни і до переліку предметів, обов'язкових до декларування у “червоному” коридорі.

З урахуванням нової норми безмитного вивезення предметів під час експерименту громадянам було дозволено проходити митний контроль по “зеленому” коридору, якщо вартість ювелірних виробів, переміщуваних ними, не перевищує 10 НОМ — 14 млн крб / 85 дол. США (фактично 1—2 дрібних ювелірних вироби).

За спільним планом ДМКУ та Укравіатрансу з підготовки та проведення експерименту спочатку термін експериментального оформлення був встановлений 10 діб, але, враховуючи зміни в нормах пропуску та необхідність додаткових статистичних даних, цей термін був продовжений до 15 жовтня 1995 р. Продовження терміну експерименту надало можливість порівняти ефективність “зеленого” коридору при різних нормах безмитного вивезення предметів.

Інформаційну довідку про митне оформлення громадян у Бориспільській митниці із застосуванням спрощеного порядку митного контролю за період з 28.08.95 р. по 15.10.95 р. наведено в табл. 4.

Наведені дані свідчать, що протягом першого тижня експерименту (до підвищення норми безмитного вивезення предметів) “зеленим” коридором мали скористалися 8,4 % громадян, а після лібералізації норм — 8,2 %.

Відносне зменшення пасажиропотоку через “зелений” коридор, навіть з урахуванням підвищення норм безперешкодного пропуску предметів, пояснюється тим, що багато пасажирів, які мали намір використати спрощений митний контроль з недобрими намірами, зрозуміли, що ретельність митного контролю для цієї категорії громадян не змінюється.

Велика допомога в обладнанні коридорів митного оформлення за двоканальною системою була надана митниці Державним міжна-

Таблиця 4. Довідка про митне оформлення громадян у спрощеному порядку в Бориспільській митниці з 28.08.95 р. по 15.10.95 р.

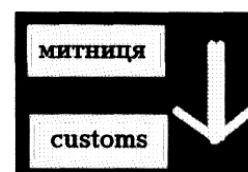
Оформлено громадян на лініях контролю	З 28.08. по 06.09.95 р.			З 07.09. по 15.10.95 р.		
	Усього	По зеленому коридору	%	Усього	По зеленому коридору	%
Зал “Відліт” А	2 983	70	2,3	10 970	754	6,9
Зал “Приліт” А	2 928	188	6,4	9 976	360	3,6
Зал “Відліт” В	16 504	1 138	6,9	62 971	4 609	7,3
Зал “Приліт” В	23 279	2 348	10,1	65 363	6 037	9,2
Зал офіційних делегацій	1 243	87	7	6 550	893	13,6
Усього	46 937	3 831	8,4	155 830	12 653	8,2

родним аеропортом “Бориспіль”. При цьому Бориспільська митниця дотримувалась рекомендацій Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додатка 9 до цієї Конвенції (міжнародні стандарти і рекомендована практика), а також Кіотської конвенції щодо забезпечення у технологічних приміщеннях митниці чітких позначень, зрозумілих для пасажирів:

— написів над входом до залу митного оформлення:
англійською мовою — CUSTOMS,
українською — МИТНИЦЯ

— зеленого правильного восьмикутника у коридорі спрощеного оформлення з написами:

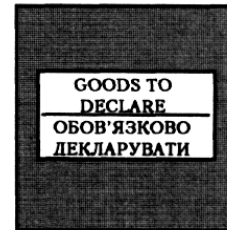
англійською мовою — NOTHING TO DECLARE,
українською — НІЧОГО ДЛЯ ДЕКЛАРУВАННЯ



— червоного квадрата у коридорі з обов'язковим декларуванням предметів, що переміщуються через митний кордон України, з написами:

англійською мовою — GOODS TO DECLARE,

українською — ОBOB'ЯЗKOBО ДЕКЛАРУВАТИ



Крім цього поруч з кожним входом до коридорів була встановлена інформація, необхідна громадянам для визначення можливості проходження митного оформлення у спрощеному порядку або з обов'язковим заповненням митної декларації.

Головний висновок після проведення експерименту

Спрощений порядок митного оформлення після врегулювання нормативних документів за умови необхідного матеріального забезпечення (інформаційні стенди, обладнання) суттєво підвищує культуру митного оформлення громадян. Це скорочує час на ознайомлення з правилами заповнення декларації, на очікування своєї черги у великому пасажиропотоці. Одночасно принцип “зеленого” коридору дає можливість провести перерозподіл особового складу на лініях контролю з метою зосередження уваги на реальних заходах з боротьби з порушеннями митних правил та контрабандою і припинення відволікання на громадян, які мають повне моральне право (маємо надію, і на юридичне) перетинати митний кордон через “зелений коридор”.

Митне оформлення у спрощеному порядку, не знижуючи ретельність митного контролю, можливе тільки у спеціально обладнаних для цієї мети приміщеннях.

Застосування спрощеного митного контролю дасть змогу не тільки максимально скоротити перебування пасажирів у пунктах пропуску, відповідно до міжнародних норм (наприклад, ІКАО), а й сформуванню позитивне ставлення до митної служби, незважаючи на характер її роботи, та до України в цілому як цивілізованої держави, у який з повагою ставляться до гостей та своїх співвітчизників.

У додатку 7 подано лист Голови ДМКУ Л. Деркача Віце-прем'єр-міністру України В. Пинзенику про результати експерименту.

На жаль, характер пасажиропотоку через пункт пропуску “Бориспіль”, не дасть змогу на цей час відмовитись, як у західноєвропейських митницях, від постійної присутності працівника митниці на “зеленому” коридорі. Це зумовлено систематичними спробами певних категорій пасажирів з азіатських країн, Росії та деяких інших країн СНД, а також України скористатися зеленим коридором з метою переміщення предметів, валюти та цінностей понад норму пропуску. З урахуванням таких обставин та певних зовнішніх ознак багажу у практиці працівників Бориспільської митниці широко застосовується направлення таких громадян до “червоного” коридору, незважаючи на їх намір пройти митне оформлення у спрощеному порядку. Такі заходи фактично є профілактикою порушень митних правил, але все ж таки до 5 % від загальної кількості порушень митних правил виявляється Бориспільською митницею безпосередньо на зеленому коридорі.

Переважна частина громадян, порушення митних правил яких були виявлені під час оформлення у “зеленому” коридорі, — це громадяни країн СНД з намірами незаконного вивезення з України іноземної валюти (до 95 % порушень), культурних цінностей та ювелірних виробів. Поодинокі порушення при ввезенні предметів пов’язані з іноземною валютою та підакцизними товарами (вироби з хутра та дорогоцінних металів).

Відповідно до Митного кодексу України, на виконання Постанови Кабінету Міністрів України від 15.07.97 № 748 “Про перелік відомостей, що оголошуються громадянами за встановленою формою у разі переміщення ними через митний кордон України товарів та інших предметів” (зі змінами та доповненнями), з метою вдосконалення порядку здійснення митного контролю й митного оформлення предметів, що переміщуються громадянами авіаційним транспортом, із застосуванням двоканальної системи (“зелений” та “червоний” коридори) та з урахуванням результатів експерименту, проведеного в Бориспільській митниці, Державною митною службою був розроблений і затверджений наказом від 16.08.2001 № 561 “Порядок митного контролю та митного оформлення предметів, що переміщуються громадянами авіаційним транспортом, із застосуванням двоканальної системи (“зелений” та “червоний” коридори)” (zareestrovano в Міністерстві юстиції України 31.08.2001 за № 775/5966).

Згідно з цим наказом застосування Порядку поширювалося й на інші авіаційні пункти пропуску.

На сьогодні продовжується робота зі спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях. З цією метою Кабінетом Міністрів України підготовлено Програму спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях, затверджену Постановою Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 622 (текст Постанови наведено в додатку 15). Здійснення заходів цієї Програми розраховано на 2003—2005 роки.

3.2. Митний контроль і митне оформлення предметів, що переміщуються громадянами в супроводжуваному багажі та ручній поклажі (у тому числі багажі, що відстав від власника)

Загальні принципи митного контролю й митного оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються громадянами повітряним транспортом, визначено Митним кодексом України, “Порядком здійснення митного контролю товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України з використанням повітряних суден”, затвердженим наказом Державної митної служби України від 29.08.2001 № 579 і зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 07.09.2001 за № 790/5981.

Контроль осіб, які прямують через державний кордон, а також предметів, що переміщуються ними, здійснюється в такій послідовності:

- при в’їзді в Україну — починається прикордонним контролем і закінчується митним контролем;
- при виїзді з України — починається митним контролем і закінчується прикордонним контролем.

Предмети, що переміщуються громадянами через митний кордон України, перебувають під митним контролем:

- при відльоті пасажирів — з моменту подання предметів на лінію митного контролю та до закриття вантажних відсіків повітряного судна й відльоту останнього, за винятком митних режимів,

які передбачають перебування під митним контролем протягом усього часу дії митного режиму;

— при прильоті пасажирів — з моменту відкриття вантажних відсіків повітряного судна та до завершення митного контролю й митного оформлення в повному обсязі та виходу громадянина із зони митного контролю, за винятком митних режимів, які передбачають перебування під митним контролем протягом усього часу дії митного режиму.

Вивантаження товарів та інших предметів, що переміщуються громадянами в супроводжуваному багажі, і доставка їх у зони митного контролю по прибутті ПС здійснюються уповноваженими представниками аеропорту або авіаперевізника під контролем митниці.

Товари та інші предмети, що належать громадянам і переміщуються ними в супроводжуваному багажі, перевозяться на борт ПС, що вибуває, після завершення митного оформлення й з дозволу митниці.

Посадка пасажирів на борт ПС проводиться з дозволу митниці та підрозділу Прикордонних військ і за узгодженням з командиром ПС.

Митний контроль та митне оформлення предметів, які переміщуються громадянами в супроводжуваному багажі та ручній поклажі, здійснюються в межах зон митного контролю, що визначаються Положенням про зони митного контролю.

При здійсненні митного контролю та митного оформлення предметів, які переміщуються хворими пасажирями, що не можуть самі пересуватися, митницею можуть бути встановлені тимчасові зони митного контролю на період митного контролю та митного оформлення предметів цих громадян.

У зонах митного контролю встановлюється режим доступу до них з метою унеможливлення проникнення осіб, не причетних до здійснення митного контролю, створення умов для роботи й захисту особового складу та майна митних органів.

Режимні правила в зонах митного контролю розробляються митницею та є обов'язковими для виконання особами, які проходять контроль, та представниками інших служб.

Предмети, крім митного контролю, можуть підлягати санітарно-епідеміологічному, ветеринарному, фітосанітарному, радіоло-

гічному, екологічному контролю та контролю за переміщенням культурних цінностей.

Митне оформлення таких предметів завершується тільки після здійснення встановлених законодавством України необхідних для цих предметів видів контролю.

Загальні принципи здійснення митного контролю та митного оформлення

Митний контроль і митне оформлення предметів, що переміщуються громадянами певного рейсу, починається після отримання інформації від служб аеропорту:

— при виїзді за межі України — про початок реєстрації авіарейсу службами аеропорту, як правило, за 2 години до відльоту повітряного судна;

— при в'їзді на митну територію України — про прибуття повітряного судна.

При виїзді громадян за межі України митний контроль і митне оформлення закінчуються за 30 хвилин до відльоту літака.

Посадова особа митного органу може запропонувати громадянину пред'явити авіаційний квиток (паспорт або інший документ, який засвідчує особу, перевіряється за необхідності та повертається одразу після завершення такої перевірки).

Початком митного оформлення та контролю для інспектора є надходження пасажира до стійки митного контролю. Одночасно інспектор може прийняти на контроль лише одного пасажира або родину.

Як зазначалося раніше, при переміщенні громадянами через митний кордон України предметів застосовується двоканальна система митного контролю ("зелений" та "червоний" коридори).

1. "Червоний" та "зелений" коридори мають відповідні кольорові позначення.

2. Перед входом до коридорів розміщується інформація, потрібна для визначення громадянами можливості проходження митного контролю "зеленим" або "червоним" коридором.

3. Громадяни самостійно приймають рішення щодо проходження митного контролю “зеленим” або “червоним” коридором.

4. Вхід до “зеленого” та “червоного” коридорів розміщується таким чином, аби громадяни підходили до входу з усіма переміщуваними ними предметами.

5. Митний контроль предметів, які переміщуються громадянами, може здійснюватися із застосуванням технічних засобів митного контролю (далі — ТЗМК).

6. Громадяни, що проходять митний контроль у режимі “зеленого” коридору, звільняються від подання митної декларації.

При проходженні митного контролю в режимі “червоного” коридору громадяни декларують предмети письмово з обов’язковим заповненням митної декларації. Одночасно з митною декларацією громадяни подають усі необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення документи. Поставлення посадовою особою митного органу відбитка особистої номерної печатки на митній декларації засвідчує завершення оформлення митної декларації та прийняття предметів і документів до митного контролю та митного оформлення.

Митне оформлення вважається завершеним після виконання посадовою особою митного органу всіх митних процедур, визначених нею відповідно до заявленого митного режиму.

7. Предмети громадянина, що помилково обрав “червоний” коридор, може бути оформлено відповідно до критеріїв “зеленого” коридору посадовою особою митниці, до якої звернувся цей громадянин, за умови, що переміщувані ним предмети відповідають критеріям “зеленого” коридору.

8. Під час проведення митного контролю посадова особа митниці самостійно визначає форми та обсяги контролю, достатні для забезпечення додержання законодавства України з питань митної справи та міжнародних договорів України.

9. З урахуванням оперативної ситуації, категорії пасажирів та з метою впорядкування пасажиропотоку за рішенням керівництва “зелений” коридор може бути тимчасово закрито або збільшена кількість посадових осіб, які здійснюють митне оформлення в режимі “зеленого коридору”.

Огляд предметів громадян із розпакуванням місць супроводжуваного багажу та ручної поклажі (далі — ретельний огляд)

здійснюється на стійках, що розташовані безпосередньо на лінії митного контролю чи поруч з рентгенапаратом або у зоні ретельного огляду багажу та ручної поклажі.

По закінченні митного контролю з розпакуванням місць багажу або перерахуванням валютних цінностей посадова особа митного органу має запропонувати громадянину впевнитись у наявності всіх предметів (у тому числі — перерахувати валютні цінності).

Для авіаційних перевезень характерні такі категорії багажу:
— засланий багаж — багаж, що неумисне або з неухважності був відокремлений від пасажирів;

— незапитаний, невпізнаний багаж — багаж, що прибув у аеропорт, але не був одержаний або запитаний пасажиром.

Для цілей митного контролю та митного оформлення такий багаж розглядається як супроводжуваний багаж (або його частина).

Експлуатант несе відповідальність за доставку даного багажу в пункт призначення.

У міжнародних аеропортах для зберігання засланого, незапитаного чи невпізанного багажу виділяються спеціальні складські приміщення (далі — склад незапитаного багажу).

Предмети, що перебувають у засланому, незапитаному чи невпізанному багажі (далі — Багаж) зберігаються аеропортом під контролем митниці протягом встановленого законодавством терміну.

Повну матеріальну відповідальність за збереження Багажу, що розміщений на складі аеропорту та перебуває під митним контролем, несе аеропорт, а за Багаж, одержаний зі складу аеропорту в установленому порядку, — особа, яка його одержала.

Громадянин, який виявив відсутність Багажу, до початку митного оформлення звертається до агента авіакомпанії-перевізника чи агента служби розшуку багажу (Lost and Found) для складання документа “PIR” на Багаж (зразок бланка див. у дод. 7).

Якщо громадянин звернувся на лінію митного контролю із заявою про відсутність багажу, то посадова особа митниці направляє цього громадянина до агента авіакомпанії-перевізника чи агента служби розшуку багажу (Lost and Found).

За наявності у громадянина Багажу, що відстав, ним обов'язково заповнюється в'їзна митна декларація.

При цьому в підпункті 2.1 митної декларації “Супроводжуванний багаж, включаючи ручну поклажу” зазначається загальна кількість місць супроводжуваного багажу, а в дужках — кількість місць багажу, що відстав.

При отриманні Багажу, що відстав, громадянин подає посадовій особі митниці:

- паспорт або інший документ, що засвідчує особу;
- в'їзну митну декларацію, оформлену при проходженні громадянином митного контролю;
- власноручно заповнену декларацію на предмети, що знаходяться в Багажі;
- інші документи, якщо вони необхідні для митного контролю та митного оформлення предметів, які знаходяться в Багажі.

Подальший митний контроль і митне оформлення предметів, які знаходяться в Багажі, здійснюється в загальному порядку згідно з законодавством.

На склад незапитаного багажу аеропорту Багаж поміщається під контролем митниці.

При цьому Багаж оглядається (в тому числі із застосуванням ТЗМК), зважується, реєструється в Журналі реєстрації багажу. На Багаж складається комерційний акт, у якому вказуються: реєстраційний номер місця Багажу, № рейсу, вид Багажу, колір, матеріал, номер багажної бирки, характер упаковки та її цілісність, вага Багажу, інші відомості.

Видача Багажу зі складу незапитаного багажу здійснюється тільки під контролем посадової особи митного органу.

3.3. Порядок декларування громадянами особистих речей, товарів та інших предметів у разі їх переміщення через митний кордон України

Громадяни за умови дотримання вимог митного законодавства та інших законодавчих актів України можуть переміщувати через митний кордон України будь-які особисті речі й товари, крім тих, що заборонені до ввезення в Україну, а також тих, щодо яких встановлені обмеження.

На цей час встановлено порядок, який передбачає, що громадяни декларують переміщувані ними через митний кордон України предмети в усній формі крім випадків переміщення предметів, які декларуються в обов'язковому порядку, або предметів в обсягах, що підлягають оподаткуванню.

Необхідно врахувати, що в разі переміщення громадянами одночасно предметів, які можуть бути задекларовані усно та таких, що підлягають обов'язковому письмовому декларуванню, всі переміщувані предмети мають бути заявлені в митній декларації.

При усному декларуванні митна декларація не заповнюється. За бажанням власника або на вимогу посадової особи митної установи декларація оформляється в обов'язковому порядку.

Перелік відомостей, що оголошуються громадянами при декларуванні, визначено Кабінетом Міністрів України. Бланки митних декларацій друкуються типографським способом за формою, встановленою Кабінетом Міністрів України, і є типовими на всій території України.

Громадяни зазначають у митній декларації такі відомості:

- 1) режим переміщення громадянина і товарів та інших предметів через митний кордон України: в'їзд, виїзд, транзит;
- 2) відомості про особу: прізвище, ім'я, по батькові; серія і номер паспорта;
- 3) місце постійного проживання (країна);
- 4) громадянство (підданство);

- 5) з якої чи/та в яку країну прямує;
- 6) чи прямують разом з ним діти, скільки;
- 7) кількість місць супроводжуваного багажу, включаючи ручну поклажу;
- 8) кількість місць несупроводжуваного багажу, відправленого за вантажними документами;
- 9) сума національної валюти України, іншої валюти готівкою, валютних цінностей, кількість виробів з дорогоцінних металів та дорогоцінного каміння у будь-якому вигляді та стані;
- 10) наявність товарів, які потребують обов'язкового декларування і переміщення яких через митний кордон здійснюється за дозвільними документами відповідних компетентних органів, — будь-якої зброї, боєприпасів і вибухових речовин, наркотиків і психотропних речовин, предметів старовини і мистецтва, друкованих видань та інших носіїв інформації, отруйних і сильнодіючих речовин та ліків, радіоактивних матеріалів, об'єктів флори та фауни, їх частин і одержаної з них продукції, високочастотних радіоелектронних пристроїв і засобів зв'язку;
- 11) наявність товарів, які підлягають обкладенню податками;
- 12) наявність товарів, які тимчасово ввозяться (вивозяться);
- 13) транспортний засіб;
- 14) додаткова інформація про найменування та інші відмітні ознаки товару; номер і дата видачі дозвільного документа та назва органу, що його видав; вартість товарів у національній валюті або доларах США;
- 15) відомості про транспортний засіб — вид, марка, рік випуску, об'єм двигуна, номери шасі, кузова, двигуна; митний режим — ввезення/вивезення (тимчасове, зворотне);
- 16) особистий підпис.

Митна декларація, заповнена громадянином та оформлена посадовою особою митного органу, залишається у власника для безперешкодного ввезення або вивезення зазначених у ній валютних цінностей, цінностей, предметів.

Загублені митні декларації не відновлюються, а особи, що їх загубили, позбавляються права на безперешкодне переміщення зазначених вище валютних цінностей, цінностей, предметів.

3.4. Переміщення громадянами через митний кордон України особистих речей і товарів

3.4.1. Ввезення громадянами особистих речей і товарів

Особисті речі, що безпосередньо ввозяться громадянами в супроводжуваному багажі авіаційним транспортом на митну територію України або пересилаються в несупроводжуваному багажі, усно чи письмово декларуються за бажанням власника таких речей або на вимогу посадової особи митного органу та не оподатковуються.

Товари, що безпосередньо ввозяться громадянами в супроводжуваному багажі авіаційним транспортом на митну територію України, пересилаються в несупроводжуваному багажі або в міжнародних поштових відправленнях, сумарна митна вартість яких не перевищує 1000 євро та загальна вага яких не перевищує 100 кг, підлягають обов'язковому письмовому декларуванню митним органам в порядку, передбаченому для громадян, та оподатковуються ввізним митом за ставкою в розмірі 20 % від митної вартості, податком на додану вартість та в установлених законодавством випадках акцизним та іншими зборами.

Товари, що пересилаються на адреси громадян у міжнародних вантажних та міжнародних експрес-відправленнях, сумарна митна вартість яких не перевищує 1000 євро та загальна вага яких не перевищує 100 кг, підлягають обов'язковому письмовому декларуванню митним органам у порядку, передбаченому для громадян, та оподатковуються ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, податком на додану вартість та в установлених законодавством випадках акцизним та іншими зборами.

Оподаткування товарів, що безпосередньо ввозяться громадянами у супроводжуваному багажі або пересилаються в несупроводжуваному багажі, надходять на адресу громадян у вантажних відправленнях, міжнародних поштових відправленнях та міжнародних експрес-відправленнях, сумарна митна вартість яких перевищує 1000 євро та/або загальна вага яких перевищує 100 кг, здійснюється за умови оформлення вантажної митної декларації та митного оформлення в порядку, передбаченому для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності при здійсненні ними імпорتنих операцій.

Митне оформлення єдиного неподільного товару, митна вартість якого перевищує 200 євро та вага перевищує 50 кг, що ввозиться (пересилається) громадянином у супроводжуваному, (несупроводжуваному) багажі, надходить на адресу громадянина у міжнародному поштовому відправленні, здійснюється за умови його письмового декларування шляхом заповнення митної декларації, передбаченої для громадян, та після сплати громадянином або уповноваженою на те особою ввізного мита в розмірі 20 % від митної вартості такого предмета, податку на додану вартість та у передбачених законодавством України випадках акцизного та інших зборів.

Оподаткування єдиних неподільних товарів, що надходять на адреси громадян у вантажних та міжнародних експрес-відправленнях, здійснюється незалежно від митної вартості та ваги.

Такі товари підлягають оподаткуванню ввізним митом за повними ставками Митного тарифу України, податком на додану вартість та в установлених законодавством випадках, акцизним та іншими зборами.

При ввезенні на митну територію України звільняються від оподаткування:

1) товари, сумарна митна вартість яких не перевищує 200 євро, а загальна вага не перевищує 50 кг, що ввозяться громадянами у супроводжуваному багажі (за умови усного декларування), пересилаються в несупроводжуваному багажі та надходять на адресу громадян у міжнародних поштових відправленнях;

2) горілчані вироби у кількості 1 л, вино — 2 л, пиво — 5 л, тютюнові вироби — 200 цигарок (або 200 г цих виробів), які ввозяться в особистому багажі громадянами;

3) товари, що тимчасово ввозяться на митну територію України під зобов'язання про їх зворотне вивезення;

4) товари, що належать громадянам-нерезидентам та переміщуються транзитом через митну територію України;

5) товари, що належать громадянам-резидентам та переміщуються транзитом у транзитних зонах міжнародних аеропортів;

6) товари, що ввозяться (пересилаються) громадянами, які користуються пільгами згідно з міжнародними договорами України, укладеними в установленому законом порядку;

7) товари, що ввозяться (перестилаються) громадянами і входять до складу спадщини, відкритої за межами України на користь резидента, у разі підтвердження її складу органами, що вчиняють нотаріальні дії у країні її відкриття. Зазначене підтвердження підлягає легалізації у консульських установах України, що діють у відповідних країнах;

8) товари, що ввозяться (пересилаються) громадянами-резидентами у вигляді призів (нагород), отриманих за участь у спортивних та інших змаганнях (конкурсах, фестивалях тощо), у межах, визначених відповідними документами, у разі підтвердження факту отримання таких призів та нагород нотаріальними органами відповідної країни. Зазначені документи, що підтверджують факт отримання таких призів та нагород, підлягають легалізації у консульських установах України, що діють у відповідних країнах;

9) товари, що були попередньо вивезені (переслані) громадянами за митний кордон України під письмове зобов'язання про їх зворотне ввезення і ввозяться (пересилаються) назад на митну територію України, за наявності відповідної вивізної митної декларації;

10) сільськогосподарська продукція, отримана громадянами-резидентами як натуральна плата за виконану роботу в країнах — учасницях СНД, з якими Україна уклала угоди про вільну торгівлю, що ввозиться в порядку та обсягах, які визначаються Кабінетом Міністрів України;

11) плодоовочева продукція, вирощена громадянами-резидентами на власних присадибних ділянках суміжних держав, за умови підтвердження кількості вирощеної продукції довідками органів місцевого самоврядування, права власності на такі ділянки, подання сертифіката відповідності або свідоцтва встановленого зразка про визнання сертифіката, що ввозиться в порядку та обсягах, які визначаються Кабінетом Міністрів України;

12) особисті речі, що ввозяться (пересилаються) у разі переселення громадян на постійне місце проживання в Україну.

Обмеження щодо ввезення громадянами на митну територію України особистих речей і товарів

Пропуск на митну територію України сільськогосподарської продукції, що підпадає під визначення першої — двадцять четвертої груп Української класифікації товарів зовнішньоеконо-

мічної діяльності, що ввозиться громадянами, у будь-яких обсягах не дозволяється.

Це обмеження не поширюється на:

- лікєро-горілчані вироби у кількості 1 л, вино — 2 л, пиво — 5 л, тютюнові вироби — 200 цигарок (або 200 г цих виробів), які ввозяться в особистому багажі громадянами;

- продукти харчування для власного споживання на суму до 50 євро, що ввозяться в таких обсягах:

- в упаковці виробника, призначені для роздрібної торгівлі, — у кількості не більше ніж одна упаковка або загальною масою, яка не перевищує двох кілограмів на одну особу;

- без упаковки — у кількості, що не перевищує двох кілограмів кожного найменування на одну особу;

- без упаковки — неподільний продукт, готовий до безпосереднього вживання, у кількості не більше ніж одиниця кожного найменування на одну особу. Продукти харчування, що ввозяться громадянами для власного споживання, декларуються усно чи письмово за бажанням їх власника або на вимогу посадової особи митного органу;

- сільськогосподарську продукцію, отриману громадянами-резидентами як натуральну плату за виконану роботу в країнах — учасницях СНД, з якими Україна уклала угоди про вільну торгівлю;

- плодоовочеву продукцію, вирощену громадянами-резидентами на власних присадибних ділянках суміжних держав, за умови підтвердження кількості вирощеної продукції довідками органів місцевого самоврядування, права власності на такі ділянки, подання сертифіката відповідності або свідоцтва встановленого зразка про визнання сертифіката.

Не підлягають пропуску через митний кордон України:

- товари, що можуть завдати шкоди здоров'ю або загрожувати життю населення та тваринному світу чи призвести до заподіяння шкоди довкіллю;

- літературні та художні твори, поліграфічна та інша друкована продукція, кіно-, фото-, аудіо- та відеоматеріали, що пропагують війну, жорстокість, порнографію, расову, етнічну або релігійну

ворожнечу, закликають до насильницького повалення конституційного ладу в Україні;

— товари та особисті речі, на пропуск яких потрібні дозволи інших державних установ, за відсутності цих дозволів. Перелік цих товарів та особистих речей визначається Кабінетом Міністрів України.

Не підлягають переміщенню в несупроводжуваному багажі продукти харчування без упаковки виробника.

3.4.2. Тимчасове ввезення громадянами особистих речей і товарів

Громадяни мають право безперешкодно ввозити особисті речі на митну територію України в режимі тимчасового ввезення за умови їх усного або письмового декларування за бажанням власника таких речей.

Митне оформлення товарів, що ввозяться громадянами на митну територію України в режимі тимчасового ввезення в обсягах, що підлягають оподаткуванню, проводиться шляхом письмового декларування та подання митному органу зобов'язання про зворотне вивезення таких товарів за митну територію України.

Пропуск через митний кордон України товарів, що тимчасово ввозяться громадянами на митну територію України під зобов'язання про їх зворотне вивезення, сумарна митна вартість яких не перевищує 1000 євро та загальна вага яких не перевищує 100 кг, або одного неподільного товару незалежно від митної вартості та ваги дозволяється за умови письмового декларування в порядку, передбаченому для громадян, та внесення такими громадянами на рахунок митного органу, що здійснив пропуск таких товарів на митну територію України, грошової застави у сумі податків, що підлягають сплаті при ввезенні таких товарів на митну територію України з метою вільного використання.

У разі втрати чи повного зіпсування тимчасово ввезених товарів внаслідок форс-мажорних обставин терміни, передбачені

зобов'язаннями громадян, зупиняються, а грошова застава повертається власнику або його спадкоємцю.

Митне оформлення товарів, що ввозяться на митну територію України громадянами в режимі тимчасового ввезення, сумарна митна вартість яких перевищує 1000 євро та/або загальна вага яких перевищує 100 кг, проводиться в порядку, передбаченому для суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

3.4.3. Вивезення громадянами особистих речей і товарів

1. Дозволені до вивезення, що не підлягають оподаткуванню

1. Не обкладаються митом і митними зборами, підлягають декларуванню і митному оформленню у встановленому порядку предмети, що вивозяться громадянами, пересилаються в несупроводжуваному багажі чи в міжнародних поштових відправленнях вартістю до **100 000 євро**, крім предметів, вивезення яких обмежено відповідно до законодавства України.

2. Не обкладаються митом і митними зборами, підлягають декларуванню і митному оформленню у встановленому порядку інші предмети, що вивозяться громадянами, пересилаються в несупроводжуваному багажі чи в міжнародних поштових відправленнях. До них належать:

1) товари та інші предмети, що тимчасово вивозяться (пересилаються) за межі митної території України громадянами під письмове зобов'язання про зворотне ввезення цих предметів;

2) товари та інші предмети, що входять до складу спадщини, відкритої в Україні на користь громадянина (з обов'язковим нотаріальним підтвердженням складу спадщини), що вивозяться (пересилаються) за межі митної території України;

3) товари та інші предмети, раніше ввезені (переслані) громадянами на митну територію України під зобов'язання про зворотне вивезення чи з метою транзиту, що вивозяться (пересилаються) за межі митної території України, за наявності ввізної митної декларації;

4) культурні цінності, що вивозяться (пересилаються) громадянами (у т. ч. тимчасово) за дозволом Державної служби контролю за переміщенням культурних цінностей через державний кордон України;

5) призи (нагороди), що вивозяться (пересилаються) громадянами й отримані ними за участь у спортивних чи інших змаганнях (конкурсах, фестивалях тощо), які проводяться в Україні, що підтверджується довідкою, виданою установою, що проводила відповідне змагання, та завіреною місцевою державною адміністрацією;

6) товари та інші предмети (крім предметів промислового призначення), що вивозяться (пересилаються) громадянами та отримані ними у межах договорів дарування, за наявності нотаріально завірених договорів дарування;

7) товари та інші предмети (крім предметів промислового призначення), що вивозяться (пересилаються) громадянами та загальна вартість яких не перевищує суми в іноземній валюті, зазначеної у ввізній митній декларації, за умови використання цієї суми на придбання таких предметів. Зазначене придбання має бути підтверджене відповідними товарними чи касовими чеками. У разі пред'явлення митним органам товарних чи касових чеків, номінованих у валюті України, митна вартість зазначених товарів обчислюється за обмінним (валютним) курсом Національного банку України, що діяв на день оформлення ввізної митної декларації;

8) товари й інші предмети (крім предметів промислового призначення), що вивозяться (пересилаються) громадянами у зв'язку з остаточним виїздом за межі України, якщо вони працювали на умовах трудового договору у юридичних чи фізичних осіб, на суму, що не перевищує 80 % отриманого доходу за час перебування в Україні. Факт одержання доходу підтверджується довідкою, виданою Державною податковою адміністрацією.

2. Дозволені до вивезення, що підлягають оподаткуванню

1. Предмети, що пересилаються громадянами у вантажних і міжнародних експрес-відправленнях, підлягають декларуванню в порядку, передбаченому для громадян, і митному оформленню з нарахуванням і стягненням митних зборів.

2. Товари, сумарна вартість яких перевищує 100 000 євро, підлягають декларуванню і митному оформленню в порядку, передбаченому для суб'єктів ЗЕД.

3. Заборонені до вивезення

1. Дорогоцінні метали, дорогоцінне каміння та вироби з них (крім пам'ятних та ювілейних монет України), культурні цінності з метою їх відчуження.

2. Предмети, на які встановлюються державні дотації, крім предметів особистого користування.

3. Предмети, що становлять національну, історичну чи культурну спадщину українського народу.

4. Товари, виготовлені з порушенням прав промислової та інтелектуальної власності.

5. Предмети (або їх частини) промислового призначення (обладнання, комплектуючі, матеріали тощо), що застосовуються у виробничій сфері, перелік яких визначено Кабінетом Міністрів України (табл. 5):

Таблиця 5. Перелік предметів промислового призначення, що застосовуються у виробничій сфері, вивезення (пересилання) яких громадянами України, іноземцями та особами без громадянства за межі митної території України забороняється

Найменування предметів промислового призначення	Код УКТЗЕД
1	2
Необроблене пір'я, придатне до набивання, та необроблений пух	0505 10 10 00
Рідкісноземельні метали, скандій та ітрій у чистому вигляді, у сумішах або сплавах	2805 30
Ртуть	2805 40
Шкури необроблені великої рогатої худоби або тварин родини конячих (свіжі або солоні, сушені, оброблені вапном, протравлені чи консервовані іншим способом, але не дублені, не вироблені під пергамент і не піддані подальшій обробці), з волосяним покривом або без волосяного покриву, спилки або неспилки	4101

Продовження табл. 5

1	2
Необроблені шкіри овець або шкурки ягнят (свіжі або солоні, сушені, оброблені вапном, зольні, пікельовані або консервовані іншим способом, але не дублені, не вироблені під пергамент і не піддані подальшій обробці), з вовняним покривом або без вовняного покриву, спилок або неспилок, крім зазначених у примітці 1 "в" до групи 41	4102
Шкури та шкіри необроблені (шкірсировина) (свіжа або солоні, сушена, оброблена вапном, зольна, пікельована чи консервована іншим способом, але не дублена, не вироблена під пергамент і не піддана подальшій обробці), з волосяним покривом або без волосяного покриву, спилок або неспилок, крім зазначених у примітках 1 б) або 1 в) до групи 41, у товарних позиціях 4101, 4102, у товарній підпозиції 4103 10 та у товарній підкатегорії 4103 20 00 00	4103
Лісоматеріали, оброблені фарбою, протруювачами, креозотом або іншими консервантами	4403 10
Лісоматеріали з хвойних порід, крім оброблених фарбою, протруювачами, креозотом або іншими консервантами	4403 20
Лісоматеріали з дуба (<i>Quercus</i> spp.), крім оброблених фарбою, протруювачами, креозотом або іншими консервантами	4403 91 00 00
Лісоматеріали з бука (<i>Fagus</i> spp.), крім оброблених фарбою, протруювачами, креозотом або іншими консервантами	4403 92 00 00
Лісоматеріали, крім оброблених фарбою, протруювачами, креозотом або іншими консервантами, крім лісоматеріалів з хвойних порід, з дуба (<i>Quercus</i> spp.), з бука (<i>Fagus</i> spp.) та з деревини тропічних порід, зазначених у примітці 1 до підпозиції групи 44	4403 99
Сплави на основі міді та цинку (латуні)	7403 21 00 00
Сплави на основі міді та олова (бронзи)	7403 22 00 00
Сплави на основі міді та нікелю (купронікелі) або з міді, нікелю та цинку (нейзильберу)	7403 23 00 00

Продовження табл. 5

1	2
Сплави з міді (за винятком лігатур товарної позиції 7405), крім сплавів на основі міді та цинку (латуні), на основі міді та олова (бронзи), на основі міді та нікелю (купронікелі) або з міді, нікелю та цинку (нейзильберу)	7403 29 00 00
Відходи і брухт з міді	7404
Прутки, бруски та профілі з міді Дріт мідний	7407 7408
Нікель необроблений, відходи та брухт, порошки та луска, прутки, бруски, профілі та дріт, плити, листи, стрічки та фольга, труби, трубки та фітинги для них та інші вироби з нікелю	7502 — 7508
Свинець необроблений	7801
Відходи та брухт із свинцю	7802 00 00 00
Олово необроблене, відходи та брухт, прутки, бруски, профілі та дріт, пластини, листи, стрічки, фольга, труби, трубки, фітинги для них та інші вироби з олова	8001 — 8007 00 00 00
Вольфрам і вироби з вольфраму, включаючи відходи та брухт	8101
Молібден і вироби з молібдену, включаючи відходи та брухт	8102
Тантал і вироби з танталу, включаючи відходи та брухт	8103
Магній та вироби з магнію, включаючи відходи та брухт	8104
Штейни кобальтові та інші проміжні продукти металургії кобальту; кобальт і вироби з кобальту, включаючи відходи та брухт	8105
Вісмут і вироби з вісмуту, включаючи відходи та брухт	8106 00
Кадмій і вироби з кадмію, включаючи відходи та брухт	8107
Титан та вироби з титану, включаючи відходи та брухт	8108
Цирконій та вироби з цирконію, включаючи відходи та брухт	8109
Сурма та вироби з сурми, включаючи відходи та брухт	8110 00

Закінчення табл. 5

1	2
Марганець та вироби з марганцю, включаючи відходи та брухт	8111 00
Берилій, хром, германій, ванадій, галій, гафній (кельтій), індій, ніобій (колумбій), реній і талій, а також вироби із цих металів, включаючи відходи та брухт	8112
Металокераміка і вироби з металокераміки, включаючи відходи та брухт	8113 00

6. Предмети, на пропуск яких потрібні дозвільні документи державних установ, за відсутності цих документів.

7. Предмети, заборонені для пересилання в міжнародних поштових відправленнях (їх перелік визначається окремими нормативними документами й у даному матеріалі не розглядається).

3.4.4. Переміщення громадянами валютних цінностей

1. Основні терміни

Валютні цінності — валюта України, іноземна валюта, банківські метали, платіжні документи та інші цінні папери (акції, облігації, купони до них, векселі (тратти), боргові розписки, акредитиви, чеки, банківські накази, депозитні сертифікати, інші фінансові та банківські документи), виражені у валюті України, в іноземній валюті або банківських металах.

Громадяни-резиденти — громадяни України, іноземці, особи без громадянства, які мають постійне місце проживання в Україні, у тому числі ті, які тимчасово перебувають за кордоном.

Громадяни-нерезиденти* — іноземці, громадяни України, особи без громадянства, які мають постійне місце проживання за

* Далі по тексту пункти, що мають відношення до громадян-резидентів будуть маркуватися знаком “Р”, до громадян-нерезидентів — “НР”, до громадян — резидентів і нерезидентів — “Р/НР”.

межами України, у тому числі ті, які тимчасово перебувають на території України.

Постійне місце проживання — місце проживання на території будь-якої держави не менше одного року громадянина, який не має постійного місця проживання на території інших держав і має намір проживати на території цієї держави протягом будь-якого терміну, не обмежуючи таке проживання певною метою, і за умови, що таке проживання не є наслідком виконання цією особою службових обов'язків або зобов'язань за договором (контрактом).

Банківські метали — золото, срібло, платина, метали платинової групи, доведені (афіновані) до найвищих проб відповідно до світових стандартів, у зливках і порошках, що мають сертифікат якості, а також монети, вироблені з дорогоцінних металів.

Платіжні картки — це:

- банківська платіжна картка, емітована банком України відповідно до чинного законодавства України, за допомогою якої власник картки може здійснювати оплату товарів, послуг та одержувати готівкові кошти;
- банківська платіжна картка, емітована іноземним банком, за допомогою якої власник картки може здійснювати оплату товарів, послуг та одержувати готівкові кошти;
- платіжна картка, емітована іноземною небанківською установою, за допомогою якої власник картки може здійснювати оплату товарів, послуг та одержувати готівкові кошти;
- корпоративна банківська платіжна картка, емітована банками України та іноземними банками, за допомогою якої власник картки може розпоряджатися контрахунком юридичної особи.

Картка Visa Travel Money — захищена персональним ідентифікованим кодом наперед оплачена пластикова картка, емітована компанією Interpayment Services Limited, яка дозволяє фізичним особам отримувати готівкові кошти в національній валюті будь-якої країни в банкоматах VISA в сумі, що не перевищує розмір наперед оплаченого внеску.

Уповноважений банк — будь-який комерційний банк, офіційно зареєстрований на території України, що має ліцензію Національного банку України (НБУ) на здійснення валютних операцій, а також здійснює валютний контроль за операціями своїх клієнтів. До уповноваженого банку належать його філії, що мають право здійснювати банківські операції з валютними цінностями згідно з Положенням про філію та за умови видачі комерційним банком — юридичною особою дозволу на здійснення визначених банківських операцій.

2. Дозволені до вивезення

2.1. Усне декларування

За умови усного декларування до вивезення дозволено такі валютні цінності:

1. Валюта України — до 1000 гривень на одну особу незалежно від віку (з урахуванням ювілейних і пам'ятних монет з недорогоцінних металів, номінал яких виражено в гривнях) (Р).

2. Іноземна валюта та дорожні чеки — для фізичних осіб-резидентів на суму до 3000 доларів США і для фізичних осіб-нерезидентів на суму до 1000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим Національним банком на день перетинання митного кордону (іноземна валюта може бути вивезена у вигляді готівки чи дорожніх чеків, але без перевищення зазначеної норми) — для громадян, що виїжджають у туристичні поїздки чи в особистих цілях, а також для громадян, що виїжджають у службові відрядження (Р/НР).

3. Платіжні картки, емітовані банками України (у тому числі міжнародних платіжних систем) (Р/НР).

4. Платіжні картки, емітовані іноземними банками (у тому числі міжнародних платіжних систем) та небанківськими установами, що були ввезені/переслані в Україну з дотриманням вимог чинного законодавства України (НР).

5. Корпоративні платіжні картки, емітовані іноземними банками, — для громадян, що працюють в іноземних представництвах юридичних осіб-нерезидентів, зареєстрованих в Україні. Громадянин повинен пред'явити документи, що підтверджують факт роботи цих осіб у зазначених представництвах і організаціях (за-

свідчений підписами керівника, головного бухгалтера та відбитком печатки представництва чи організації), або посвідчення про відрядження за межі України, видане представництвом юридичної особи-нерезидента або міжнародною організацією в Україні (Р).

6. Платіжні картки, емітовані небанківською установою “American Express”, що уклала угоду з уповноваженим банком, — при пред’явленні довідки цього банку про наявність у ньому контрахунка громадянина (Р).

7. Іменні ощадні (вкладні) книжки й інші вкладні документи, що засвідчують наявність вкладів у гривнях чи в іноземній валюті в уповноважених банках (за умови, що ці документи виписані на ім’я особи, яка виїжджає за межі України) (Р).

8. Іменні ощадні (вкладні) книжки й інші вкладні документи, що засвідчують наявність вкладів в іноземній валюті в уповноважених банках (за умови, що ці документи виписані на ім’я особи, яка виїжджає за межі України) (НР).

2.2. Обов’язкове письмове декларування

За умови обов’язкового письмового декларування до вивезення дозволено такі валютні цінності:

1. Валюта України у сумі до 10 000 гривень на одну особу незалежно від віку, у тому числі:

— на загальну суму до 5000 гривень (за номінальною вартістю) з урахуванням ювілейних і пам’ятних монет з недорогоцінних металів, номінал яких виражено в гривнях;

— на загальну суму до 5000 гривень (за номінальною вартістю) з урахуванням ювілейних і пам’ятних монет із золота та срібла, номінал яких виражено у гривнях (Р/НР).

2. Іноземна валюта і дорожні чеки у сумі до 6000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день перетинання митного кордону (з урахуванням суми іноземної валюти, що вивозиться за умови усного декларування), — для громадян, що виїжджають у туристичні поїздки чи в особистих цілях, у тому числі коштів за довідками уповноваженого банку на вивезення іноземної валюти за формою 01 та формою 06:

— готівкою, що знята з власного рахунка в іноземній валюті в уповноваженому банку (Р/НР);

— та/або готівкою, що куплена через касу або пункт обміну валюти уповноваженого банку (лише для фізичних осіб-резидентів);

— та/або дорожніми чеками, купленими через касу уповноваженого банку (Р/НР);

— та/або карткою Visa Travel Money (Р/НР).

У довідці за формою 01, що видається на вивезення картки Visa Travel Money, обов'язково зазначаються її номер та сума, що заздалегідь оплачена фізичною особою на цю картку.

Довідка за формою 06 видається фізичним особам-резидентам касами уповноваженого банку та пунктом обміну валюти лише для вивезення іноземної валюти 2-ї або 3-ї груп Класифікатора іноземних валют.

3. Іноземна валюта, чеки, банківські метали, що ввезені в Україну раніше на законних підставах (за наявності митної декларації на їх ввезення) (Р/НР).

4. Чеки, емітовані іноземними банками та небанківськими установами, що були надіслані в Україну з дотриманням вимог законодавства України (НР).

5. Платіжні картки, емітовані іноземними банками (при пред'явленні митному органу індивідуальної ліцензії НБУ на відкриття рахунка в іноземному банку) (Р).

6. Банківські метали у вигляді зливків загальною вагою до 100 г на одну особу незалежно від віку (Р/НР).

7. Цінні папери, виражені у валюті України чи в іноземній валюті (при пред'явленні митному органу індивідуальної ліцензії НБУ) (Р/НР).

8. Іноземна валюта та/або дорожні чеки у вигляді оплати праці в межах суми, визначеної судовласником-нерезидентом і отриманої від юридичної особи-резидента — морського агента, що знята з його рахунка, (за наявності довідки уповноваженого банку (форма 01м) на вивезення іноземної валюти та чеків, виражених в іноземній валюті) — для членів екіпажу (при здійсненні їх репатріації) судна, що належить або зафрахтоване нерезидентом.

9. Для громадян, що прямують через територію України транзитом:

— іноземна валюта — у сумі до 30 000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом

гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день оформлення митної декларації;

— чеки, емітовані іноземними банками та небанківськими установами — на суму до 30 000 доларів США;

— банківські метали — у вигляді зливків загальною вагою до 1000 г — за наявності;

— транзитної української візи, візи країни призначення, проїзних квитків чи інших документів, що підтверджують транзитний характер поїздки;

— митної декларації на ввезення цих валютних цінностей (Р/НР).

10. Для громадян, які виїжджають у службові відрядження:

— іноземна валюта, чеки, що ввезені в Україну раніше на законних підставах (за наявності митної декларації на їх ввезення);

— іноземна валюта та/або дорожні чеки — у сумі до 10 000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день вивезення іноземної валюти та чеків (за наявності дозволу уповноваженого банку (форма 01с) на вивезення іноземної валюти та чеків, виражених в іноземній валюті, при виїзді у службові відрядження за межі України). Громадянин, що виїжджає у службове відрядження, має право на вивезення одночасно іноземної валюти в сумі до 10 000 доларів США (чи еквівалент) за довідкою уповноваженого банку форми 01с, а також 3000 (1000) доларів США (чи еквівалент), відповідно для резидентів і нерезидентів, за умови усного декларування митному органу (готівкова валюта та/або дорожні чеки);

— чеки, що були надіслані в Україну з дотриманням вимог законодавства України (НР).

При виїзді делегації за однією довідкою форми 01с вивезення іноземної валюти через підзвітну особу дозволяється тільки для членів делегації, які фактично перетинають митний кордон України і прізвища яких зазначені в копії наказу про склад делегації.

3. Дозволені до ввезення

3.1. Усне декларування

За умови усного декларування до ввезення дозволені:

1. Валюта України — до 1000 гривень на одну особу незалежно від віку (з урахуванням ювілейних і пам'ятних монет із недорогоцінних металів, номінал яких виражено у гривнях) (Р).

2. Іноземна валюта — у сумі до 1000 доларів США на одну особу незалежно від віку чи еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день перетинання митного кордону (Р/НР).

3. Чеки, емітовані іноземними банками, — на суму до 1000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день оформлення митної декларації (Р/НР).

4. Платіжні картки (у тому числі міжнародних платіжних систем), емітовані банками України, іноземними банками та небанківськими установами, а також картки Visa Travel Money (Р/НР).

5. Іменні ощадні (вкладні) книжки й інші вкладні документи, що засвідчують наявність вкладів у гривнях чи в іноземній валюті в уповноважених банках (за умови, що ці документи виписані на ім'я особи, яка в'їжджає в Україну) (Р).

6. Іменні ощадні (вкладні) книжки й інші вкладні документи, що засвідчують наявність вкладів в іноземній валюті в уповноважених банках (за умови, що ці документи виписані на ім'я особи, яка в'їжджає в Україну) (НР).

3.2. Обов'язкове письмове декларування

За умови обов'язкового письмового декларування до ввезення дозволені:

1. Валюта України — на одну особу незалежно від віку, законно вивезена раніше з України (за наявності митної декларації на її вивезення) (Р/НР).

2. Іноземна валюта, законно вивезена раніше з України (за наявності митної декларації на її вивезення) (Р/НР).

3. Іноземна валюта — у сумі до 10 000 доларів США чи еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом

гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день оформлення митної декларації (Р/НР).

4. Чеки, емітовані іноземними банками та небанківськими установами, — на суму до 50 000 доларів США чи еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день оформлення митної декларації (Р/НР).

5. Банківські метали у вигляді зливків загальною вагою до 100 г на одну особу незалежно від віку (Р/НР).

6. Вільно конвертована валюта — у сумі до 10 000 доларів США включно або еквівалент цієї суми в іншій вільно конвертованій валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день оформлення митної декларації, — за наявності повноважень юридичної особи-нерезидента — для оплати експортованих з України продукції, виконаних робіт, отриманих послуг з додержанням вимог законодавства України (Р/НР).

Ця іноземна валюта підлягає декларуванню відповідному митному органу підзвітною фізичною особою, що має повноваження юридичної особи-нерезидента на ввезення в Україну іноземної валюти. Декларування здійснюється з використанням двох митних декларацій. В одній декларації підзвітна особа декларує особисті валютні цінності та інші предмети, а в другій — валютні цінності юридичної особи. При цьому в митній декларації зазначаються повна назва юридичної особи, її місцезнаходження та реквізити документа, що засвідчує повноваження юридичної особи (копія документа залишається на митниці).

7. Для громадян, що прямують через територію України транзитом:

— іноземна валюта — в сумі до 30 000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом гривні до іноземних валют, установленим НБУ на день оформлення митної декларації;

— чеки, емітовані іноземними банками та небанківськими установами — на суму до 30 000 доларів США;

— банківські метали — у вигляді зливків загальною вагою до 1000 г — за наявності транзитної української візи, візи країни призначення, проїзних квитків або інших документів, що підтверджують транзитний характер поїздки.

8. Цінні папери, виражені у валюті України чи в іноземній валюті (при пред'явленні митному органу індивідуальної ліцензії НБУ) (Р/НР).

Примітки

1. Вивезення валюти України, чеків, банківських металів в обсягах, що перевищують установлені норми, чи в інших випадках дозволяється на підставі індивідуальної ліцензії НБУ (форма 03).

2. Ввезення іноземної валюти, чеків і банківських металів в обсягах, що перевищують установлені норми, дозволяється на підставі спеціального дозволу НБУ (форма 05).

3. Ввезення валюти України в сумах, що перевищують установлені норми, чи в інших випадках дозволяється на підставі індивідуальної ліцензії НБУ (форма 04).

4. Призначена до вивезення готівкова іноземна валюта в сумі, що перевищує встановлені норми вивезення, може бути переведена громадянином через уповноважений банк України в іноземний банк відповідно до чинного законодавства чи вивезена на підставі індивідуальної ліцензії НБУ (форма 03).

5. Ввезена готівкова іноземна валюта в сумі, що перевищує встановлені норми ввезення, приймається митним органом на зберігання і може бути переведена митним органом на поточний валютний рахунок громадянина (Р/НР), відкритий на його ім'я, на підставі його заяви і пакета документів, що підтверджують наявність рахунка в уповноваженому банку, копії яких залишаються в митному органі (оплата банківських послуг — за рахунок громадянина) чи повернута громадянину-нерезиденту при його виїзді за межі України.

6. Терміни дії дозвільних документів:

- довідка форми 01 — 1 рік;
- довідка форми 01с — 1 місяць;
- індивідуальні ліцензії НБУ (форми 03, 04) — 6 місяців;
- спеціальний дозвіл НБУ (форма 05) — 6 місяців.

Якщо протягом одного місяця з дня видачі громадянам довідок уповноваженого банку на вивезення іноземної валюти та чеків, виражених в іноземній валюті (форма 01, 01с), змінився курс іноземних валют щодо долара США і сума іноземної валюти, що

зазначена в цих довідках, перевищує 5000 доларів США, то дозволяється вивезення коштів за цими довідками.

4. Видача дозвільних документів для переміщення валютних цінностей

1. Довідки на вивезення за межі України іноземної валюти і чеків, виражених в іноземній валюті (форми 01, 01с, 02с), — видаються уповноваженими банками.

Довідки на вивезення за межі України іноземної валюти і чеків, виражених в іноземній валюті (форма 01), надаються на підставі паспорта громадянина України або паспорта громадянина для виїзду за кордон, або проїзного документа для виїзду за кордон неповнолітнього громадянина України, якому виповнилось 15 років (на ім'я якого відкритий рахунок в іноземній валюті в уповноваженому банку), а також проїзного документа особи без громадянства для виїзду за кордон.

2. Індивідуальні ліцензії НБУ (на вивезення за межі України валюти України, іноземної валюти, платіжних документів, банківських металів; на ввезення в Україну валюти України), а також спеціальні дозволи НБУ (на ввезення (пересилання) в Україну іноземної валюти, платіжних документів, банківських металів):

— якщо сума перевищує встановлені норми, але не перевищує 25 000 доларів США або еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом НБУ, — видають територіальні управління НБУ (громадянам-резидентам і нерезидентам, юридичним особам-резидентам через підзвітну фізичну особу), Операційне управління НБУ — (громадянам-резидентам і нерезидентам);

— якщо сума іноземної валюти, переміщуваної громадянами-резидентами і нерезидентами, юридичними особами-резидентами через підзвітну фізичну особу, перевищує 25 000 доларів США чи еквівалент цієї суми в іншій іноземній валюті за офіційним курсом НБУ, — видає Департамент валютного контролю та ліцензування НБУ.

Глава 4

ФУНКЦІОНУВАННЯ МАГАЗИНУ БЕЗМИТНОЇ ТОРГІВЛІ

4.1. Поняття митного режиму “магазин безмитної торгівлі”

Розвиток міжнародної торгівлі сприяв появі нових митних режимів, одним із яких є режим “магазин безмитної торгівлі”. Застосування режиму “магазин безмитної торгівлі” дає змогу продавати товар на митній території країни розташування магазину безмитної торгівлі (МБТ) без застосування податків і зборів, установлених на експорт, імпорт і внутрішній обіг таких товарів, та без застосування заходів нетарифного регулювання.

Таким чином, “магазин безмитної торгівлі” – це митний режим, відповідно до якого товари, а також супутні товарам роботи, не призначені для споживання на митній території України, знаходяться та реалізуються під митним контролем у пунктах пропуску на митному кордоні України, відкритих для міжнародного сполучення, інших зонах митного контролю, визначених митними органами України, без справляння мита, податків, установлених на експорт та імпорт таких товарів, та без застосування заходів нетарифного регулювання.

Режим “магазин безмитної торгівлі” має свою специфіку й суттєво відрізняється від інших митних режимів.

Наприклад, від митного режиму “митний склад” режим “магазин безмитної торгівлі” відрізняється метою розміщення товару під митний контроль: не для зберігання на визначений термін, а для найшвидшого його продажу.

Реалізація товарів іноземного походження без справляння мита, податків та без застосування заходів нетарифного регулювання на митній території України становить головну відмінність даного режиму від митного режиму “імпорт”.

Потенційних покупців у магазинах безмитної торгівлі приваблюють запропоновані ціни, що не включають податків і зборів.

Об’єктом митного режиму “магазин безмитної торгівлі” можуть виступати як товари іноземного походження, так і вітчизняного виробництва. Всі товари призначаються для продажу тільки фізичним особам, які прямують за межі митної території України або знаходяться у транзитних зонах (залах) міжнародних пунктів пропуску на державному кордоні. Таким чином, вивезення товарів, придбаних у магазинах безмитної торгівлі, за межі митної території України є обов’язковою умовою застосування цього режиму.

Місцем митного оформлення товарів, розміщених у режим “магазин безмитної торгівлі”, може бути тільки склад магазину, на який товари розміщуються з дозволу та у присутності уповноваженої посадової особи митного органу. Порядок митного оформлення у митний режим “магазин безмитної торгівлі” визначається Державною митною службою України.

Термін перебування товарів у режимі “магазин безмитної торгівлі” не може перевищувати трьох років з дня їх поміщення у цей режим. Впродовж терміну знаходження в режимі товари можуть бути заявлені в інший митний режим зі сплатою в обов’язковому порядку мита, податків та інших зборів, крім товарів вітчизняного виробництва, заявлених власником у митний режим “реекспорту”. Відповідно до Митного кодексу України товари можуть бути заявлені митному органу:

- для вільного обігу на митній території України;
- для вільного обігу за межами митної території України;

- для поміщення в режим митного складу;
- для знищення під митним контролем.

Відповідно до митного режиму “магазин безмитної торгівлі” для організації торгівлі товарами дозволяється здійснювати такі роботи:

- передпродажну підготовку;
- упаковку та перепакування товарів;
- різноманітні рекламні акції та інше.

Товари та супутні цим товарам роботи, заявлені в режим “магазину безмитної торгівлі”, можуть бути реалізовані лише у спеціальних торговельних закладах (магазинах безмитної торгівлі).

4.2. Відкриття магазину безмитної торгівлі

Як правило, магазини безмитної торгівлі відкриваються в залах очікування для пасажирів закордонного та транзитного прямування великих аеропортів, що відкриті для міжнародного сполучення у пунктах пропуску через державний кордон України.

Враховуючи місце розташування приміщень магазину безмитної торгівлі, від суб’єкта підприємницької діяльності вимагається дотримання законодавства України з питань митної справи, а також режиму, встановленого на державному кордоні України.

Магазин безмитної торгівлі відкривається та працює на підставі дозволу, порядок надання якого встановлюється спільним наказом Держмитслужби та Держкомкордону.

Для отримання дозволу на право відкриття безмитного магазину (далі — Дозвіл) суб’єкт підприємницької діяльності подає до митниці та до загону прикордонного контролю, в зоні діяльності яких планується відкрити безмитний магазин, заяву на видачу дозволу.

До заяви додаються:

- копії свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності та установчих документів;
- довідка банку (банків) про стан розрахункового та валютного рахунків заявника;
- план пункту пропуску через державний кордон України з позначенням зон прикордонного та митного контролю та місця планового відкриття безмитного магазину, які погоджуються начальником митниці та командиром загону прикордонного контролю;
- попередня письмова згода власника приміщення на укладення договору оренди, якщо передбачається оренда приміщення;
- план приміщення, що призначається для безмитного магазину.

Заява розглядається представниками митниці та загону прикордонного контролю у встановлений термін. При цьому перевіряються достовірність відомостей, зазначених у поданих документах, відповідність передбачуваного для безмитного магазину приміщення вимогам Положення про порядок продажу товарів безмитними магазинами, встановленого Кабінетом Міністрів України, та у разі необхідності розглядається можливість проведення робіт для його спорудження. Про прийняте попереднє рішення щодо можливості відкриття безмитного магазину заявникові надсилається письмове повідомлення за підписом начальника митниці та командира загону прикордонного контролю.

Копії поданих суб'єктом документів разом із супровідним листом, в якому начальник митниці обґрунтовує висновок щодо можливості відкриття та функціонування безмитного магазину та забезпечення чіткого митного контролю за товарами, що надходять до безмитного магазину і реалізовуватимуться в ньому, подаються митницею у двох примірниках до Державної митної служби, один з яких Держмитслужбою надсилається для ознайомлення до Державного комітету у справах охорони державного кордону. Оригінали зазначених документів зберігаються в митниці.

Подані документи у визначений термін розглядаються Державним комітетом у справах охорони державного кордону і Держ-

жавною митною службою на засіданні робочої групи. За результатами розгляду приймається погоджене рішення щодо доцільності видачі дозволу на право відкриття безмитного магазину.

У разі коли всі вимоги щодо організації митного режиму та режиму в пункті пропуску через державний кордон виконано, видається дозвіл, який підписується Головою Держмитслужби та Головою Держкомкордону (або їх заступниками) і скріплюється печатками.

Дозвіл на право відкриття безмитного магазину діє безстроково за умови додержання власником (керівником) безмитного магазину вимог законодавства.

Цей Дозвіл не може бути переданий іншому суб'єкту підприємницької діяльності.

Державна митна служба забезпечує через митницю, в зоні діяльності якої знаходиться безмитний магазин, інформування про видачу Дозволу на право відкриття безмитного магазину податкової адміністрації та органу державної статистики за місцезнаходженням безмитного магазину у десятиденний термін з дня видачі Дозволу.

4.3. Анулювання, призупинення дії дозволу на право відкриття магазину безмитної торгівлі

Дія дозволу на право відкриття безмитного магазину може бути призупинена на термін до трьох місяців або Дозвіл може бути анульований.

Рішення про призупинення дії дозволу може прийматися Держмитслужбою України за письмовим поданням начальника митниці, командира загону прикордонного контролю або керівника державної податкової адміністрації, в зоні діяльності яких відкрито магазин безмитної торгівлі.

Дію дозволу може бути призупинено в разі:

- а) неодноразового прийняття (неприйняття) рішень власником (керівником) безмитного магазину, які могли призвести до порушень вимог цього Положення та інших нормативно-правових актів;
- б) порушення митних правил або податкового законодавства;
- в) порушення режиму в пункті пропуску через державний кордон України.

Анулювання дозволу може застосовуватися у разі:

- а) невиконання вимог, зазначених у рішенні про призупинення дії дозволу;
- б) будь-якого порушення, якщо раніше вже застосовувалося призупинення дії дозволу;
- в) зміни організації режиму зони митного контролю;
- г) якщо подовження дії дозволу не відповідає економічній політиці України.

Дозвіл анулюється спільним наказом Держмитслужби та Держкомкордону за поданням відповідного органу. У цьому випадку розміщення нових партій товарів у магазин не дозволяється, продаж товарів забороняється, всі товари з магазину безмитної торгівлі переміщуються на склад магазину.

У разі анулювання дозволу власник безмитного магазину протягом 15 днів з дати набрання чинності спільним наказом повинен повернути дозвіл до митниці, яка надсилає його до Держмитслужби.

Повторна заява про видачу дозволу на право відкриття безмитного магазину може бути розглянута через 1 рік після анулювання попереднього дозволу за умови усунення порушень, які стали причиною прийняття такого рішення.

4.4. Вимоги до приміщень

Приміщення магазину безмитної торгівлі може включати в себе:

- торговельний зал (зали), у тому числі бари та пункти громадського харчування;
- допоміжні приміщення;
- склад магазину.

Власники магазинів безмитної торгівлі можуть мати митні склади для зберігання та наступного постачання в магазини всіх видів товарів, у тому числі підакцизних.

Приміщення магазину безмитної торгівлі мають бути розташовані та облаштовані таким чином, щоб виключити можливість:

- а) доступу сторонніх осіб, не причетних до міжнародного сполучення;
- б) безпосереднього ввезення товарів, які реалізуються магазином безмитної торгівлі, для споживання на митну територію України.

Приміщення безмитного магазину має бути розташоване таким чином, аби забезпечити неможливість користування магазином громадянами, які не виїжджають з України.

Крім того, приміщення безмитного магазину має відповідати всім вимогам, установленим законодавством для підприємств роздрібною торгівлі, а також бути обладнаним засобами, які дають змогу забезпечити:

- а) накладення митницею митного забезпечення на всі місця доступу до приміщення безмитного магазину;
- б) неможливість надходження або продажу товарів поза митним контролем;
- в) надійне функціонування охоронної та пожежної сигналізації;
- г) телефонний зв'язок з робочим місцем у безмитному магазині працівника митниці, який здійснює митний контроль у цьому магазині.

Митним органом, у зоні діяльності якого відкрито магазин безмитної торгівлі, з урахуванням пропозицій його власника затверджується процедура використання “магазину безмитної торгівлі”, яка визначає:

- а) вимоги до облаштування приміщень;
- б) надання приміщення для роботи уповноваженої особи митного органу;
- в) режим роботи, порядок відкриття (закриття) приміщень магазину та накладання митного забезпечення;
- г) порядок заміни й обміну товару;
- д) час та процедуру інкасування;
- е) інше.

4.5. Вимоги до власників магазинів безмитної торгівлі

Правовий статус магазину безмитної торгівлі вимагає від власника виконання відповідних обов’язків, характер яких обумовлений:

- по-перше, специфікою підприємницької діяльності в умовах режиму “магазин безмитної торгівлі”,
- по-друге, чинним законодавством, спрямованим на дотримання режиму зон митного та прикордонного контролю.

У зв’язку з вимогами чинного законодавства та специфічного розміщення приміщень магазину безмитної торгівлі власником може бути тільки відповідним чином зареєстрований на території України суб’єкт зовнішньоекономічної діяльності — резидент.

Стосовно режиму “магазин безмитної торгівлі” чинне законодавство зобов’язує власника дотримуватися та виконувати такі основні вимоги:

- 1) своєчасно декларувати митному органу товари, що надходять до магазину чи вибувають з магазину, та подавати всі документи, необхідні для здійснення митного контролю та оформлення;
- 2) виключити можливість надходження до магазину та вилучення з магазину товарів поза митним контролем;

3) дотримуватися положень Митного кодексу України та інших законодавчих актів України щодо умов діяльності магазинів безмитної торгівлі;

4) вести облік товарів, що надходять до магазину безмитної торгівлі та реалізуються ним, і подавати митним органам, у зоні діяльності яких знаходиться магазин безмитної торгівлі, звіт про рух товарів у магазині за формою, встановленою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі митної справи.

Власник “магазину безмитної торгівлі” несе відповідальність:

а) за сплату обов’язкових платежів у разі порушення правил торгівлі товарами в режимі “магазин безмитної торгівлі”;

б) за виконання всіма працівниками магазину безмитної торгівлі норм, правил та нормативно-правових актів, що регулюють діяльність магазину безмитної торгівлі;

в) за виконання всіма працівниками магазину безмитної торгівлі вимог відповідальної посадової особи митного органу щодо діяльності магазину безмитної торгівлі та інших нормативно-правових актів.

4.6. Умови реалізації товарів

Реалізація товарів і послуг у магазині безмитної торгівлі дозволяється за умови дотримання правил торгівлі в роздріб та наявності відповідних ліцензій та дозволів на право продажу окремих видів товарів і послуг згідно з чинним законодавством. Обов’язковою умовою є наявність дозволу Національного банку України на право продажу товарів за вільноконвертовану валюту.

Законодавством з питань митної справи встановлено обмеження щодо товарів, які підлягають продажу через магазини безмитної торгівлі. Під митним режимом “магазин безмитної торгівлі” можуть перебувати продовольчі та непродовольчі товари, за винятком товарів, визначених законодавством України. До них належать такі:

а) заборонені для:

— ввезення на митну територію України;

- вивезення за межі митної території України;
- транзиту через митну територію України;

б) щодо яких встановлені обмеження:

- товари за кодами 27.01—27.16 згідно з УКТЗЕД;
- товари, що підлягають контролю інших державних органів, за відсутності дозволів відповідних органів;
- товари та інші предмети, які не можуть бути призначені для власного споживання та особистого використання;
- за габаритами та ваговими значеннями;
- товари вітчизняного виробництва, на вивезення яких встановлено мито або є інші обмеження;

в) товари та інші предмети, що не можуть перебувати у власності громадян.

Торгівля в магазинах безмитної торгівлі відбувається без посередників і тільки в роздріб. Як виняток дозволяється дрібний опт, що встановлюється правилами роздрібною торгівлі.

Розрахунок за придбані товари дозволяється проводити лише готівкою або кредитними картками та чеками.

З метою контролю за виконанням вимог режиму “магазин безмитної торгівлі” працівники магазину роблять відмітку про реалізований товар у проїзних документах клієнта. Форма відмітки встановлюється власником магазину за узгодженням з митним органом.

Специфіка митного режиму виключає можливість продажу товару за зразками та попередніми замовленнями, з розстрочкою платежу і послуг, з доставкою до місця одержання. Дозволяється тільки передпродажна підготовка товару, операції з його упакування та перепакування. Обмін товару здійснюється відповідно до діючих правил обміну в торгівлі.

4.7. Облік товарів

З метою виконання зазначених вимог та зручності при здійсненні контролю митними органами запропоновано власнику магазину безмитної торгівлі постійно вести книгу обліку товарів, яка заповнюється незалежно від наявності автоматизованої системи обліку товарів (книга зберігається в порядку, встановленому для бланків суворої звітності). Книга обліку товарів, разом з іншими бухгалтерськими документами, надається посадовій особі митних органів, яка здійснює чергову або позачергову перевірку діяльності магазину безмитної торгівлі.

Звіти про всі операції з товарами в режимі “магазин безмитної торгівлі” надаються відповідному митному підрозділу за формою і в терміни, визначені Держмитслужбою України.

4.8. Ліквідація магазину безмитної торгівлі

Безмитний магазин ліквідується у таких випадках:

- а) у разі анулювання дозволу на право відкриття безмитного магазину;
- б) на підставі заяви власника за його бажанням; при цьому Дозвіл скасовується.

Заява щодо ліквідації безмитного магазину за власним бажанням власника подається ним митниці, в зоні діяльності якої розташовано безмитний магазин. Після розгляду заява надсилається на адресу Держмитслужби із супровідним листом, підписаним начальником митниці та погодженим з командиром загону прикордонного контролю.

Рішення про анулювання Дозволу або його скасування на підставі заяви власника про ліквідацію за його бажанням безмитного магазину ухвалюється у формі спільного наказу Держмитслужби та Держкомкордону. При цьому оригінал Дозволу надсилається митницею до Держмитслужби.

При анулюванні Дозволу — з моменту складання протоколу про порушення, а при скасуванні — з моменту надходження до

митниці спільного наказу Держмитслужби та Держкомкордону про скасування Дозволу — забороняються розміщення нових партій товарів, а також реалізація товарів у безмитному магазині; всі товари, що перебувають у торговельних залах та допоміжних приміщеннях безмитного магазину, підлягають при цьому негайному переміщенню на склад магазину.

У триденний термін після отримання наказу про анулювання Дозволу або його скасування на підставі заяви власника про ліквідацію за його бажанням безмитного магазину наказом по митниці приймається рішення про ліквідацію безмитного магазину та створюється комісія з ліквідації магазину (далі — Комісія), яка проводить інвентаризацію, перевірку роботи безмитного магазину, складає опис товарів, що перебувають у магазині. Термін роботи Комісії не повинен перевищувати 10 календарних днів.

Склад Комісії визначається наказом по митниці.

Акт про результати роботи Комісії надсилається до Держмитслужби.

По закінченні роботи Комісії товари, що перебувають у безмитному магазині, підлягають декларуванню його власником (керівником) до іншого митного режиму. При цьому товари вітчизняного виробництва підлягають декларуванню за спрощеною схемою, що визначається Держмитслужбою.

Товари, які перебувають у безмитному магазині, але з будь-яких причин не заявлені до іншого митного режиму, зберігаються під митним контролем на складі безмитного магазину.

По закінченні встановленого законодавством терміну зберігання товарів під митним контролем (починаючи з дати набрання чинності наказом про ліквідацію безмитного магазину) ці товари підлягають реалізації або ними розпоряджаються відповідно до положень Митного кодексу України.

ДОДАТКИ

Додаток 1.1. Генеральна декларація (зразок 1)

ГЕНЕРАЛЬНА ДЕКЛАРАЦІЯ GENERAL DECLARATION туди \ звідти (outward \ nward)			
Owner or Operation <u>авк "Аеросвіт"</u>			
Marks of Nationality and Registration <u>UR - VVB</u> Flight No <u>AE-405</u> Date <u>10.11.02</u>			
Departure from <u>Москва (SVO)</u> (Place)		Arrive at <u>Київ (KBP)-Одеса</u> (Place)	
FLIGHT ROUTING ("Place" Column always to list origin, every en-route stop and destination)			
PLACE	TOTAL NUMBER OF CREW	NUMBER OF PASSENGERS ON THIS STAGE	CARGO
1-пілот	Марченко В.В.	Departure Place: Embarking <u>SVO</u> Through on same flight <u>KBP</u> <u>pax - 34</u> Arrival Place: Disembarking <u>ODS</u> <u>pax - 44</u> Through on same flight _____	CARGO-10 \ 178 KBP - 2 \ 48 ODS - 8 \ 130
2-пілот	Ігнатенко С.П.		
б\ інженер	Рудоманов О.В.		
б\пров.	Щербина В.О.		
	Тялко Б.В.		
	Гринь С. А.		
	Скрипниченко Є.Л.		
DECLARATION OF HEALTH Persons on board known to be suffering from illness other than sickness or the effects of accidents, as well as those cases of illness disembarked during the flight. но		FOR OFFICIAL USE ONLY В митному відношенні оформлено: • пас. - 34 чол та їх багаж, вантаж 2\48 В митному відношенні не оформлено: літак, екіпаж, пас-44чол, вантаж 8\130 знаходились під митним контролем. 08.20 – 09.10	
Any other conditions on board which may lead to the spread of disease. но			
Details of each disinsecting or sanitary treatment (place, date, time, method) during the flight. If no disinsecting has been carried out during the flight give details of most recent disinsecting. но			
Signed if required Crew member concerned			
I declare that all statements and particulars contained in this General Declaration and in any supplementary forms required to be presented with this General Declaration are complete, exact and true best of my knowledge and that all through passengers will continue to have continued on the flight.			
		Signature _____ Authorized Agent or Pilot-in-Command	

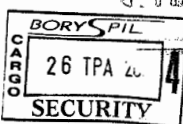
Додаток 1.2. Генеральна декларація (зразок 2)

ГЕНЕРАЛЬНА ДЕКЛАРАЦІЯ GENERAL DECLARATION туди \ звідти (outward \ nward)			
Owner or Operation <u>авк "Аеросвіт"</u>			
Marks of Nationality and Registration <u>UR - VVB</u> Flight No <u>AE-405</u> Date <u>10.11.02</u>			
Departure from <u>Київ (KBP)</u>		Arrive at <u>Москва (SVO)</u>	
(Place)		(Place)	
FLIGHT ROUTING ("Place" Column always to list origin, every en-route stop and destination)			
PLACE	TOTAL NUMBER OF CREW	NUMBER OF PASSENGERS ON THIS STAGE	CARGO
1-пілот	Марченко В.В.	Departure Place: Embarking <u>KBR</u> Through on same flight _____ Arrival Place: Disembarking <u>SVO</u> Through on same flight _____	
2-пілот	Ігнатенко С.П.		
б\інженер	Рудоманов О.В.		
б\пров.	Щербина В.О.		
	Тяло Б.В.		
	Гринь С. А.		
	Скрипніченко Є.Л.		
DECLARATION OF HEALTH Persons on board known to be suffering from illness other than sickness or the effects of accidents, as well as those cases of illness disembarked during the flight. no Any other conditions on board which may lead to the spread of disease. no Details of each disinsecting or sanitary treatment (place, date, time, method) during the flight. If no disinsecting has been carried out during the flight give details of most recent disinsecting. no Signed if required Crew member concerned		FOR OFFICIAL USE ONLY В митному відношенні оформленні: • літак, екіпаж – 7 чол, пас-57 чол та їх багаж. • вантаж та пошта – відсутні. 08.10 – 08.50	
I declare that all statements and particulars contained in this General Declaration and in any supplementary forms required to be presented with this General Declaration are complete, exact and true best of my knowledge and that all through passengers will continue have continued on the flight.		Signature _____ Authorized Agent or Pilot in Command	

Додаток 1.3. Генеральна декларація (зразок 3)

ГЕНЕРАЛЬНА ДЕКЛАРАЦІЯ GENERAL DECLARATION туди \ звідти (outward \ nward)			
Owner or Operation <u>авк "Аеросвіт"</u>			
Marks of Nationality and Registration <u>UR - VVB</u> Flight No <u>AE-405</u> Date <u>10.11.02</u>			
Departure from <u>Київ (КBP) – Одеса (ODS)</u> (Place)		Arrive at <u>Москва (SVO)</u> (Place)	
FLIGHT ROUTING ("Place" Column always to list origin, every en-route stop and destination)			
PLACE	TOTAL NUMBER OF CREW	NUMBER OF PASSENGERS ON THIS STAGE	CARGO
1-пілот	Марченко В.В.	Departure Place: Embarking <u>KBR</u> Through on same flight <u>ODS</u> Arrival Place: Disembarking <u>SVO</u> Through on same flight _____	
2-пілот	Ігнатенко С.П.		
б\інженер	Рудоманов О.В.		
б\пров.	Щербина В.О.		
	Тилко Б.В.		
	Гринь С. А.		
	Скряпніченко Є.Л.		
DECLARATION OF HEALTH Persons on board known to be suffering from illness other than sickness or the effects of accidents, as well as those cases of illness disembarked during the flight. no		FOR OFFICIAL USE ONLY В митному відношенні оформленні: • літак, екпітаж – 7чол, пас-57 чол та їх багаж. • вантаж та пошта – відсутні. 08.10 – 08.50	
Any other conditions on board which may lead to the spread of disease. no			
Details of each disinsecting or sanitary treatment (place, date, time, method) during the flight. If no disinsecting has been carried out during the flight give details of most recent disinsecting. no			
Signed if required Crew member concerned			
I declare that all statements and particulars contained in this General Declaration and in any supplementary forms required to be presented with this General Declaration are complete, exact and true best of my knowledge and that all through passengers will continue to have continued on the flight.			
		Signature _____ Authorized Agent or Pilot-in-Command	

Додаток 2. Карго-маніфест (зразок)

Flight type 733		Start 23:45		Parking place	
BORYSPIL		CARGO MANIFEST STATE INTERNATIONAL AIRPORT BORYSPIL			
Marks of Nationality and Registration		Flight no UF 201	Date 25.05.03		
Point of loading (place) BORYSPIL		Point of unloading BEIRUT			
Air Waybill no.		No of	Nature of goods	For use by owner/operator only	
Airt. prefix	Serial no.	pkgs		Gross-weight	Origin/Destin.
					For official use only
LOCAL					
828	00003543	9	LIVE ANIMALS	92	BEY 4744
828	00003064	3	LIVE ANIMALS	20	BEY 4745
TOTAL		12		112	
TRANSFER					
TOTAL		0		0	
TOTAL CARGO		12		112	
MAIL					
Bx-2364  					
ФНО грузчика ULD					

See your insurance broker here

257 -4357 1640

257-4357 1640

Shipper's Name and Address

Shipper's Account Number

AUSTRIAN AIRLINES

AIR WAYBILL

NOT NEGOTIABLE. Issued by Österreichische Luftverkehrs AG Wien
Member of International Air Transport Association

Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.

It is agreed that the goods described herein are accepted in transport under said air and ocean waybill as intended for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREIN. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREIN BY THE SHIPPER. THIS AGREEMENT IS MADE AT THE PLACE AND DATE OF ISSUING THE INTERIMMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for cargo and paying a supplemental charge if required.

Accounting Information

Issuing Carrier's Agent Name and City

Agent's IATA Code

Account No.

Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing

Reference Number

Optional Shipping Information

To By First Carrier

To

By

To

By

Currency

Declared Value for Carriage

Declared Value for Customs

No. of Pieces Packed

Gross Weight

Net Weight

Rate Class

Commodity Item No.

Chargeable Weight

Rate / Charge

Total

Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)

Handling Information

Insurance - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions stated on the reverse hereof, declare amount to be insured in figures in the standard currency of invoice.

Amount of Insurance

Expected Flight Date

Required Flight Time

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

By

To

SCI

[illegible]

Додаток 3.2. Зворотний бік авіаційної вантажної накладної

УВЕДОМЛЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ОГРАНИЧЕНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

ЕСЛИ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ПУНКТОМ КОНЕЧНОГО НАЗНАЧЕНИЯ ИЛИ ПУНКТОМ ОСТАНОВКИ ЯВЛЯЕТСЯ СТРАНА, ОТЛИЧНАЯ ОТ ТОЙ СТРАНЫ, В КОТОРОЙ НАХОДИЛСЯ ПУНКТ ОТПРАВКИ, ТО В ТАКОМ СЛУЧАЕ МОГУТ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ПОЛОЖЕНИЯ ВАРШАВСКОЙ КОНВЕНЦИИ, И КОНВЕНЦИЯ ОПРЕДЕЛЯЕТ И ВО МНОГИХ СЛУЧАЯХ ОГРАНИЧИВАЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА ПО ОТНОШЕНИЮ К УТЕРЕ, ПОВРЕЖДЕНИЮ ИЛИ ЗАДЕРЖКЕ ГРУЗА ДО 250 ФРАНЦУЗСКИХ ЗОЛОТЫХ ФРАНКОВ ЗА КИЛОГРАММ, ЕСЛИ БОЛЕЕ ВЫСОКАЯ СТОИМОСТЬ НЕ БЫЛА ЗАРАНЕЕ ЗАЯВЛЕНА ГРУЗОПРАВИТЕЛЕМ, И ОПЛАЧЕНА ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ВЫПЛАТА, ЕСЛИ ТАКОВАЯ ТРЕБУЕТСЯ. ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РАЗМЕРЕ 250 ФРАНЦУЗСКИХ ЗОЛОТЫХ ФРАНКОВ СОСТАВЛЯЕТ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО $\text{US\$ } 20$ ЗА КИЛОГРАММ ИСХОДЯ ИЗ $\text{US\$ } 42.22$ ЗА УНЦИЮ ЗОЛОТА.

УСЛОВИЯ КОНТРАКТА

"Перевозчик" в данном контракте подразумевает всех авианеперевозчиков, которые перевозят или берут на себя обязательства по перевозке товаров в соответствии с данным документом или оказывают какие-либо услуги, сопутствующие такой авианперевозке. "Варшавская Конвенция" означает Конвенцию по Унификации определенных Правил, прилагаемых к Международным перевозкам по воздуху, подписанную в Варшаве 12 октября 1929 года, или данную Конвенцию, дополненную в Гааге 28 сентября 1955 года, любая из которых может применяться, и "Французские золотые франки" означают франки, состоящие из 65,5 миллиграммов золота с пробой девятьсот тысячных.

2. 2. 1. Перевозка в соответствии с данным документом подлежит правилам, отсылающим к ответственности, установленной Варшавской Конвенцией, если такая перевозка не является "международной перевозкой", определенной таковой в соответствии с Конвенцией.

2. 2. Насколько это не вступает в противоречие с вышесказанным, перевозка по данному документу и другие услуги, оказываемые кажда́м перевозчиком, подлежат:

2. 2. 1. применимым законам (включая государственные законы, обеспечивающие выполнение Конвенции), правительственным обязательным постановлениям, приказам и требованиям.

2. 2. 2. условиям, установленным в данном документе,

2. 2. 2. применимым тарифам, правилам, условиям перевозок, обязательным правилам и расписаниям (но не времени отбытия и прибытия) такого перевозчика, которые составляют часть данного документа, и которые могут быть проинспектированы в любом из его офисов и в аэропортах, из которых такой перевозчик оказывает регулярные услуги. При транспортировке, осуществляемой между пунктом в Соединенных Штатах или Канаде и любым пунктом вне их пределов, применимыми тарифами будут являться тарифы, действующие в таких странах.

3. Название первого перевозчика может быть указано в аббревиатуре на лицевой стороне данного документа, полное название и его аббревиатура указываются на тарифах такого перевозчика, его условиях перевозки, обязательных правилах и расписаниях. Адресом первого перевозчика является аэропорт отправления, указанный на лицевой стороне данного документа. Соглашающимися пунктами останова (которые могут быть изменены перевозчиком в случае необходи-

подходящими, или изменить или отклониться от маршрута, указанного на лицевой стороне данного документа. Данный Подпараграф не применяется по направлению в/из США.

8.2. Перевозчик обязуется завершить перевозку по данному документу настолько быстро, насколько это возможно. Пове́семство, где будут применимы тарифы перевозчика, за исключением территории США, перевозчик может использовать альтернативных перевозчиков или альтернативное воздушное судно и может, без уведомления, и при условии соблюдения интересов грузоотправителя, использовать другие средства транспортировки. Перевозчик уполномочен грузоотправителем выбирать маршрут и все промежуточные пункты останова, которые он считает подходящими, или изменять или отклоняться от маршрута, указанного на лицевой стороне данного документа. Данный Подпараграф применяется только по направлению в/из США.

9. При соблюдении условий данного документа Перевозчик будет являться ответственным за груз на период, в течение которого такой груз находится под его ответственностью или ответственностью его агента.

10. 10. 1. За исключением случаев, когда перевозчик продлевает кредит грузополучателю без письменного согласия грузоотправителя, грузоотправитель гарантирует оплату всех выплат, подлежащих к оплате за перевозку в соответствии с тарифами перевозчика, его условиями перевозок и в соответствии с имеющими к ним отношение обязательными правилами, применимыми законами (включая государственные законы, обеспечивающие выполнение Конвенции), правительственными обязательными постановлениями, приказами и требованиями.

10.2. В случае, если ни одна из частей груза не доставлена, претензия по отношению к та́кому грузу будет применяться даже если выплаты за транспортировку по данному документу не были оплачены.

11. Уведомление о прибытии груза будет быстро предоставлено грузополучателю или лицу, указанному на лицевой стороне данного документа в качестве лица, которому должно быть направлено уведомление. При прибытии груза в пункт конечного назначения, при соблюдении других инструкций, полученных от грузоотправителя предварительно до прибытия

Закінчення дод. 3.2

груза в пункт конечного назначения, доставка будет осуществлена грузополучателем либо в соответствии с инструкциями грузополучателя.

12. 12.1. Лицо, назначенное в качестве лица, которому осуществляется поставка, должно составить претензию перевозчику в письменной форме, в случае:

12.1.1. видимого повреждения товара, немедленно после обнаружения повреждения и самое позднее в течение сорокадвяти (40) дней с даты получения товара;

12.1.2. другого повреждения товара, в течение сорокадвяти (40) дней с даты получения товара;

12.1.3. в случае задержки, в течение двадцати одного (21) дня с даты, с которой товар предоставлен в его распоряжение;

12.1.4. в случае непоставки товара, в течение ста двадцати (120) дней с даты выкупа воздушного-транспортной накладной.

12.2. В целях обеспечения пункта 12.1. претензия в письменной форме может быть составлена перевозчиком, чья воздушная-транспортная накладная была использована, либо первому перевозчику, либо последнему перевозчику, либо перевозчику, который осуществил транспортировку в период, в течение которого произошла потеря, повреждение или задержка.

12.3. Любые требования, возбужденные против перевозчика по отношению к ущербу, будут аннулированы в случае, если судебный процесс не проведен в течение двух лет с даты прибытия воздушного судна в пункт конечного назначения или с даты, на которую воздушное судно должно было прибыть, или с даты, на которую прекратилась транспортировка.

13. Грузоотправитель будет соблюдать все применимые законы и правительственные обязательства постановления любой страны, в которую, из которой, через или над которой товар может быть перевезен, включая вышедшее по отношению к упаковке, перевозке и поставке товара, и предоставит такую информацию и приложит такую документацию к этой воздушной-транспортной накладной, если такое окажется необходимым в целях соблюдения таких законов и обязательных постановлений. Перевозчик не является ответственным перед грузоотправителем за убытки или затраты, понесенные в связи с невыполнением грузоотправителем данного условия.

14. Ни агент, ни обслуживающий персонал, ни представитель перевозчика не уполномочены изменять, модифицировать или отклонять любое из условий данного контракта.

15. Если перевозчик предлагает страховку и такая страховка требуется, и если соответствующая премия оплачена, и данный факт указан на лицевой стороне данного документа, товар, покрываемый данной воздушной-транспортной накладной, застрахован открытым полисом на требуемую сумму, которая указана на лицевой стороне данного документа (возмещение будет ограничено фактической стоимостью товара, который был потерян или поврежден, при условии, что такая сумма не превышает страховую стоимость). Страховка подлежит срокам, условиям и страховому покрытию (из которого исключены определенные типы рисков) открытого полиса, который может быть проинспектирован заинтересованной стороной в офисе перевозчика, осуществляющего выпуск. Претензии по такому полису должны быть выставлены немедленно в офисе перевозчика.

дмости) являются пункты помимо пункта отправления и пункта конечного назначения и указанные на лицевой стороне данного документа или указанные в расписаниях перевозчика в качестве регулярных пунктов останова на маршруте. Перевозка, которая должна быть осуществлена по данному документу несколькими последовательными перевозчиками, будет восприниматься в качестве одной операции.

4. За исключением случаев, иначе оговоренных в тарифах перевозчика или его условиях перевозки, при перевозке, к которой не применяется Варшавская Конвенция, ответственность перевозчик не превышает USD 20,00 или эквивалента за килограмм товара, который был потерян, поврежден или задержан, если более высокая стоимость не была заявлена грузоотправителем и не была произведена дополнительная выплата.

5. В случае, если сумма, указанная на лицевой стороне воздушной-транспортной накладной в качестве "Заявленной стоимости перевозки", представляет собой сумму, превышающую применимые лимиты ответственности, указанные в вышеприведенном Уведомлении и этих условиях, и если грузоотправитель оплатил любую дополнительную выплату, которая может быть затребована по тарифам перевозчика, его условиям перевозки или правилам, то такое будет представлено перевозчиком в качестве заявления о стоимости, и в данном случае ограничением ответственности перевозчика будет являться сумма, заявленная таким образом. Выплата претензий будет подлежать обоснованию фактически понесенных повреждений.

6. В случаях утери, повреждения или задержки части груза вес, который будет рассматриваться при определении ограничения ответственности перевозчика, будет являться весом только лишь места или мест, имеющих к этому отношение. Заметка: Несмотря на какое-либо другое условие, при иностранной воздушной транспортировке, определенной как таковая Федеральным Авиационным Постановлением США с внесенными в него дополнениями, в случае утери или повреждения или задержки груза или части такого веса, который будет применяться при определении ограничения ответственности, будет являться весом (или пропорциональной частью в случае частичной утери, повреждения или задержки), который применяется при определении выплаты за транспортировку такого груза.

7. Любое исключение или ограничение ответственности, применимые к перевозчику, будут применяться и будут в пользу агентов перевозчика, его обслуживающего персонала и представителей, а также любого лица, чье воздушное судно используется перевозчиком в целях перевозки, агентов такого лица, его обслуживающего персонала и его представителей. В целях обеспечения этого условия перевозчик будет действовать по данному документу в качестве агента для всех таких лиц.

8. 1. Перевозчик обязуется завершить перевозку по данному документу настолько быстро, насколько это возможно. Перевозчик может использовать альтернативных перевозчиков или альтернативное воздушное судно и может, без уведомления, и при соответствующем соблюдении интересов грузоотправителя, использовать другие средства транспортировки. Перевозчик уполномочен грузоотправителем выбирать маршрут и все промежуточные пункты остановок, которые он посчитает

**Додаток 4. Лист Голови ДМКУ Ю. Кравченка від 08.06.95
№ 11/4-2482 Президенту України Л.Д. Кучмі**


ДЕРЖАВНИЙ МИТНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

252055. м. Київ, провулок Політехнічний, 4-а
Телефони: (044) 446-51-86, 446-92-41; телефакс: 631710 «Акіз»
Телефакс: (044) 446-51-86

8.06.95р. № **11/4-2482**

На № _____ від _____

Писемний С.С.
Решетко С.
Бабичук М.О.
Кучим Л.Д.
Президенту України
Кучмі Л. Д.

Про деякі питання удосконалення та лібералізації митного контролю

Згідно з вимогами ст. 10 Закону України «Про митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності»
Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 10 червня 1994 року № 1096/94-р
Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 10 червня 1994 року № 1096/94-р

Реалізуючи поставлене Вами завдання щодо лібералізації митного контролю, Держмитком здійснив ряд практичних заходів спрямованих на створення сприятливих умов для діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, спрощення процедур митного оформлення. Зокрема, з метою спрощення митного оформлення транспортних засобів, товарів та інших предметів введено попередню загальну митну декларацію. При регулярному переміщенні однорідних вантажів через кордон дозволено застосовувати декларацію розраховану на певний проміжок часу, здійснювати випуск товарів під зобов'язання керівника підприємства до заповнення декларації, а вантажів, що потребують термінової доставки, та супровідними документами.

Разом з тим процедура максимальної гармонізації митного оформлення, виходячи із соціальних і економічних перемін, які відбуваються в Україні у відповідності з Вашою програмою економічних перетворень, на наш погляд, потребує радикальних змін.

Аналіз ситуації показує, що тромбами, які перешкоджають ефективному розвитку зовнішньоекономічних відносин є надмірна кількість документів встановлених для митного оформлення. З них лише 4 (вантажна митна декларація, товаросупровідний документ, контракт або договір, документ, що підтверджує внесення митних платежів) є обов'язковими для митниці. 17 документів це дозволи на перетин кордону тими чи іншими товарами, введені в дію, в основному, рішеннями Кабінету Міністрів України. І видаються організаціями та установами МЗЕЗ, Мінагропромбуду, Національного банку, Держстандарту та іншими.

Було б доцільним доручити галузевим міністерствам і відомствам переглянути ці документи, максимально зменшити їх кількість.

Потребує серйозного перегляду порядок переміщення через кордон

Зам. 446-51-86, 1994 р. № 11/4-2482

Продовження дод. 4

товарів та інших предметів фізичними особами.

Необхідно передбачити безмитний вивіз з України громадянами предметів на суму до 100 дол. США (на сьогодні ця норма складає 10 офіційно встановлених мінімальних заробітних плат, або близько 4 дол. США), врегулювати порядок пропуску окремих категорій предметів, зокрема сільськогосподарської продукції, вирощеної громадянами, призів і нагород, подарунків, тощо).

Скасувати заборону на вивезення громадянами за межі України продуктів харчування, встановивши, що такі товари вартістю до 100 дол. США ввозяться без обкладання митом, а понад зазначену суму - зі сплатою мита в розмірі 20 відсотків від їх вартості. Аналіз структури та обсягів ввезення та вивезення продуктів харчування свідчить про те, що це не нанесе шкоди внутрішньому товарному ринку.

Ці та інші пропозиції знайшли своє відображення в проекті Закону України "Про порядок обкладення податками предметів, які переміщуються громадянами через митний кордон України", який подано 27.02.95р. Кабінету Міністрів України.

Одним з нормативів, які перешкоджають лібералізації митного контролю, є визначення поняття "товарної партії". Параметри, що встановлюють розмір такої партії вкрай обмежують кількість предметів, що вивозяться.

Для гармонізації митного контролю є необхідність внести зміни в "Правила переміщення громадянами через митний кордон України валюти", передбачивши дозвіл громадянам-резидентам вивозити готівкову іноземну валюту без підтверджених джерел її походження в сумі, еквівалентній 1000 дол. США, а громадянам-нерезидентам в межах раніше ввезеної в Україну суми.

Встановити, що обов'язковому декларуванню митним органам підлягає іноземна валюта, розмір якої перевищує еквівалент 1000 дол. США (зараз декларується будь-яка сума валюти).

Дозволити уповноваженим банкам, громадянам, які мають валютні рахунки або придбали валюту в банках, видавати дозволи на вивезення її за кордон без обмежень або в сумі, що не перевищує еквівалент 10000 дол. США.

Встановити, що громадяни можуть безперешкодно вивозити за межі України на підставі в'їзних митних декларацій, якими підтверджується факт ввезення в Україну іноземної валюти, ввезену раніше в Україну іноземну валюту або її еквівалент в іншій іноземній валюті.

В сфері митного контролю та оформлення взяти наступних заходів:

- запровадити на вже існуючих автопереходах, в аеропортах та в морських і річкових портах коридори: "зелений" (для громадян, у яких немає предметів, що мають бути задекларовані) і "червоний" (для громадян, що мають предмети, які повинні бути задекларовані);

- ввести в митну практику усне декларування (без заповнення митної декларації) громадянами предметів, що переміщуються ними через митний кордон у випадках, коли такі предмети не підлягають обкладенню податками;

- встановити, що обов'язковому декларуванню підлягають ювелірні та інші побутові вироби з дорогоцінних металів та коштовного каміння у випадку, коли їх кількість перевищує 5 предметів на особу незалежно від віку або коли їх вартість перевищує суму,

Продовження дод. 4

- 3 -

еквівалентну 1000 дол. США;

- встановити, що не є обов'язковим заповнення митної декларації в тих випадках, коли громадяни, які згідно з чинним законодавством звільнені від сплати вивізного та ввизного мита (інваліди Великої Вітчизняної війни та прирівняні до них громадяни, особи, що мають особливі заслуги перед Батьківщиною, громадяни, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, Герої Радянського Союзу, Герої Соціалістичної Праці та інші) переміщуються через митний кордон України предмети, призначені для їх особистого користування (незалежно від кількості);

- ввести принцип митного оформлення пасажирів, згідно якого проводити митне оформлення тільки тих громадян, які звертаються до митниці, а контроль інших звести до мінімуму, наприклад 1 із 50;

- ввести принцип митного оформлення, згідно якого громадяни самі повинні заявляти митним органам предмети, які згідно чинного законодавства підлягають обкладенню податками при переміщенні через митний кордон. При цьому податки повинні нараховуватись інспекторами митниць згідно з заявами громадян, а контроль за достовірністю заяв громадян проводити тільки вибірково (тобто оформлення повинно здійснюватись, як правило, без митного огляду).

Реалізація цих заходів повинна обов'язково супроводжуватись введенням на законодавчому рівні суворой відповідальності, аж до кримінальної, до тих громадян, які будуть надавати неправдиву інформацію щодо наявності або відсутності у них предметів, які підлягають обов'язковому письмовому декларуванню митним органам.

Підготовку проектів відповідних нормативних актів було б доцільно доручити Держмиткому, Мінекономіки, Мінфіну, Національному банку, Мінюсту, іншим міністерствам і відомствам.

Впровадження в практику викладеного передбачає наявність необхідної кількості висококваліфікованих спеціалістів. Таких спеціалістів в митній системі поки-що недостатньо, тому потребує негайного вирішення питання створення на базі Хмельницького учбового центру підвищення кваліфікації та перепідготовки працівників митних органів спеціалізованого вишого учбового закладу митної системи.

На якості організації митного контролю, культури митного огляду вкрай негативно позначається низька якість кадрів митних установ. Недостатній рівень заробітної плати, невирішенність соціальних проблем, необлаштованість робочих місць, складні умови праці (нічні зміни, часті роз'їзди, конфліктні ситуації, що виникають під час митного оформлення, тощо) не дають змоги залучати до роботи в митних органах висококваліфікованих, з належними моральними якостями фахівців. Наші пропозиції з зазначених питань до вищих органів державної влади поки що залишаються безрезультатними.

Прошу Вашої підтримки у вирішенні цих питань.

З повагою,

Голова Комітету

Ю. Кравченко

Закінчення дод. 4

**Проект розпорядження Кабінету Міністрів України
про проведення в аеропорту "Бориспіль" експерименту щодо
перевірки ефективності спрощеного митного контролю**

Проект розпорядження.

від 19 р. №

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
Київ

І. З метою створення сприятливих умов для сполучення із закордонними державами Держмиткому, Держкомкордону, Мінтрансу, Мінфіну, Мінекономіки, Мінюсту:

забезпечити до І жовтня ц.р. підготовку та проведення у аеропорту "Бориспіль" експерименту по перевірці ефективності спрощеного митного контролю за предметами, які переміщуються громадянами через митний кордон України /створення "зеленого" і "червоного" коридору/;

узагальнити результати експерименту і до І листопада ц.р. підготувати та внести проект рішення Уряду про порядок поширення набутого досвіду спрощеного митного контролю на інші пункти пропуску, передбачивши при цьому виділення необхідних коштів, здійснення реконструкції пунктів пропуску, запровадження необхідних матеріальних стимулів, проведення передпідготовки кадрів, а також внести проект Закону щодо внесення необхідних змін і доповнень до Митного кодексу України.

2. Контроль за виконанням цього розпорядження покласти на Першого віце-прем'єр-міністра України В.М.Пинзеника.

прем'єр-міністр України

Є. МАРЧУК

**Додаток 5. Лист начальника Бориспільської митниці
С.Г. Діденка від 15.06.80 № 12-07/1091 Першому заступнику
командира Бориспільського авіазагону Б.Р. Шахсуварову**

**Первому заместителю командира
Бориспольского авиаотряда**

15.06.80 г.

12-07/1091

тов. Шахсуварову Б.Р.

**О порядке осуществления (реализации) мероприятий
по внедрению технологии ускоренного оформления
прибывающих пассажиров по схеме “зеленый — красный”**

В связи с началом работ по осуществлению мероприятий по внедрению технологии ускоренного таможенного оформления пассажиров, прибывающих на рейсах загранследования, по схеме “зеленый – красный” коридор просим обратить Ваше внимание на предлагаемую очередность их выполнения и дать соответствующие указания службам авиаотряда.

1. Очередность выполнения инженерно-технических мероприятий

1.1. Установка автоматических контрольных пунктов (АКП) на выходе из зала таможенного контроля “Прилет” (“А” — здесь и далее в тексте обозначения по прилагаемой схеме).

1.2. Сборка панелей из металлических конструкций внутренних перегородок (“Б”) без их монтажа на стойках внутри зала до введения в эксплуатацию АКП.

1.3. Демонтаж тумбы паспортного контроля (“В”) в зале таможенного контроля “Прилет” и транспортера отбора группового багажа (“Г”).

1.4. Перенос кондиционера КТ-2.1 на позицию (“Д”), не препятствующую установке поперечной внутренней перегородки.

1.5. Замена дверей (“Е”) из зала таможенного контроля “Прилет” в смежные и внутренние помещения на выполненные из металлического профиля. В необходимых случаях направление открывания дверей изменяется (по прилагаемой схеме).

1.6. Установка на дверях в служебный проход (3) и в зону тщательного досмотра кодовых механических замков с набором кода со стороны зала таможенного контроля “Прилет”.

1.7. Разделявание входа в “красный коридор” (2) или согласно Вашему предложению — двух входов с закрываемыми дверьми с проемами в свету не менее 130 см каждый (1) с установкой перед ними разделительного барьера в направлении зала выставления багажа.

1.8. Подводка линий энергопитания к местам установки рентгенаппаратов (5).

1.9. Установка подсвечиваемых информационных табло с информацией о порядке прохождения пассажирами таможенного контроля и условий выбора ими “зеленого” или “красного” коридоров.

1.10. Монтаж подготовленных (п. 1.2) панелей внутренних перегородок зала таможенного контроля “Прилет” на вертикальных стойках.

2. Информационно-организационные мероприятия

2.1. Нанесение на подсвечиваемых табло (п. 1.9) текста официальной информации (количество языков — на Ваше усмотрение, но не менее 3 общепринятых (кроме русского) — английско-го, немецкого, французского). Текст информации прилагается.

2.2. На входах в “зеленый” и “красный” коридоры вывешиваются цветные подсвечиваемые табло с надписью “ЗЕЛЕНЫЙ КОРИДОР” и “КРАСНЫЙ КОРИДОР” на русском и иностранных языках. На зеленом табло кроме того пишется “Ничего для декларирования” мелким шрифтом.

2.3. Подготовка звукового текста (магнитофонной записи) информации на различных языках для трансляции в залах выставления багажа и паспортного контроля “Прилет”.

2.4. Использование звукового текста информации на самолетах, прибывающих рейсом заграничного следования с использованием бортовой системы звуковой информации непосредственно перед посадкой в аэропорту Борисполь.

Считаем, что выполнение перечисленных мероприятий не в полном объеме или в измененной последовательности не даст возмож-

ности ввести в действие технологию “зеленого — красного” коридоров, а, следовательно, не позволит выполнить поставленную Национальным комитетом задачу по упрощению формальностей при международных воздушных перевозках, по сокращению времени пребывания в аэропортах прибывающих из-за границы пассажиров.

Приложение: на 3 листах.

Начальник таможни

С.Г. Диденко

Приложение
к исх. № 12-07/1091 от 15.06.80

Т Е К С Т

**официальной информации о порядке таможенного контроля
прибывших из-за границы пассажиров по технологии
“зеленого — красного” коридоров**

УВАЖАЕМЫЕ ПАССАЖИРЫ

Мы приветствуем Вас в аэропорту “Борисполь”, аэропорту столицы Украины города Киева и просим ознакомиться с порядком прохождения таможенных формальностей.

Примечание. Текст преамбулы может быть изменен или дополнен на усмотрение администрации аэропорта.

Пассажиры, которые не имеют при себе или в несопровождаемом багаже предметов, требующих таможенного оформления, не заполняют таможенную декларацию и следуют через “зеленый” коридор.

Пассажиры, которые имеют при себе или в несопровождаемом багаже предметы, требующие таможенного оформления, заполняют таможенную декларацию и следуют через “красный” коридор.

ВНИМАНИЕ!

Если у Вас есть несопровождаемый багаж, отправленный в СССР другим самолетом, по железной дороге или морем, **ОБЯЗАТЕЛЬНО** заявите об этом сотруднику таможни в “красном” коридоре.

ТАМОЖЕННОМУ ОФОРМЛЕНИЮ ПОДЛЕЖАТ СЛЕДУЮЩИЕ ПРЕДМЕТЫ:

- наличная иностранная валюта в сумме, превышающей 50 долларов США или их эквивалент;
- драгоценные металлы и камни, жемчуг, а также ювелирные и другие изделия из этих металлов, камней и жемчуга общей стоимостью, превышающей 500 рублей;
- предметы, представляющие значительную художественную, историческую, научную или иную культурную ценность;
- вещи и ценности, облагаемые таможенной пошлиной (например, подарки общей стоимостью свыше 500 рублей по государственным розничным ценам, предметы, предназначенные для обмена, продажи, формирования имущества кооператива, использования индивидуальной трудовой деятельности и т. п.);
- только те произведения печати, рукописи, клише, негативы, отснятые фото пленки, фотоснимки, киноленты, видеозаписи, носители магнитной информации для ЭВМ, грампластинки и другие звукозаписи, рисунки и иные печатные и изобразительные материалы, которые направлены на подрыв советского государственного и общественного строя, нарушение территориальной целостности и политической независимости, государственного суверенитета, пропагандирующие войну, терроризм, насилие, расизм и его разновидности: сионизм, антисемитизм, фашизм, национальную исключительность и религиозную ненависть, а также материалы порнографического и вульгарно-эротического содержания;
- предметы, провозимые в багаже в качестве груза, не принадлежащие лично пассажиру, предназначенные для организаций, предприятий и учреждений;
- предметы, запрещенные к ввозу в СССР, а именно:
 - оружие всякого рода военных образцов и боеприпасы к нему;
 - наркотические и психотропные вещества, а также приспособления для курения опия и гашиша;

— предметы, ввоз которых запрещен в соответствии с законодательством СССР (например, советская валюта, жемчуг, сверх установленных норм и т. п.).

Такие предметы предъявляются к таможенному оформлению вместе с таможенной декларацией.

СОВЕТ

Если Вы сомневаетесь в том, какой коридор выбрать, — идите в “красный” — Вы разрешите Ваши и наши сомнения и это не займет у Вас слишком много времени.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

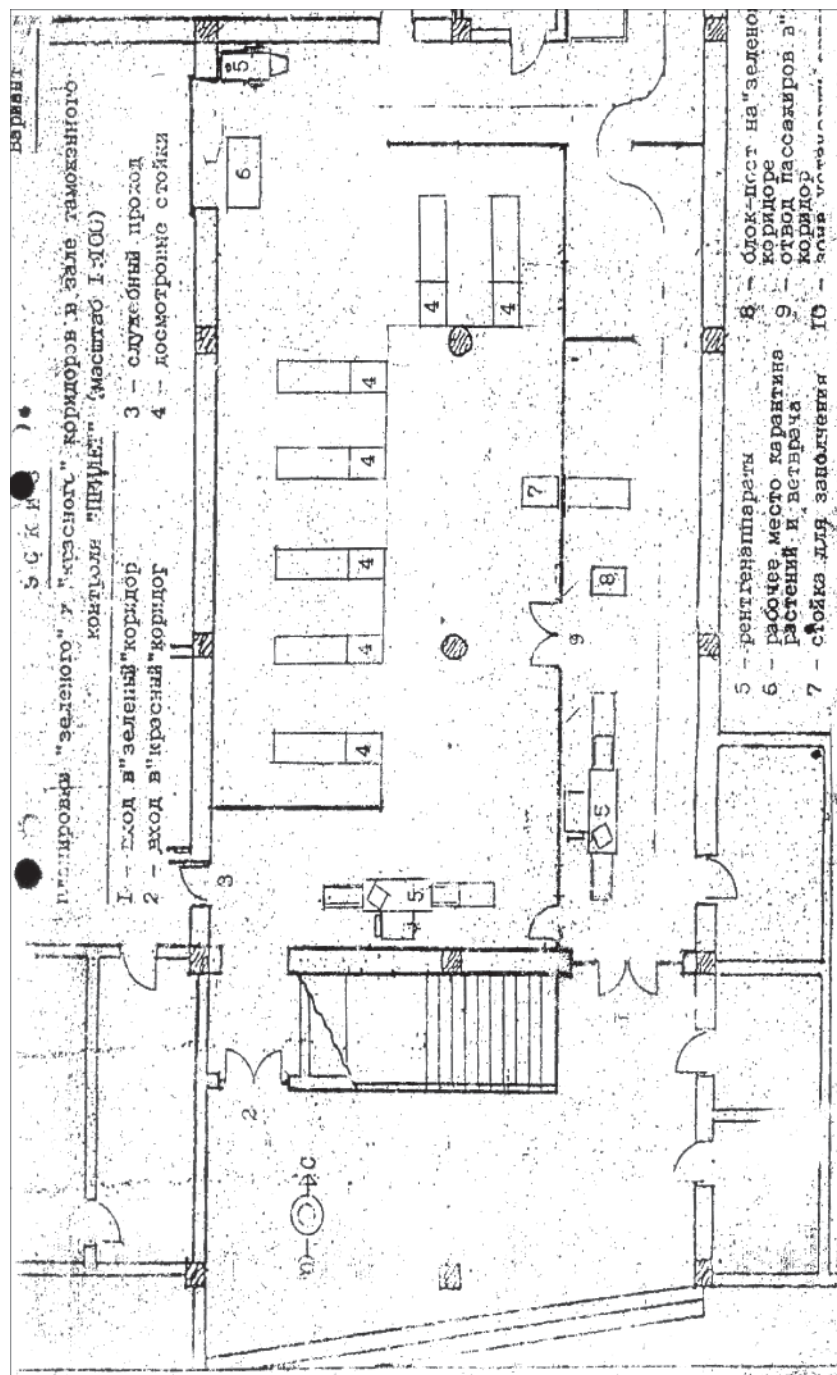
Обнаруженные у граждан вещи и ценности, подлежащие таможенному обложению и не предъявленные к таможенному оформлению, оплачиваются таможенной пошлиной в размере 200 процентов Ставки.

В случаях, предусмотренных Таможенным кодексом Союза ССР, предметы, валюта и ценности, провозимые скрыто от таможенного контроля или с уклонением от него, могут быть конфискованы как предметы контрабанды с наложением штрафа на виновное лицо.

ПОМНИТЕ!

Сотрудник таможни имеет право останавливать в “зеленом” коридоре граждан при наличии оснований полагать, что они имеют при себе или в несопровождаемом багаже предметы, требующие таможенного оформления.

БЛАГОДАРИМ ЗА ВНИМАНИЕ. УВЕРЕНЫ, ЧТО, ВЫПОЛНИВ ТРЕБОВАНИЯ НАШИХ ТАМОЖЕННЫХ ПРАВИЛ, ВЫ ОСТАНЕТЕСЬ ДОВОЛЬНЫ РАБОТОЙ ТАМОЖНИ, И ОНА НЕ ДОСТАВИТ ВАМ ХЛОПОТ И ОГОРЧЕНИЙ.



Додаток 6. Лист Голови ДМКУ Л. Деркача від 02.11.95 № 11/1-4721 Віце-прем'єр-міністру України В.М. Пинзенику — про результати експерименту



ДЕРЖАВНИЙ МИТНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

252055, м. Київ, провулок Політехнічний, 4-а
Телефони: (044) 446-51-86, 446-92-41, телетайп: 631710 «Аксиз»
Телефакс: (044) 446-51-86

№ 11/1-4721 Віце - прем'єр - міністру України
На № _____ від _____ Пинзенику В.М.

Шановний Вікторе Михайловичу!

Відповідно до Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 серпня 1995 року №474-Р інформуємо про результати експерименту з оформлення митних формальностей за принципом "зеленого і червоного коридорів", який проводився заінтересованими відомствами в аеропорту "Бориспіль" з 28 серпня по 15 жовтня ц.р.

Метою експерименту було практично перевірити та підтвердити можливість запровадження спеціального митного режиму огляду речей громадян, що перетинають митний кордон, передбаченого ст.36 Митного кодексу України, але не запровадженого до цього часу на території України. Для практичної реалізації експерименту спільно з Укрaviaтрансом було розроблено План організаційних заходів по підготовці і проведенню експерименту в аеропорту "Бориспіль" з оформлення митних формальностей за принципом "зеленого і червоного коридорів". Бориспільською митницею була опрацьована Тимчасова технологія митного оформлення громадян у зонах спрощеного контролю. Принциповою різницею при оформленні у спрощеному порядку є надання дозволу громадянам на проходження митного контролю без заповнення митних декларацій за умови, що наявні у громадянина предмети, валюта та цінності не виходять за діючі на сьогодні межі норми безперешкодного переміщення через кордон та не підпадають під категорії предметів, на переміщення яких через митний кордон України встановлено обмеження або заборони.

Статистичні дані, отримані в ході експерименту, свідчать, що на протязі часу проведення експерименту "зеленим коридором" скористалося близько 8 відсотків від загального пасажиропотоку, який прослідкував через аеропорт. В період проведення експерименту відповідними нормативами в Україні було змінено допустиму норму безмитного вивезення більше ніж у 2 рази, що дало можливість порівняти ефективність "зеленого коридору" після підвищення зазначеної норми.

Висновки.

Ефективність використання "зеленого коридору" можна підвищити за умови вжиття додаткових заходів:

- затвердження переліку предметів, валюти та цінностей, які

Зам. 460-30000. 1994 р. Київ, друк. КВЦ «Імпіпрес».

Закінчення дод. 6

- 2 -

підлягають обов'язковому декларуванню, як це передбачено абз. 1 ст. 46 Митного кодексу України (додаток 2),

- внесення змін до митного законодавства України в напрямку лібералізації обмежень щодо переміщення через кордон України продуктів харчування (додаток 3),
- внесення змін до поняття "товарної партії" (додаток 3),
- внесення змін до вимог стосовно переміщення через кордон дослідних виробів (додаток 3),
- запровадження відповідних організаційно-технічних заходів щодо належного облаштування "зеленого та червоного коридорів", зокрема наладження в пункті пропуску ефективного попереднього інформування авіапасажирів про наявність та умови проходження через "зелений коридор", яке дало б пасажирові можливість оперативно зорієнтуватися у питаннях вибору для себе відповідного "коридору" та міри відповідальності у випадку спроби порушення митних правил (додаток 1).

Крім цього, у ході експерименту набуто певного досвіду з питань організації митного контролю.

Запровадження "зеленого коридора" суттєво скорочує час на ознайомлення пасажирів з правилами, на очікування ними своєї черги у великому пасажиропотоці, виключає затрати часу на заповнення митної декларації, максимально скорочує час перебування пасажирів у пункті пропуску, що відповідає вимогам міжнародних норм ІКАО та сприяє формуванню позитивного ставлення українських та зарубіжних громадян до митної служби України, незважаючи на характер її роботи, та до України в цілому як цивілізованої держави, яка з повагою ставиться до своїх гостей та співвітчизників.

Позиції.

Виходячи з вищевикладеного, вважаємо за доцільне розповсюдити набутий досвід організації технології митного оформлення авіапасажирів, їх багажу та ручної поклажі в інших міжнародних аеропортах України з великими пасажиропотоками.

У зв'язку з необхідністю відповідного технічного переобладнання адміністрацією аеропортів оглядових залів, пов'язаного з додатковими матеріальними затратами, проведенням відповідної підготовки митних підрозділів пропонується запроваджувати режим "зеленого - червоного коридорів" після попереднього опрацювання та вирішення цих проблем в кожному конкретному аеропорту. Такий підхід до вирішення зазначених проблем, погоджений з УкрaviaТрансом, дозволить заінтересованим відомствам провести комплексну підготовку та запровадження спрощеного режиму у плановому порядку без зриву строків на обґрунтованих підставах. За повідомленням МЗС України додаткових організаційних заходів з боку МЗС з поставленого питання не потрібно.

Додаток : на 3 арк.

З повагою,
Голова Комітету

 Л. Деркач

Додаток 7. Бланк Property Irregularity Report (PIR)

TRANSIAERO AIRLINES		Property Irregularity Report (PIR)		FOR CHECKED BAGGAGE ДЛЯ ЗАРЕГИСТР. БАГАЖА (TO BE FILLED IN BLOCK LETTERS) (ПИСАТЬ ПЕЧАТНЫМИ БУКВАМИ)	
Priority	Address(es)				
Originator	LL	Date	Time	Place where bag was lost seen/Место, где багаж видели последний раз	
				Destination on Baggage Tag/Направление на багажные бирки	
A/H/L					
Airport/s/n	Carrier/AK	Number of bags/Количество			
NM	Passenger's surname and name on bag (if different) / Имя пассажира и имя на багажной бирке				
IT	Pas. Initials/Ф.И.О.				
TN	Carrier - bag tag number/AK - номер бирки / Carrier - bag tag number/AK - номер бирки				
TC	Colour/Цвет Type/Тип Descr/Поясн. / Colour/Цвет Type/Тип Descr/Поясн. / Colour/Цвет Type/Тип Descr/Поясн. / Colour/Цвет Type/Тип Descr/Поясн. / Colour/Цвет Type/Тип Descr/Поясн.				
RT	Routing and/or locations to be traced/Маршрут				
FD	Carrier Flight number/Рейс / Date/Дата / Carrier Flight number/Рейс / Date/Дата / Carrier Flight number/Рейс / Date/Дата				
BI	Brand name of bag/Branding outside identification/Тег бирки/Служебные тегирование (1) Name and/or initials on bag/Имя на бирке Other markings/Др. отметки Total stickers on bag/Полное количество этикеток				
BI	Brand name of bag/Branding outside identification/Тег бирки/Служебные тегирование (2) Name and/or initials on bag/Имя на бирке Other markings/Др. отметки Total stickers on bag/Полное количество этикеток				
BI	Brand name of bag/Branding outside identification/Тег бирки/Служебные тегирование (3) Name and/or initials on bag/Имя на бирке Other markings/Др. отметки Total stickers on bag/Полное количество этикеток				
BI	Brand name of bag/Branding outside identification/Тег бирки/Служебные тегирование (4) Name and/or initials on bag/Имя на бирке Other markings/Др. отметки Total stickers on bag/Полное количество этикеток				
BI	Brand name of bag/Branding outside identification/Тег бирки/Служебные тегирование (5) Name and/or initials on bag/Имя на бирке Other markings/Др. отметки Total stickers on bag/Полное количество этикеток				
CN	Contents (no more than 4 distinctive items)/Содержимое (не более 4-х предметов) (1)				
CN	Contents (no more than 4 distinctive items)/Содержимое (не более 4-х предметов) (2)				
CN	Contents (no more than 4 distinctive items)/Содержимое (не более 4-х предметов) (3)				
CN	Contents (no more than 4 distinctive items)/Содержимое (не более 4-х предметов) (4)				
CN	Contents (no more than 4 distinctive items)/Содержимое (не более 4-х предметов) (5)				
FI	Forwarding instructions/Дополнительные инструкции				
Supplementary information/Дополнительная информация					
Ticket number/Номер авиабилета		Passport number/Номер паспорта		Weight of missing pc(s) / Total weight of old bag(s)/Общий вес	
TK		PN		BW	
Passenger's permanent address and phone number/Адрес и телефон		Temporary address and phone number, dates from to/Контактный адрес и телефон			
PA		TA			
Local delivery instructions/Инструкции по доставке		How and when the bag was received/Место получения багажа			
LD					
Forwarding instructions/Дополнительная информация		Where the bag was located/Место обнаружения багажа		Code of Combination lock/Код замка	
FI		Delivery information/Информация по доставке		Bag(s) found (as to report) and where found/Если сумка не была, то указать код	
Language/Russ		Reason for loss/Причины потери багажа		Key(s) attached/Ключ приложен	
LA English Other Specify		RL		YES/DA NO/NET	
INSURANCE СТРАХОВКА YES/DA NO/NET		Company official's name, stamp, PHONE NUMBER/ Штамп представителя АК			
AG		This report does not involve any acknowledgement of liability			
AGENTS SIGNATURE/ПОДПИСЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ		PASSENGERS SIGNATURE/ПОДПИСЬ ПАССАЖИРА			

Додаток 8

Міністерство транспорту України
Державний департамент авіаційного транспорту
АК “Українсько-Середземноморські Авіалінії”

ЗАТВЕРДЖЕНО
Наказом Генерального директора
АК від 25.08.2000 № 46/2

І Н С Т Р У К Ц І Я
з охорони праці № УТК-11-ОП
інженерно-технічного персоналу при технічному
обслуговуванні планера та висотної системи

м. Київ

Дана інструкція розповсюджується на виробничі процеси технічного обслуговування планера та висотної системи літаків у ангарах, ангарних сховищах, критих доках та місцях стоянок.

До виконання робіт з технічного обслуговування планера та висотної системи допускаються інженерно-технічні працівники, які вивчили планер та висотну систему певного типу літаків та мають допуск, оформлений у встановленому порядку.

1. Загальні положення

1.1. При виконанні технічного обслуговування (ТО) планера та висотної системи літака на працюючих можуть впливати такі небезпечні та шкідливі виробничі фактори:

- самохідні машини та машини, які переміщують вручну, механізми, устаткування з забезпечення робіт, а також їх незахищені частини;
- виступаючі частини планера літака та його обладнання;

- рухомі частини планера та висотної системи літака, які мають шарнірну підвіску;
- зйомні частини планера літака, які не мають петель підвіски і здержуються спеціальними замками;
- повітряні атмосферні потоки (вітер);
- падаючі вироби авіаційної техніки, інструмент, устаткування та матеріали;
- розміщення робочого місця або робочої зони поблизу від неогорожених перепадів на висоті 1,3 метра і більше;
- захаращення робочих місць і робочих зон у салонах, вантажних та технічних відсіках планера літака виробами авіаційної техніки, устаткуванням, матеріалами, тимчасовими комунікаціями, постачання інструментом та пристроями стисненого повітря, електричної енергії;
- підвищене ковзання (внаслідок обледеніння, вологості, замаслювання) опорних поверхонь планера та пристроїв з забезпечення безпечного проведення робіт (трапи, стрем'янки, драбини тощо), по яких переміщується обслуговуючий персонал;
- підвищена температура поверхонь агрегатів та трубопроводів висотного обладнання при перевірці герметичності їх з'єднань при працюючій силовій установці;
- підвищена температура повітря при застосуванні аеродромних підігрівачів для зниження обледеніння та снігу з обшивки планера, дренажних пристроїв, а також для просушки окремих конструкцій планера;
- підвищена температура поверхонь планера в умовах підвищених температур зовнішнього повітря та впливу сонячної радіації;
- знижена температура поверхонь планера та інших деталей конструкції, а також поверхонь висотної системи літака в умовах негативних температур природного середовища;
- стружка оброблювальних матеріалів, що розлітається, при виконанні робіт з ремонту обшивки та силового набору планера літака;
- гострі кромки, шерстки на поверхнях обшивки та деталях конструкції планера, а також інструменту при виконанні робіт з ремонту планера та висотної системи літака;
- підвищена загазованість у салонах, вантажних, службових та технічних відсіках планера літака при застосуванні аеродромних підігрівачів, а також розчинників, епоксидних сумішей, лакофарбових матеріалів та інших речовин;

- наявність напруги електричної мережі, замикання якої може вразити персонал при експлуатації та ремонті електроагрегатів;
- наявність статичної електрики при зливанні палива з паливних баків;
- відсутність або недостатнє освітлення в службових, технічних, вантажних відсіках, підпільному просторі літака, в нішах опор літака тощо;
- підвищена яскравість світла, прямий та відображений блиск поверхонь при застосуванні переносних світильників та дзеркал у просторах планера при огляді та ремонті;
- підвищена вологість одягу та взуття;
- шкідливі речовини, які є у складі лакофарбових, епоксидних, паливно-мастильних матеріалів, миючих засобів, які використовуються при ТО планера та висотної системи літака;
- підвищені рівні шуму при працюючих силових установках літаків;
- фізичні перевантаження при підйомі та переміщенні частин планера та висотної системи літака.

1.2. Особи, які виконують роботи на планері та висотній системі літака, незалежно від досвіду та стажу роботи повинні своєчасно та у повному обсязі пройти усі види інструктажів з охорони праці. Особи, які не пройшли інструктаж, до роботи НЕ ДОПУСКАЮТЬСЯ.

1.3. Види інструктажу:

Вступний інструктаж — проводить служба охорони праці при прийнятті на роботу.

1.3.1. *Первинний на робочому місці, повторний, позаплановий інструктажі* — проводить відповідний інструктор зі спеціальності, головний інженер.

1.3.2. *Повторний* інструктаж проводиться 1 раз у квартал.

1.3.3. *Позаплановий* інструктаж проводиться при порушенні вимог цього Положення або при зміні технології обслуговування.

1.4. Особи, які виконують роботи на планері та висотній системі літака, повинні вміти надавати першу медичну допомогу, дотримуватись встановленого режиму робочого часу та часу відпочинку.

2. Вимоги безпеки перед початком роботи

2.1. Місця стоянок літаків, на яких виконується ТО планера та висотної системи, повинні бути обладнані первинними засобами пожежогасіння та засобами пожежної техніки.

2.2. Швидкість вітру, при якій можна виконувати технічне обслуговування планера та висотної системи літака, встановлюється керівництвом авіапідприємства.

2.3. Маршрути обходу для огляду обшивки планера літака та його конструктивних елементів повинні усунути зіткнення обслуговуючого персоналу з виступаючими частинами планера та його обладнання.

2.4. Стрем'янки, які використовуються при ТО планера та висотної системи літака, повинні мати огороження робочих площадок — 1 метр.

2.5. Пристрої (стрем'янки, підставки, драбини, люльки, трапи) при виконанні робіт встановити так, щоб була відсутня необхідність переміщення центру ваги працюючого за межі робочої площадки пристрою.

2.6. Верхові опорні площадки саморушних засобів механізації установити точно на висоті отворів планера з зазором не більше 0,02 м. Переміщення обслуговуючого персоналу по сходінках саморушних засобів дозволяється тільки після прийняття заходів, що виключають їх самовільний рух.

2.7. Перед відкриттям входних дверей вантажних, аварійних та інших люків на їх отворі встановити обмежувальні ремені.

2.8. Рухомі кришки, петлі, стулки, які керуються електро-механічними або гідравлічними приводами, та рухомі частини названих виробів повинні фіксуватись механічними пристроями.

3. Вимоги безпеки під час роботи

3.1. Використання легкозаймистих та горючих рідин для очищення поверхонь всередині планера та в частинах висотної системи літака допускати тільки при використанні ванночок, піддонів, волосяних щіток та салфеток із бавовняних тканин засобами, які виключають розлив та розбризкування.

Ці роботи забороняється поєднувати з використанням джерел тепла, які не відповідають вимогам пожежної та вибухової безпеки, з вимкненням та вимкненням джерел та споживачів електроенергії у літаку та безпосередньо біля нього, а також з роботами, при яких можливе утворення іскор.

Продовження робіт з ТО планера та висотної системи літака після використання легкозаймистих та горючих рідин усередині планера дозволяється тільки після провітрювання та знищення парів використовуваних рідин до межі допустимих значень.

3.2. Розпакування скляних ампул з гідрофобізуючою рідиною для обробки поверхні лобового силікатного скла кабін екіпажу літака необхідно робити пінцетами у спеціальних місткостях з метою виключення попадання скла та гідрофобізуючої рідини на незахищені поверхні шкіри обслуговуючого персоналу та деталі літака.

3.3. При перевірці на дотик рукою герметичності гарячих воздуховодів та їх з'єднань з агрегатами висотної системи (у доступних місцях) при працюючій силовій установці літака використовувати бавовняні рукавиці.

3.4. При роботі всередині паливних баків — кесонів з метою усунення негерметичності призначити бригаду в складі не менше трьох чоловік, які вивчили правила безпеки при роботі всередині паливних резервуарів. Бригада виконує роботу тільки в одному баці і тільки: по карт - наряду. Один з членів бригади повинен знаходитись зовні бака для надання, при необхідності, допомоги та евакуації працюючих усередині бака.

3.5. Злив палива з паливних баків робити згідно з технологічними вказівками по зливу палива для даного типу літака. При злив

палива з паливних баків літака з передньою опорою у випадку можливого критичного змінення задньої центровки літака під хвостову частину фюзеляжу встановити підйомник у встановленому місці.

3.6. При встановленні літака на підйомники у лінію горизонту для підтягування стикувальних болтів по розйому від'ємної частини крила від центральної необхідно:

а) спереду та позаду літака на відстані не менше п'яти метрів встановити попереджувальні знаки безпеки з надписом: **“Обережно! Можливе руйнування літака”**;

б) місце встановлення підйомників на ґрунт очистити до штучного покриття і просушити, якщо в цьому є необхідність. Установлення підйомників на ґрунт дозволяється тільки для літаків вагою до **15 тонн**, при цьому під основу підйомників підкласти дерев'яні щити, призначені спеціально для цих цілей та для даного типу літака;

в) підйом та опускання літака робити підйомниками згідно з технологічними вказівками щодо виконання робіт для даного типу літака;

г) злити паливо з паливних баків повністю.

3.7. При перевірці фюзеляжу літака на герметичність необхідно:

а) зону навколо літака огородити інвентарним огородженням на відстані 2—3 метрів;

б) установити попереджувальні знаки з написом: **“Обережно! Можливий розліт частин планера”**;

в) віддалити людей від небезпечної зони за межі стоянки літака;

г) перевірити роботу пристрою для аварійного зниження тиску повітря у фюзеляжі.

Рівень шуму навколишнього середовища не повинен перевищувати **50 Дб**.

Швидкість нарощування тиску повітря у фюзеляжі не повинна перевищувати установлених технологічними вказівками щодо виконання регламентних робіт для даного типу літака.

3.8. Технічне обслуговування планера та висотної системи для запобігання опіку або обмороження при доторканні до поверхні, яка має відповідно підвищену або знижену температуру, викону-

вати в спецодязі, який виключає доторкання до поверхні відкритих частин тіла.

3.9. При виконанні робіт з ремонту обшивки та силового набору планера передбачити заходи, які запобігають розкиданню металевієї стружки, утворенню гострих кромek тощо.

3.10. При застосуванні аеродромних підігрівачів слід запобігати попаданню струму гарячого повітря на відкриті частини тіла.

3.11. При тимчасовому припиненні робіт усередині фюзеляжу на всі відкриті отвори підлог, дверей, аварійних люків, бокових та стельових ніш у вантажних, службових та технічних відсіках встановити технологічні кришки, заглушки.

3.12. Транспортування вручну виробів аварійної техніки або потрібних матеріалів усередину планера літака та всередину фюзеляжу при їх вазі не більше 10 кг допускається одним працюючим, більше — двома. При вазі більше 30 кг транспортувати, використовуючи транспортні засоби.

4. Вимоги безпеки після закінчення роботи

4.1. Процеси очистки та мийки планера та частин висотної системи літака знищення та нанесення лакофарбових покриттів, заміна змазки, злив ППМ та дозаправка, приготування шпакльовок для ремонту обшивки планера літака, а також утилізація застосованих шкідливих речовин не повинні забруднювати навколишнє середовище і мають бути прибрані з місця стоянки літака одразу після закінчення робіт.

4.2. Використані спецрідини, мотлох та брудні обтиральні матеріали скласти у металеві ящики з кришками і віддалити від місця стоянки літака у спеціально відведені місця на відстань більше ніж 25 метрів від стоянки.

5. Вимоги безпеки в аварійних ситуаціях

5.1. Забороняється транспортування виробів авіаційної техніки та матеріалів вагою більше 10 кг усередину планера по приставних та бортових драбинах.

5.2. Забороняється зберігання виробів авіаційної техніки та матеріалів, необхідних для виконання робіт, усередині планера літака та його відсіках.

5.3. Зберігання виробів авіаційної техніки до початку монтажу та початкових матеріалів до початку їх застосування у фюзеляжу допускається тільки у технічних відсіках або контейнерах в кількості, необхідній для виконання конкретних робіт.

5.4. Спецрідини та паливно-мастильні матеріали зберігаються в закритій тарі.

5.5. Забороняється класти інструменти та пристрої на обшивку планера. Інструмент повинен бути зложений у спеціальні інструментальні сортовики.

5.6. Обладнання, пристрої та інструменти, які застосовуються для виконання робіт усередині фюзеляжу літака, не повинні захацувати маршрути переходу обслуговуючого персоналу, мають бути надійно установлені або закріплені з метою запобігання падіння при доторканні до них або при струсі літака.

5.7. З метою запобігання пожежам, інструменти та пристрої, які випромінюють теплову енергію (паяльники, переносні світильники тощо), розміщувати в місцях, які виключають їх безпосередній контакт з поверхнями обладнання літака.

5.8. Розміщення тимчасових енергетичних комунікацій усередині фюзеляжу повинне виключити їх механічне та термічне руйнування, а також не захацувати маршрути переміщення працюючих.

5.9. При попаданні під напругу працюючого живлення літака негайно вимкнути та вжити заходів для надання допомоги потерпілому.

5.10. При травмуванні, отруєнні або раптовому захворюванні особу, яка брала участь у ТО планера та висотної системи, негайно визволити з-під дії вражаючого фактора, надати першу медичну допомогу, відправити до медичної частини, в екстремальній ситуації — визвати швидку медичну допомогу.

5.11. Про нещасний випадок негайно повідомити керівника робіт і службу охорони праці авіакомпанії.

Перелік нормативних документів:

ГОСТ 12.2.003-74

ГОСТ 12.2.061-81

ГОСТ 12.2.062-81

ОСТ 54 71001-82

Директор по ІТР

Л.К. Співаков

Узгоджено:

Начальник відділу ОП і ТБ

Начальник юридичного відділу

І.С. Горюнов

О.З. Шафорост

РУКОВОДСТВО ПО БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ IATA

Вступление

“IATA Dangerous Goods Regulations” (Руководство по безопасной перевозке опасных грузов IATA, далее IATA DGR) издается с целью обеспечения выполнения всех необходимых процедур, связанных с безопасной перевозкой по воздуху веществ или субстанций (далее — грузов), которые могут характеризоваться как опасные, на всех коммерческих воздушных судах (ВС).

Эта программа является руководством для организации процесса обучения персонала вопросам, связанным с безопасной перевозкой по воздуху опасных грузов, согласно всем требованиям и рекомендациям, изложенным в действующем издании IATA DGR.

В 1953 году авиакомпания — члены IATA — официально признали возросшую необходимость в транспортировке по воздуху грузов, характеризующихся как опасные, которые при невыполнении необходимых процедур обработки, а также при несоблюдении условий транспортировки могут неблагоприятно повлиять на безопасность пассажиров, экипажа и ВС, на борту которого подобного рода грузы перевозятся. Опыт показывает, что большинство опасных грузов могут безопасно транспортироваться по воздуху при условии, что они правильно упакованы, и их количество на борту ВС не превышает максимально допустимого. Используя опыт авиакомпаний, а также знания специфических характеристик различных веществ и субстанций, полученных при исследовании их поведения в условиях, сопоставимых с условиями транспортировки по воздуху, IATA разработала первое руководство по безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху. Первое издание IATA DGR вышло в свет в 1956 году.

В основу IATA DGR положено Приложение 18 к Чикагской Конвенции о Международной гражданской авиации¹. Оно включает в

¹ Annex 18 to the Chicago Convention on International Civil Aviation.

² Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284-AN/905).

себя все рекомендации и требования, содержащиеся в Приложении 18, а также в Технических инструкциях по безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху ИКАО². В дополнение к этому, издание IATA DGR включает в себя более жесткие требования к перевозке опасных грузов по воздуху.

Изучение требований, правил и рекомендаций, изложенных в действующем издании IATA DGR, необходимо для достижения основной цели, стоящей перед работниками гражданской авиации, — обеспечения безопасности полетов.

Эта программа разработана в соответствии с рекомендациями, изложенными в действующем издании IATA DGR³. Согласно этим рекомендациям, лицо, производящее обучение персонала, должно иметь соответствующие сертификаты, дающие ему право на осуществление подобного рода деятельности. Обучение должно проводиться в строгом соответствии с утвержденными программами по обучению персонала. Программы обучения различных категорий персонала должны соответствовать таблице 1.5.A⁴. По необходимости они могут быть расширены введением дополнительных тем. Персонал должен пройти обучение по всем вопросам, входящим в его компетенцию. Лица, прошедшие обучение по этой программе, должны быть способны:

- 1) правильно использовать IATA DGR;
- 2) понимать рекомендации и требования, относящиеся к их компетенции;
- 3) различать опасные вещества и субстанции, которые:
 - а) не подлежат перевозке на ВС;
 - б) подлежат перевозке исключительно на грузовых ВС;
 - в) не попадают под правила, изложенные в IATA DGR вообще или в частных случаях;
- 4) различать 9 классов опасных грузов по их принципиальным характеристикам;
- 5) уметь пользоваться алфавитным перечнем опасных грузов⁵;
- 6) уметь проверять, выполнены ли рекомендации по упаковке опасных грузов в полной мере;

³ IATA DGR (effective edition), 1.5. Training Requirements.

⁴ IATA DGR (effective edition), 1.5. Training Requirements (1.5.2.3).

⁵ IATA DGR (effective edition), 4.2. List of Dangerous Goods.

- 7) определять, соблюдены ли количественные ограничения согласно рекомендациям;
- 8) определять, соблюдены ли все рекомендации по маркировке опасных грузов;
- 9) определять, соблюдены ли все соответствующие особые требования государств и перевозчиков;
- 10) корректно действовать в случае обнаружения поврежденных/протекающих упаковок с опасными грузами.

Повторное обучение должно быть проведено не позже, чем через 24 месяца (отсчет ведется со дня окончания предыдущего обучения). Все лица, обученные в соответствии с утвержденной программой, должны пройти тестирование. Выдача свидетельств (сертификатов), подтверждающих факт обучения, производится лишь при условии успешного выполнения заданий теста. Тестирование проводится в последний день обучения. Итогом повторного обучения также является тестирование.

По окончании проведения курса, инструктором составляется отчет, содержащий следующую информацию:

- 1) список лиц, прошедших обучение;
- 2) даты начала и завершения курса обучения;
- 3) перечень документов и литературы, использованных при проведении занятий;
- 4) наименование и адрес организации, проводившей обучение;
- 5) копии сертификатов, подтверждающих, что тест был сдан успешно.

2.0. Классификация и идентификация опасных веществ и субстанций

Опасные вещества и субстанции, в соответствии с рекомендациями экспертов ООН, делятся на девять Классов. Также, в зависимости от степени опасности веществ и субстанций, произведено их разделение на три Группы Упаковки.

Некоторые Классы разделены на Дивизионы, характеризующие разного рода опасность в рамках этого Класса.

Каждый Класс имеет свой порядковый номер, состоящий из одной цифры. Например, Класс 7 — Легковоспламеняющиеся жидкости. Каждый Дивизион также имеет свой порядковый номер, который состоит из двух цифр, первая всегда совпадает с номером Класса, в рамках которого этот Дивизион находится. Например, Дивизион 6.1 — Токсичные субстанции, этот Дивизион относится к Классу 6 — Токсичные и Инфекционные Субстанции.

2.0.1. Полный перечень Классов и Дивизионов, на которые произведено разделение опасных веществ и субстанций согласно рекомендациям экспертов ООН:

Класс 1. — Взрывчатые вещества

- Дивизион 1.1 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе;
- Дивизион 1.2 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью метания, но не создают опасность взрыва в массе;
- Дивизион 1.3 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью возгорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью метания, либо тем и другим одновременно, но не создают опасность взрыва в массе;
- Дивизион 1.4 — вещества и изделия, которые не представляют какой-либо значительной опасности;
- Дивизион 1.5 — вещества, характеризующиеся как нечувствительные, способные взрываться всей массой;
- Дивизион 1.6 — очень нечувствительные изделия, не способные взрываться всей массой.

Класс 2. — Газы

- Дивизион 2.1 — легковоспламеняющиеся газы;
- Дивизион 2.2 — невоспламеняющиеся, нетоксичные газы;
- Дивизион 2.3 — токсичные газы.

Класс 3. — Легковоспламеняющиеся жидкости

(этот Класс не делится на Дивизионы).

Класс 4. — Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

- Дивизион 4.1 — легковоспламеняющиеся твердые вещества;
- Дивизион 4.2 — самовозгорающиеся вещества;
- Дивизион 4.3 — вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой.

Класс 5. — Окисляющие вещества и органические перекиси

- Дивизион 5.1 — окислители;
- Дивизион 5.2 — органические перекиси.

Класс 6. — Токсичные и инфекционные вещества

- Дивизион 6.1 — токсичные вещества;
- Дивизион 6.2 — инфекционные вещества.

Класс 7. — Радиоактивные вещества

(этот Класс не делится на Дивизионы).

Класс 8. — Едкие вещества

(этот Класс не делится на Дивизионы).

Класс 9. — Прочие опасные грузы

(этот Класс не делится на Дивизионы).

2.0.2. В зависимости от уровня опасности, которую представляют те или иные вещества, они также разделяются на следующие Группы Упаковки:

- Группа Упаковки I — наивысший уровень опасности;
- Группа Упаковки II — средний уровень опасности;
- Группа Упаковки III — минимальный уровень опасности.

Группа Упаковки, соответствующая тому или иному опасному веществу, указана в колонке F перечня опасных веществ и субстанций, приведенного в действующем издании IATA DGR⁶.

⁶ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

2.1. Класс 1. — Взрывчатые вещества

2.1.1. Класс 1 включает:

а) взрывчатые вещества, кроме тех, которые слишком опасны для транспортировки, а также тех, которые с точки зрения вида основной опасности относятся к другому Классу;

б) взрывчатые изделия, кроме устройств, содержащих взрывчатые вещества в таком количестве или такого характера, что при случайном возгорании этих веществ или при возникновении иницирующего действия во время транспортировки за пределы устройства не выйдут огонь, дым, горячий воздух или сильный шум;

в) вещества и изделия, не упомянутые выше в подпунктах а) и б), которые изготовлены с целью практического производства взрыва или пиротехнического эффекта.

К Классу 1 не относятся вещества, которые сами по себе не являются взрывчатыми веществами, но которые при определенных условиях могут выделять взрывчатые газы, испарения или пыль.

2.1.2. К транспортировке по воздуху на борту ВС могут быть приняты только те взрывчатые вещества и изделия, которые перечислены в перечне опасных веществ и субстанций, приведенном в действующем издании IATA DGR⁷. Тем не менее, при необходимости, может быть достигнуто обоюдное соглашение между компетентными государственными органами на перевозку взрывчатых веществ или изделий специального назначения.

2.1.3. В перечень опасных веществ и субстанций, приведенный в действующем издании IATA DGR⁸, включены также названия “Articles, explosive, n.o.s.” и “Substances, explosive, n.o.s.” (“Изделия, взрывчатые, н.у.к.” и “Вещества, взрывчатые, н.у.к.”), использующиеся для идентификации веществ и изделий, которые иначе идентифицировать невозможно. Также перечень опасных веществ и субстанций, приведенный в действующем издании

⁷ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

⁸ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

IATA DGR содержит наименования, подобные “Explosive, blasting, Type A” (“Взрывчатые вещества, бризантные, тип А”), включающие в себя ряд взрывчатых веществ, сгруппированных под одним названием, что позволяет избежать чрезмерного расширения перечня и, при необходимости, включать в эти группы новые взрывчатые вещества.

2.1.4. Класс 1 подразделяется на шесть Дивизионов:

Дивизион 1.1 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе (взрыв в массе — взрыв, который практически мгновенно распространяется на весь груз взрывчатых веществ).

Дивизион 1.2 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью метания, но не создают опасность взрыва в массе.

Дивизион 1.3 — вещества и изделия, которые характеризуются опасностью возгорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью метания, либо тем и другим одновременно, но не создают опасность взрыва в массе. Этот Дивизион включает вещества и изделия:

а) которые выделяют значительное количество лучистой теплоты;

б) которые способны возгораться друг за другом, производя при этом незначительный взрывной эффект и/или метательный эффект.

Дивизион 1.4 — вещества и изделия, которые не представляют какой-либо значительной опасности.

Этот Дивизион включает в себя вещества и изделия, представляющие лишь незначительную опасность в случае воспламенения или возникновения инициирующего действия во время транспортировки. Действие взрыва, большей частью, ограничивается упаковкой, при этом не ожидается разбрасывания значительных элементов упаковки или изделия на значительное расстояние. Внешний пожар не должен быть причиной мгновенного взрыва фактически всего содержимого упаковки.

Примечание

Вещества и изделия данного Дивизиона, входящие в состав Группы Совместимости S, должны быть упакованы или сконструированы таким образом, чтобы любые опасные эффекты, возникающие в случае воспламенения или возникновения инициирующего действия во время транспортировки, ограничивались данной упаковкой. При повреждении упаковки в случае пожара весь взрывной эффект или метательный эффект должен ограничиваться в такой степени, чтобы он практически не препятствовал выполнению действий по борьбе с пожаром или выполнению других экстренных действий в непосредственной близости от упаковки.

Дивизион 1.5 — вещества, характеризующиеся как нечувствительные, способные взрываться всей массой.

Этот Дивизион включает взрывчатые вещества, которые обладают настолько низкой чувствительностью, что существует очень малая вероятность их инициирования или перехода от горения к детонации при нормальных условиях транспортировки по воздуху на борту ВС⁹.

Дивизион 1.6 — очень нечувствительные изделия, не способные взрываться всей массой.

Этот Дивизион включает взрывчатые вещества чрезвычайно низкой чувствительности, характеризующиеся как вещества, обладающие малой вероятностью случайного инициирования и дальнейшего распространения взрыва.

Примечание

Опасность от изделий, содержащих взрывчатые вещества, относящиеся к Дивизиону 1.6, ограничивается взрывом одного, отдельно взятого изделия.

2.1.5. Класс 1 разделен также на тринадцать Групп Совместимости, которые определяют типы взрывчатых изделий и веществ, которые считаются совместимыми. Таблица 2.1.5 содержит описание каждой из этих Групп Совместимости применительно к каждому Дивизиону.

⁹ IATA DGR (effective edition), Section 5. Packing, 5.0.4. Condition Normal to Air Transport.

Таблица 2.1.5

Группа совмес- тимости	Дивизион	Классифицированные изделия и вещества
1	2	3
A	1.1	Первичные взрывчатые вещества (ВВ)
B	1.1; 1.2; 1.4	Изделия, содержащие первичные ВВ и не имеющие двух или более эффективных предохранителей. Некоторые изделия, такие как детонаторы закрытого типа для взрывчатки, также включены в эту группу, даже если они не содержат первичных ВВ
C	1.1; 1.2; 1.3; 1.4	Метательные ВВ и другие дефлагрирующие ВВ или изделия, их содержащие
D	1.1; 1.2; 1.4; 1.5	Вторичные детонирующие ВВ, черный порох или изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ, в каждом случае без средств инициирования и метательных зарядов или изделия, содержащие первичные ВВ и имеющие два или более эффективных предохранителя
E	1.1; 1.2; 1.4	Изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ, без средств инициирования, с метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость или гель)
F	1.1; 1.2; 1.3; 1.4	Изделия, содержащие вторичные детонирующие ВВ, с собственными средствами инициирования, с метательным зарядом (кроме изделий, содержащих легковоспламеняющуюся жидкость или гель) или без метательного заряда
G	1.1; 1.2; 1.3; 1.4	Пиротехнические вещества или изделия, содержащие пиротехнические вещества, а также изделия, содержащие как взрывчатые вещества, так и осветительные, зажигательные, слезоточивые или дымообразующие вещества (кроме водоактивируемых изделий или изделий, содержащих белый фосфор, фосфиды или легковоспламеняющиеся жидкости, или гели)

Окончание табл. 2.1.5

1	2	3
Н	1.2; 1.3	Изделия, содержащие как ВВ, так и белый фосфор
Ж	1.1; 1.2; 1.3	Изделия, содержащие как ВВ, так и легковоспламеняющуюся жидкость или гель
К	1.2; 1.3	Изделия, содержащие как ВВ, так и токсичные химические компоненты
Л	1.1; 1.2; 1.3	Взрывчатые изделия и ВВ, представляющие специфическую опасность (водоактивируемые изделия или изделия, содержащие фосфиды и т. п.), что требует изоляции каждого вида
Н	1.6	Изделия, содержащие очень нечувствительные детонирующие субстанции
С	1.4	Вещества и изделия, упакованные или сконструированные таким образом, чтобы любые опасные эффекты, возникающие в случае воспламенения или возникновения инициирующего действия во время транспортировки, ограничивались данной упаковкой, а при повреждении упаковки в случае пожара весь взрывной эффект или метательный эффект должен ограничиваться в такой степени, чтобы он практически не препятствовал выполнению действий по борьбе с пожаром или выполнению других экстренных действий в непосредственной близости от упаковки

В тех случаях, когда в данном пункте употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

— Взрыв в массе — взрыв, который практически мгновенно распространяется на весь груз взрывчатых веществ.

— Взрывчатые вещества вторичные — относительно не чувствительные вещества (или смеси), которые обычно приводятся в действие первичными взрывчатыми веществами с помощью дополнительных зарядов или без них. Такие взрывчатые вещества в зависимости от способа воспламенения или инициирования, а также степени ограничения могут вступать в реакцию как дефлагрирующие взрывчатые вещества, иногда называемые “слабыми” взрывчатыми веществами (используются в метательных и

выбрасывающих зарядах), или как детонирующие взрывчатые вещества, часто называемые мощными взрывчатыми веществами (используются как разрывные заряды). Например, двойная доза метательного вещества при обычном способе воспламенения является дефлагрирующим взрывчатым веществом, но при инициировании интенсивным импульсом этот материал детонирует. Наоборот, такое детонирующее взрывчатое вещество, как тринитротолуол, может воспламениться от огня и при определенных условиях гореть без детонации. Поэтому дефлагрирующие взрывчатые вещества группы совместимости С могут расцениваться как способные к взрыву массой во время транспортировки, и, наоборот, детонирующие взрывчатые вещества группы D в некоторых изделиях могут расцениваться как исключительно пожароопасные.

— Взрывчатые вещества детонирующие — взрывчатые вещества, реакция в которых при обычном их использовании происходит в виде детонации, а не дефлаграции.

— Взрывчатые вещества дефлагрирующие — взрывчатые вещества, реакция в которых при обычном их использовании происходит в виде дефлаграции, а не детонации. К этому виду относятся метательные взрывчатые вещества.

— Взрывчатые вещества инициирующие — взрывчатые вещества, которые даже в очень малых количествах детонируют от контакта с огнем, от слабого удара или от трения; они способны передавать детонацию другим взрывчатым веществам, находящимся рядом с ними. Основными инициирующими взрывчатыми веществами являются фульминат ртути и азид свинца. При транспортировке некоторые взрывчатые вещества, как, например, стифнат свинца, считаются инициирующими из-за их высокой чувствительности к огню, удару и трению. (Оба эти вида чувствительных взрывчатых веществ относятся к первичным взрывчатым веществам).

— Взрывчатые вещества первичные — взрывчатые вещества, обладающие такой чувствительностью, что при обращении с ними требуются особые меры предосторожности.

— Метательный заряд — заряд, предназначенный для выталкивания снаряда из основного изделия без повреждения.

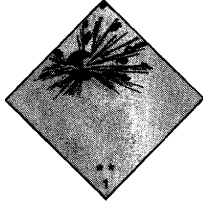
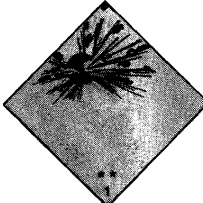
— Средства воспламенения — устройства, предназначенные для возбуждения реакции горения взрывчатых веществ (например, средство воспламенения для метательных зарядов, электровоспламенители, воспламенители ракетного топлива).

— Средства инициирования — устройства, предназначенные для возбуждения детонации во взрывчатых веществах (например, капсули — детонаторы, взрыватели для боеприпасов, трубки детонационные).

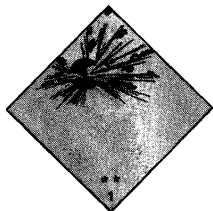
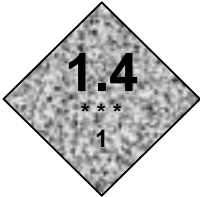
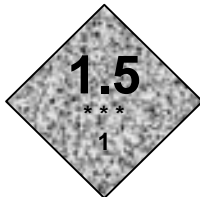
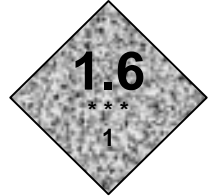
Выражение “снаряженные собственными средствами инициирования” означает, что изделие содержит обычное устройство для подрыва, и считается, что это устройство представляет значительную опасность при перевозке. Выражение, однако, не относится к изделию, упакованному вместе с устройством для инициирования, если это устройство упаковано так, что устраняется опасность детонации в изделии даже при случайном срабатывании инициирующего устройства. Средства инициирования могут быть также установлены в изделии при условии, что они имеют такие предохранители, что в обычных условиях перевозки возникновения детонации в изделии весьма маловероятно.

2.1.6. Сводная таблица для взрывчатых веществ

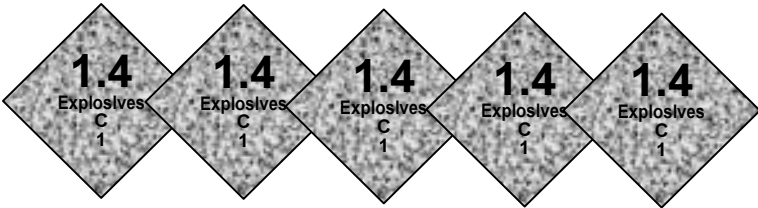
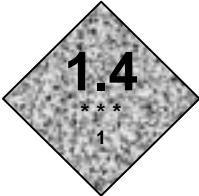
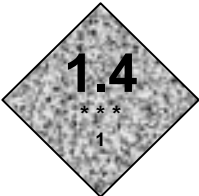
Таблица 2.1.6

Маркировочный ярлык	Наименование/ Дивизион и IMP-код	Описание	Комментарии
1	2	3	4
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.1 REX	Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва в массе	
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.2 REX	Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью метания, но не создают опасность взрыва в массе	ОБЫЧНО ЭТИ ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА ЗАПРЕЩЕНО ПЕРЕВОЗИТЬ

Продолжение табл. 2.1.6

1	2	3	4
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.3 REX RCX — когда разрешено RGX — когда разрешено	Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью возгорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью метания, либо тем и другим одновременно, но не создают опасность взрыва в массе	ПО ВОЗДУХУ НА БОРТУ ВС
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.4 REX	Вещества и изделия, которые не представляют какой-либо значительной опасности	ОБЫЧНО ЭТИ ВЗРЫВЧАТЫЕ ВЕЩЕСТВА ЗАПРЕЩЕНО ПЕРЕВОЗИТЬ ПО ВОЗДУХУ НА БОРТУ ВС
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.5 REX	Вещества, характеризующиеся как нечувствительные, способные взрываться всей массой	
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.6 REX	Очень нечувствительные изделия, не способные взрываться всей массой	

Окончание табл. 2.1.6

Маркировочный ярлык	Наименование/ Дивизион и IMP-код	Описание	Примеры
			Сигнальные огни и т.п.
	Взрывчатые вещества Дивизион 1.4 RXB RXC RXD RXE RXG	Группы Совместимости согласно Таблице 2.1.5	
	Взрывчатое вещество Дивизион 1.4 RXS	Вещества и изделия, упакованные или сконструированные таким образом, чтобы любые опасные эффекты, возникающие в случае воспламенения или возникновения инициирующего действия во время транспортировки, ограничивались данной упаковкой	Определенные типы фейерверков, амуниция и т.п.

2.2. Класс 2. — Газы

2.2.1. Класс 2 включает:

а) вещества, создающие при температуре 50°C (122° F) давление пара в сосуде более, чем 300 кПа (3.0 bar, 43.5 lb/in²);

б) вещества, полностью переходящие в газообразное состояние при температуре 20°C (68°F) и стандартном давлении, равном 101.3 кПа (1.01 bar, 14.7 lb/in²).

Во время транспортировки газ может находиться в следующих физических состояниях:

— сжатый газ — вещество, которое при температуре 20° C (68°F) полностью переходит в газообразное состояние, находящееся в таре под давлением;

— сжиженный газ — это газ, который частично переходит в сжиженное состояние при температуре 20°C (68°F);

— охлажденный сжиженный газ — это газ, который частично переходит в сжиженное состояние под воздействием низких температур;

— растворенный газ — это газ, находящийся в таре под давлением, растворенный в растворителе, который может поглощаться пористым веществом.

Таким образом, к Классу 2 относятся сжатые газы; сжиженные газы; растворенные газы; охлажденные сжиженные газы; смеси газов; смеси одного или более чем одного газа с парами одного или нескольких веществ, относящихся к другим Классам; предметы, заряженные газом; теллур гексафторид; аэрозоли.

Примечание

Газированные напитки не включены в Класс 2.

2.2.2. Класс 2 подразделяется на три Дивизиона:

Дивизион 2.1 — легковоспламеняющиеся газы — это газы, которые при температуре 20°C (68°F) и стандартном давлении, равном 101.3 кПа (1.01 bar, 14.7 lb/in²):

а) могут воспламеняться, имея нижний концентрационный предел воспламенения (по объему) не более 13 % ;

б) имеют область воспламенения не менее 12 % , независимо от значения нижнего предела воспламенения.

Воспламеняемость газа может быть определена опытным путем или путем выполнения расчетов по методу, изложенному в ISO Standard 10156:1990.

Дивизион 2.2 — невоспламеняющиеся, нетоксичные газы — это газы, которые при транспортировке находятся в таре под давлением не менее чем 280 кПа при температуре 20°C, или охлажденные сжиженные газы, которые при этом :

а) являются удушающими газами — это газы, способные вытеснять кислород, находящийся в нормальной атмосфере;

б) являются окисляющими газами — это газы, которые, из-за того, что они содержат кислород, могут послужить причиной возгорания других материалов;

в) не входят ни в какой другой Дивизион.

Дивизион 2.3 — токсичные газы — это газы, которые:

а) являются настолько токсичными или едкими, что могут угрожать здоровью человека;

б) признаны токсичными или едкими для людей после проведения тестирования согласно пункту 3.6.1.5.3. действующего издания IATA DGR¹⁰, ввиду того, что они содержат LC₅₀ в объеме равном или менее 5000 мл/м³.

Примечание

Газы, имеющие характеристики, указанные выше, могут быть идентифицированы как токсичные, с второстепенной угрозой разъедания.

2.2.3. Аэрозоли

Класс 2 также включает аэрозоли. Термин “аэрозоль” означает любую, не перезаряжаемую емкость, выполненную из металла, стекла или пластика, содержащую сжатый, сжиженный или

¹⁰ IATA DGR (effective edition), Section 3. Classification, 3.6.1.5.3. Inhalation Toxicity.

растворенный под давлением газ, при наличии или без жидкости, пасты или порошка, с самозакрывающимся выпускным устройством, которое позволяет выпускать содержимое этой емкости в виде твердых или жидких частиц, находящихся во взвешенном состоянии в газе, в виде пены, пасты или порошка, или в жидком или газообразном состоянии.

Аэрозоль считается легковоспламеняющейся, если она отвечает одному из двух наборов критериев, приведенных ниже, в подпунктах “а” и “б”:

а) испытание аэрозоли приводит к любому из следующих результатов:

1) при полностью открытом клапане может произойти возгорание выбрасываемого материала при соприкосновении с пламенем в течение 5 секунд на расстоянии 150 мм (5,9 дюйма) от выходного отверстия, в результате чего возникает пламя, длина которого в горизонтальной плоскости превышает 450 мм (17,7 дюйма), или при любой степени открытия клапана может произойти выброс пламени и возгорание в непосредственной близости от отверстия клапана;

2) при полностью открытом клапане выбрасываемое вещество, направленное в сосуд с широким горлом, в котором содержится внутренний источник возгорания, вызывает значительное распространение пламени;

3) при полностью открытом клапане выбрасываемое вещество, направленное в закрытый сосуд, в котором содержится внутренний источник возгорания, приводит к взрыву или быстрому сгоранию;

б) аэрозоль содержит легковоспламеняющиеся компоненты, доля которых составляет более 45% по массе или более 250 гр. Легковоспламеняющиеся компоненты представляют собой газы, которые воспламеняются в воздухе при нормальном давлении, или вещества и препараты в жидком виде, которые имеют температуру вспышки ниже или равную 100°C (212°F).

Могут также быть использованы методы стандартных испытаний с применением процедур, подобных тем, которые описаны в подпункте “а”, приводящих к сходным результатам.

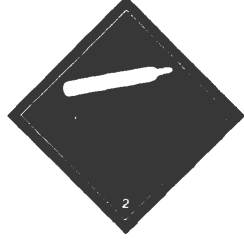
2.2.4. Смеси газов

При идентификации газовых смесей необходимо помнить, что если смесь газов имеет угрозу, ассоциирующуюся более чем с одним Дивизионом, то в этом случае используется следующий принцип:

- Дивизион 2.3 имеет приоритет над всеми остальными дивизионами этого Класа;
- Дивизион 2.1 имеет приоритет над Дивизионом 2.2.

2.2.5. Сводная таблица для газов

Таблица 2.2.5

Маркировочный ярлык	Наименование/ Дивизион и IMP-код	Описание	Комментарии и примеры
1	2	3	4
	Легковоспламеняющийся газ Дивизион 2.1 RFG	Любые сжатые газы, которые, смешиваясь с воздухом в определенных пропорциях, формируют легковоспламеняющуюся смесь	Бутан, водород, пропан, ацетилен, зажигалки и т. п.
	Невоспламеняющийся, нетоксичный газ Дивизион 2.2 RNG RCL	Любые невоспламеняющиеся, нетоксичные сжатые газы	Двуокись углерода, неон, огнетушители, а также сжиженные газы с низкой температурой, такие как жидкий азот или гелий

Окончание табл. 2.2.5

1	2	3	4
	Токсичный газ Дивизион 2.3 RPG	Газы, которые являются настолько токсичными или едкими, что могут угрожать здоровью человека	Большинство токсичных газов запрещено перевозить по воздуху

2.3. Класс 3. — Легковоспламеняющиеся жидкости

2.3.1. К этому Классу относятся жидкости или смеси жидкостей, а также жидкости, содержащие твердые вещества в растворе или суспензии (к примеру, краски, лаки и т. п., за исключением веществ, которые нельзя определенно классифицировать учитывая угрозу, которую они представляют), которые, находясь в закрытом сосуде, выделяют легковоспламеняющиеся пары при температуре не более 60,5°C (141°F), а находясь в открытом сосуде — при температуре не более 65,6°C (150°F). Обычно для таких жидкостей определяется точка вспышки. Точка вспышки — нижнее значение температуры, при нагреве до которого жидкость выделяет пары в таком количестве, что они могут воспламеняться в воздухе. Необходимо помнить, что к этому определению не относится температура, при которой жидкость воспламеняется спонтанно.

Жидкости, имеющие точку вспышки при температуре более 35°C (95°F), не считаются легковоспламеняющимися, согласно действующему изданию IATA DGR¹¹, при условии, что:

1) они не поддерживают горения при проверке их на горение по методу, описанному в пункте 3.3.5. действующего издания IATA DGR¹²; жидкости имеют точку воспламенения, согласно ISO 2592,

¹¹ IATA DGR (effective edition), Section 3. Classification, 3.3.1. Definition, 3.3.1.2.

¹² IATA DGR (effective edition), Section 3 Classification, 3.3.5. Method of Testing for Combustibility for Class 3. Substances.

при температуре более 100°C (212°F), при этом, точка воспламенения — нижнее значение температуры, при нагреве до которого, жидкость выделяет пары в таком количестве, что они могут воспламеняться в воздухе, при этом сама жидкость также возгорается. Обычно значение температуры для точки воспламенения близко к значению температуры для точки вспышки;

3) эти жидкости разбавлены водой, причем содержание воды составляет 90 % от всей массы.

Несмотря ни на что, жидкость, предложенная к перевозке по воздуху при температуре, равной или выше температуры, являющейся точкой вспышки для данной жидкости, должна быть классифицирована как легковоспламеняющаяся жидкость. Как легковоспламеняющиеся также должны быть классифицированы жидкости, температура которых может возрасти при транспортировке до значения, при котором эта жидкость начинает выделять легковоспламеняющиеся пары.

2.3.2. При определении Группы Упаковки для легковоспламеняющихся веществ используют значения температуры, являющейся точкой вспышки для данной жидкости и температуры, при которой данная жидкость начинает кипеть. Для определения Группы Упаковки для легковоспламеняющихся веществ необходимо использовать таблицу 2.3.2.

Класс 3, определение Группы Упаковки для легковоспламеняющихся жидкостей

Таблица 2.3.2

Группа упаковки	Температура, являющаяся точкой вспышки (для закрытого сосуда)	Температура начала кипения жидкости
I	—	менее или равна 35°C
II	менее 23°C	более 35°C
III	равна или более 23°C, но менее или равна 60,5°C	

Для жидкостей, характеризующихся дополнительной опасностью (опасностями), следует учитывать Группу Упаковки, определенную в таблице 2.3.2, а также Группу Упаковки, устанавливаемую с учетом степени дополнительной опасности (опасностей). В таких случаях для установления правильной классификации жидкости следует использовать таблицу. Таким образом, Группа Упаковки, характеризующаяся наиболее жесткими ограничениями, с учетом различных рисков, связанных с данной жидкостью, будет Группой Упаковки для данной жидкости.

2.3.3. Вязкие вещества

Вязкие вещества, такие как краски, полироли, эмали, лаки, клеящие вещества, имеющие точку вспышки при температуре ниже 23°C (73°F), обычно относятся к Группе Упаковки II, однако они могут быть отнесены также к Группе Упаковки III, с учетом следующих факторов:

- а) точки вспышки для закрытого сосуда;
- б) вязкости, выраженной временем истечения в секундах;
- в) результатов испытания на отделение растворителя;
- г) размеров емкости;
- д) наличия другой угрозы.

Таким образом, вязкие вещества, такие как краски, полироли, эмали, лаки, клеящие вещества, имеющие точку вспышки при температуре ниже 23°C, могут быть отнесены к Группе Упаковки III при условии, что:

- а) вязкость и точка вспышки классифицируемого вязкого вещества соответствует таблице 2.3.3;
- б) в результате проведения испытания на отделение растворителя, выделяется менее 3 % чистого растворителя;
- в) объем емкости не превышает 30 л (6,6 галлонов);
- г) вязкое вещество не содержит примеси веществ, которые представляют угрозу Дивизиона 6.1 или Класа 8.

Характеристики вязких веществ, относящихся к Группе Упаковки III

Таблица 2.3.3.

Время истечения (t) в секундах	Диаметр струи (мм)	Точка вспышки (°C, закрытый сосуд)
$20 < t \leq 60$	4	выше 17
$60 < t \leq 100$	4	выше 10
$20 < t \leq 32$	6	выше 5
$32 < t \leq 44$	6	выше ?-1
$44 < t \leq 100$	6	выше ?-5
$100 < t$	6	-5 и ниже

2.3.4. Сводная таблица для легковоспламеняющихся жидкостей

Таблица 2.3.4

Маркировочный ярлык	Наименование/ Дивизион и IMP-код	Описание	Комментарии и примеры
	Легковоспламеняющаяся жидкость Класс 3 RFL	Любая жидкость, имеющая точку вспышки в закрытом сосуде при температуре не более 60,5 °C (141 °F)	Краски, лаки, Алкоголь, некоторые клеи, ацетон, бензин и т. п.

2.4. Класс 4. — Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

2.4.1. Класс 4 подразделяется на три Дивизиона:

Дивизион 4.1 — легковоспламеняющиеся твердые вещества;

Дивизион 4.2 — самовозгорающиеся вещества;

Дивизион 4.3 — вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой.

2.4.2. Дивизион 4.1

К этому Дивизиону относятся: легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, обладающие свойствами самопроизвольно реагировать и подобные им вещества, которые подвержены сильной экзотермической реакции, десенсиitized взрывчатые вещества в случае, если они недостаточно разбавлены.

Легковоспламеняющиеся твердые вещества — это твердые вещества, которые в условиях транспортировки в результате трения могут легко возгораться и поддерживать горение. Легковоспламеняющимися веществами являются также порошкообразные, зернистые или тестообразные вещества, которые могут возгораться в результате непродолжительного воздействия на них источника пламени, например горячей спички, и при этом пламя мгновенно распространяется на все вещество. Процесс горения подобного рода веществ также может сопровождаться выделением токсичного пара или газа. Особенно опасно возгорание порошков металлов, это связано с тем, что использование для борьбы с пожаром обыкновенного огнетушителя, например, заправленного двуокисью углерода или водой, не эффективно.

Вещества, обладающие свойствами самопроизвольно реагировать — это термически неустойчивые вещества, склонные к

сильной экзотермической реакции даже при отсутствии кислорода (воздуха). Декомпозиция самопроизвольно реагирующих веществ может начаться под воздействием температуры, из-за контакта с каталитическими примесями (ими могут быть различные кислоты, составляющие тяжелых металлов), под воздействием трения и сжатия. Декомпозиция, в частности, если она началась не под воздействием прямого огня, может привести к выделению токсичных газов или паров. При транспортировке определенных самопроизвольно реагирующих веществ, необходимо строго контролировать их температуру. Некоторые самопроизвольно реагирующие вещества, особенно при условии их нахождения в ограниченном пространстве, могут декомпозировать со взрывом. Во избежание взрыва, применяют растворители, а также используют при транспортировке соответствующую упаковку. К самопроизвольно реагирующим веществам относятся вещества, содержащие алифатические азосоединения, ароматические сульфогидразиды, N — нитрозосоединения и diaзониевые соли, которые обычно используются как катализаторы процесса полимеризации. Однако необходимо помнить, что нижеперечисленные вещества не могут быть классифицированы как самопроизвольно возгорающиеся вещества, относящиеся к Дивизиону 4.1:

- взрывчатые вещества, относящиеся к Классу 1;
- окисляющие вещества, относящиеся к Дивизиону 5.1;
- органические перекиси, относящиеся к дивизиону 5.2;
- вещества, энергия декомпозиции которых менее 300 Дж/гр;
- вещества, значение температуры начала самоускоряющейся декомпозиции которых, для упаковки весом в 50 кг, составляет более 75°C .

С целью обеспечения безопасности при транспортировке вещества, способные самопроизвольно реагировать, могут быть десенсиitizedированы — растворены в растворителе.

Вещества, подобные тем, которые обладают свойством самопроизвольно реагировать, — это вещества, значение температуры начала самоускоряющейся декомпозиции которых, для упаковки весом в 50 кг, составляет более 75°C. Эти вещества, также

как и самопроизвольно реагирующие вещества, подвержены сильной экзотермической реакции. В некоторых случаях, эти вещества также обладают свойствами, которыми обладают вещества, относящиеся к Классу 1.

Вещества, обладающие свойством самопроизвольно реагировать, а также подобные им вещества, которые тоже попадают в Дивизион 4.1, классифицируются в соответствии с уровнем угрозы, который они представляют. В действующем издании IATA DGR, в приложении C¹³, приведен перечень соответствующих отгрузочных наименований для некоторых веществ, способных самопроизвольно реагировать. Если наименование вещества, способного самопроизвольно реагировать, не включено в этот список, то при его транспортировке можно воспользоваться общими соответствующими отгрузочными наименованиями, которые включены в раздел 4.2 “List of Dangerous Goods” действующего издания IATA DGR¹⁴ под ООН номерами с 3221 по 3240. То или иное вещество можно отнести к общему соответствующему отгрузочному наименованию, учитывая следующие признаки:

- тип вещества, способного самопроизвольно реагировать — различают следующие типы подобного рода веществ: В, С, D, Е, F;
- физическое состояние вещества — жидкость или твердое вещество;
- необходимо ли контролировать температуру вещества.

Вопрос о том, можно ли присвоить веществу, способному самопроизвольно реагировать, общее соответствующее отгрузочное наименование, необходимо согласовывать с компетентным государственным органом страны производителя.

Десенсицированные взрывчатые вещества — это взрывчатые вещества, к которым с целью подавления их взрывоопасных свойств могут быть добавлены либо вода, либо алкоголь, либо прочие вещества.

¹³ IATA DGR (effective edition), Appendices, Appendix C – Currently Assigned Substances, C 1. Self – Reactive Substances of Division 4.1.

¹⁴ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

2.4.3. Дивизион 4.2

К этому Дивизиону относятся опасные вещества, способные в условиях нормального полета, а также из-за контакта с воздухом спонтанно нагреваться до высоких температур, а затем возгораться. Вещества, относящиеся к Дивизиону 4.2, разделены на два типа: пирофорные вещества и вещества, способные самопроизвольно нагреваться.

Самопроизвольное нагревание вещества, предшествующее спонтанному возгоранию, является результатом реакции, возникающей при взаимодействии данного вещества с кислородом (находящемся в воздухе). Спонтанное возгорание вещества происходит при нагреве данного вещества до определенной температуры, называемой температурой возгорания.

Пирофорные вещества (жидкие или твердые), включая смеси и растворы — это вещества, которые даже в малом количестве, способны возгораться при контакте с воздухом в течение 5 минут. Это наиболее опасные самовозгорающиеся вещества.

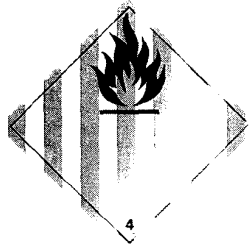
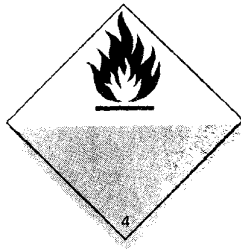
Вещества, способные самопроизвольно нагреваться — это вещества, которые при контакте с воздухом, без дополнительного источника энергии, способны самопроизвольно нагреваться. Эти вещества могут возгораться лишь при условии, что они реагируют в большом количестве (более килограмма) на протяжении долгого периода времени (часами или сутками).

2.4.4. Дивизион 4.3

К этому дивизиону относятся опасные вещества, которые при взаимодействии с водой могут спонтанно воспламеняться или выделять легковоспламеняющиеся газы в угрожающем количестве. Эти газы, смешиваясь с воздухом, могут формировать взрывоопасные смеси. Источниками воспламенения подобного рода газов могут быть: открытый огонь, незащищенные лампы освещения, искрящийся электрический инструмент и т. п.

2.4.5 Сводная таблица для легковоспламеняющихся твердых веществ, самовозгорающихся веществ, веществ, выделяющих легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

Таблица 2.4.5

Маркировочный ярлык	Наименование/Дивизион и IMP-код	Описание	Комментарии и примеры
	Легковоспламеняющееся твердое вещество Дивизион 4.1 RFS	Любое легко воспламеняющееся твердое вещество, вещество, возгорающееся в результате трения	Спички, сера, целлулоид Примечание: некоторые из этих веществ способны самопроизвольно реагировать
	Самовозгорающиеся вещества Дивизион 4.2 RSC	Вещества, способные в условиях нормального полета, а также из-за контакта с воздухом спонтанно нагреваться до высоких температур, а затем возгораться	Белый или желтый фосфор
	Вещества, выделяющие легко воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой Дивизион 4.3 RFW	Вещества, которые при взаимодействии с водой могут спонтанно воспламениться или выделять легко воспламеняющиеся газы в угрожающем количестве	Карбид кальция, натрий

2.5. Класс 5. — Окисляющие вещества и органические перекиси

2.5.1. Класс 5 подразделяется на два Дивизиона:

Дивизион 5.1 — окисляющие вещества;

Дивизион 5.2 — органические перекиси.

Все вещества Класса 5 опасны в пожарном отношении, так как способны поддерживать горение или вызывать воспламенение горючих веществ. Некоторые вещества этого Класса способны образовывать взрывчатые смеси или, при определенных условиях, сами становятся взрывчатыми.

2.5.2. Дивизион 5.1

К этому Дивизиону относятся вещества, которые сами по себе, не обязательно являясь горючими, могут вызывать воспламенение других веществ, главным образом путем выделения кислорода, увеличивая интенсивность огня. Большинство окисляющих веществ бурно взаимодействуют с сильными жидкими кислотами, выделяя при этом очень ядовитые газы. Некоторые окисляющие вещества также являются ядовитыми или едкими.

2.5.3. Дивизион 5.2

К этому Дивизиону относятся органические вещества, которые имеют двухвалентную -О-О- структуру и могут считаться производными перекиси водорода, когда один или оба атома водорода замещены органическими радикалами. Органические перекиси не являются термостойкими веществами и могут разлагаться в ходе экзотермической самоускоряющейся реакции. Кроме того, они могут обладать одним или несколькими из следующих признаков:

- способны разлагаться с эффектом взрыва;
- быстро горят;
- чувствительны к удару или трению;

- опасно реагируют с другими веществами;
- вызывают повреждение глаз.

Органические перекиси подвержены экзотермическому распаду, который может начаться под воздействием тепла, контакта с примесями (например, соединениями тяжелых металлов или аминами), трения или удара. Скорость распада возрастает с ростом температуры и также зависит от состава перекиси. Распад может приводить к образованию токсичных или легковоспламеняющихся газов или паров.

Внимание: следует избегать попадания органических перекисей в глаза. Некоторые органические перекиси приводят к серьезной травме роговой оболочки глаза даже после непродолжительного контакта.

3.1. Ограничения

Некоторые вещества и субстанции являются слишком опасными для транспортировки их на борту ВС. Другие вещества/субстанции можно транспортировать только на борту грузовых ВС. Но есть также опасные грузы, которые приемлемы к перевозке по воздуху на борту пассажирских ВС. Действующее издание IATA DGR выдвигает некоторое число ограничений, которые должны учитываться при принятии опасных грузов к транспортировке по воздуху. Причем государства и отдельно взятые перевозчики могут устанавливать свои дополнительные ограничения, называемые вариациями¹⁵, которые также публикуются в действующем издании IATA DGR.

3.2. Опасные грузы, запрещенные к перевозке на борту ВС при любых обстоятельствах

3.2.1. Вещества и субстанции, которые при транспортировке их по воздуху на борту ВС могут подвергать экипаж, пассажиров, а также само ВС наибольшей опасности, запрещены к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах. Опасные грузы, перечис-

¹⁵ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.9. State and Operator Variations.

ленные ниже не должны транспортироваться по воздуху на борту ВС при любых обстоятельствах:

1) Взрывчатые вещества, которые могут воспламеняться или взрываться при воздействии температуры в 75°C (167°F) в течение 48 часов.

2) Взрывчатые вещества, содержащие соли хлоратов и аммония.

3) Взрывчатые вещества, содержащие смесь хлоратов с фосфором.

4) Твердые взрывчатые вещества, которые характеризуются как особо чувствительные к механическим воздействиям.

5) Жидкие взрывчатые субстанции, которые характеризуются как умеренно чувствительные к механическим воздействиям.

6) Любые вещества или субстанции, которые, в условиях характерных для полета по воздуху, могут перейти в состояние, в котором они выделяют опасное количество газов или нагреваются до высокой температуры.

7) Легковоспламеняющиеся твердые вещества и органические перекиси, которые имеют свойства, присущие взрывчатым веществам, при условии, что на упаковку, в которую данное вещество или субстанция упакованы, необходимо наносить ярлык второй степени опасности “Взрывчатое вещество”.

8) Опасные вещества, перечисленные в таблице 2.1.А действующего издания IATA DGR¹⁶ запрещены к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах.

3.2.2. Необходимо помнить, что невозможно перечислить все возможные разновидности веществ, запрещенных к перевозке по воздуху на борту ВС при любых обстоятельствах, тем не менее необходимо строго следить, чтобы ни одно из подобного рода веществ не попало на борт ВС.

Сведения о веществах и субстанциях, запрещенных к транспортировке по воздуху на борту ВС при любых обстоятельствах, содержатся также в разделе 4.2. “List of Dangerous Goods” действующего издания IATA DGR¹⁷.

¹⁶ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, Table 2.1.A. Dangerous Goods Forbidden in Aircraft Under Any Circumstances.

¹⁷ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

3.3. Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху на борту ВС при условии, что не получено специальное разрешение на выполнение подобного рода перевозки от компетентных государственных органов

3.3.1. Опасные грузы, перечисленные ниже, не должны транспортироваться по воздуху на борту ВС, при условии, что не получено специальное разрешение на выполнение подобного рода перевозки от компетентных государственных органов в соответствии с рекомендациями, изложенными в действующем издании IATA DGR¹⁸ (смотрите также пункт 3.8.2. данного модуля):

- 1) радиоактивные материалы, которые
 - находятся в вентилируемой упаковке типа В (М);
 - находятся в упаковке, для которой необходимо использование наружного охлаждения с применением вспомогательной охлаждающей системы;
 - находятся в упаковке, которую необходимо контролировать в течении полета;
 - являются взрывоопасными;
 - являются пирофорными жидкостями;
- 2) вещества и субстанции, которые относятся к категории “не указанных конкретно” (англ. not otherwise specified) и отмеченные в разделе 4.2. “List of Dangerous Goods” действующего издания IATA DGR¹⁹ как вещества или субстанции, запрещенные к перевозке по воздуху на борту ВС;
- 3) инфицированные живые животные;
- 4) жидкости, которые имеют токсические испарения и относятся к Группе Упаковки I (англ. Packing Group I);
- 5) субстанции, которые предлагаются к транспортировке в жидком состоянии при температуре, эквивалентной или превышающей 100°C (212°F), или в твердом состоянии при температуре, эквивалентной или превышающей 240°C (464°F).

С одобрения компетентных органов государства, из которого груз отправляется, а также государства, в которое груз следует,

¹⁸ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.6.1. Exemptions.

¹⁹ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

на борту ВС могут перевозиться баллоны со сжатым кислородом (UN1072 Oxygen, compressed), снабжающие кислородом воду, где находится само водоплавающее живое существо с целью поддержания его жизнедеятельности во время транспортировки.

3.4. Скрытые опасные вещества и субстанции

3.4.1. Персонал перевозчика/оператора должен быть специально обучен для того, чтобы он был способен выявлять и идентифицировать опасные вещества и субстанции, которые могут содержаться в обычном грузе.

Груз, предоставленный к воздушной перевозке по общим правилам, может, тем не менее, содержать в себе скрытые опасные вещества. Также опасные вещества могут находиться в багаже. Персонал, принимающий груз у грузоотправителя, а также осуществляющий регистрацию пассажиров, должен выяснить у грузоотправителя или пассажира всю необходимую информацию, касательно содержимого груза или багажа при малейшем подозрении на то, что в этом грузе или багаже может находиться тот или иной предмет, содержащий опасные вещества или субстанции. Опыт показывает, что если грузоотправитель предлагает к воздушной перевозке груз, содержащий перечисленные ниже предметы, его необходимо попросить проверить свой груз на предмет наличия в нем веществ и субстанций, на которые распространяются требования и рекомендации, изложенные в действующем издании IATA DGR. После этого грузоотправитель должен дополнить свою авиационную накладную (англ. Air Waybill) официальным подтверждением того, что предоставленный им к перевозке груз не содержит опасных веществ и субстанций.

Примечание

Вещества и субстанции, не включенные в перечень опасных веществ и субстанций, приведенный в действующем издании IATA DGR²⁰, которые в случае протекания могут стать причиной серьезных проблем при уборке, а также в случае, если при длительном воздействии на алюминий они вызывают его коррозию, должны быть хорошо упакованы, что-

²⁰ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

бы предотвратить протекание во время транспортировки. Такими веществами могут быть: рассол, порошкообразные или жидкие красители, соленые или маринованные пищевые продукты.

3.4.2. Перечень предметов, которые могут содержать скрытые опасные вещества и субстанции

Багаж пассажиров Passengers baggage	— может содержать предметы, включающие в себя опасные вещества и субстанции такие как: фейерверки, легковоспламеняющиеся предметы домашнего хозяйства, разъедающие чистящие вещества, зажигалки с легковоспламеняющимся газом или жидким топливом, баллоны для заправки зажигалок, баллоны с топливом для кемпингов, запальные фитили, едкие отбеливающие порошки, аэрозоли и т. п.
Баллоны Cylinders	— могут содержать сжатые или сжиженные газы.
Вакцины Vaccines	— могут быть упакованы в упаковку, содержащую сухой лед.
Диагностические образцы Diagnostic specimens	— могут содержать инфекционные субстанции.
Дыхательные аппараты Breathing apparatus	— могут содержать баллоны со сжатым воздухом или охлажденным жидким кислородом, химические генераторы кислорода.
Замороженные овощи, фрукты и т. п. Frozen fruit, vegetables, etc.	— упаковка может содержать сухой лед.
Замороженные эмбрионы Frozen embryos	— упаковка может содержать сжиженные газы или сухой лед.

Запасные части для автомобилей Automobiles, automobile parts	— автомобили, мотоциклы, а также двигатели к ним, содержащие большое количество металла, могут не идентифицироваться как предметы, обладающие магнитными свойствами, но тем не менее они способны оказывать воздействие на оборудование ВС подобно магнитам ²¹ . Также в двигателях, карбюраторах или бензобаках может находиться топливо или его пары. Возможно наличие заправленных аккумуляторных батарей, сжатых газов в устройствах для подкачки шин, огнетушителей, амортизаторов, содержащих азот, модулей “воздушных подушек”.
Запасные части для самолета Aircraft on ground (AOG) spares	— могут содержать взрывчатые вещества (сигнальные ракеты и прочую пиротехнику), химические генераторы кислорода, баллоны со сжатым воздухом (кислородом или двуокисью углерода), краски, различные клеящие вещества, аэрозоли, топливо в оборудовании, аптечки первой помощи.
Инструменты Instruments	— могут включать в себя барометры, манометры, реле, выпрямительные трубки, термометры, содержащие ртуть.
Киноаппаратура и прочее оборудование Film crew or media equipment	— может содержать взрывоопасные пиротехнические устройства, двигатели внутреннего сгорания с генераторами, заправленные аккумуляторные батареи, топливо, предметы, способные нагреваться до высоких температур.

²¹ IATA DGR (effective edition), Section 3. Classification, 3.9. Class 9. — Miscellaneous Dangerous Goods, 3.9.1.2. Magnetized Material.

Консолидированные партии грузов Consolidated consignments (groupages)	— могут содержать опасные вещества и субстанции любого класса и дивизиона.
Коробки с инструментом Tool boxes	— могут содержать взрывчатые вещества (в устройствах для выполнения клепальных работ), сжатые газы или аэрозоли, легковоспламеняющиеся газы (бутан в баллонах), легковоспламеняющиеся клеящие и красящие вещества, коррозирующие вещества и субстанции и т. п.
Криогенные жидкости Cryogenic (liquid)	— это могут быть сжиженные газы, такие как аргон, гелий и азот.
Лабораторное/тестирующее оборудование Laboratory/testing equipment	— может включать в себя предметы, обладающие следующими свойствами: легковоспламеняющиеся жидкости и твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или коррозирующие вещества и субстанции.
Магниты и предметы из подобного рода материала Magnets and other items of similar material	— могут по отдельности или в совокупности обладать свойствами, присущими магнитным материалам.
Медицинское обеспечение Medical supplies	— может включать в себя предметы, обладающие следующими свойствами: легковоспламеняющиеся жидкости и твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или коррозирующие вещества и субстанции.
Металлические конструктивные материалы Metal construction material	— могут содержать большое количество металла, который может оказывать воздействие на оборудование ВС, подобно магнитным материалам.
Металлические ограждения	— могут содержать большое количество металла, который может оказы-

Metal fencing	вать воздействие на оборудование ВС, подобно магнитным материалам.
Металлические трубы Metal piping	— могут содержать большое количество металла, который может оказывать воздействие на оборудование ВС, подобно магнитным материалам.
Наборы для склеивания Repair kits	— могут содержать органические перекиси и легковоспламеняющиеся клеящие и растворяющие вещества.
Несопровождаемый багаж/имущество пассажиров Unaccompanied passengers baggage/personal effects	— может содержать предметы, включающие в себя опасные вещества и субстанции такие как: фейерверки, легковоспламеняющиеся предметы домашнего хозяйства, разъедающие чистящие вещества, зажигалки с легковоспламеняющимся газом или жидким топливом, баллоны для заправки зажигалок, баллоны с топливом для кемпингов, запальные фитили, едкие отбеливающие порошки, аэрозоли и т. п.
Оборудование для бурения Drilling and mining equipment	— может содержать взрывчатые и другие опасные вещества и субстанции.
Оборудование для подводного плавания Diving equipment	— может содержать баллоны со сжатыми газами (воздухом или кислородом), высоко интенсивные подводные фонари, которые могут нагреваться до высоких температур при работе в воздушной среде. Как правило, для безопасной транспортировки таких фонарей необходимо отключить либо лампу, либо батарею.
Оборудование команд, принимающих участие	— может содержать двигатели, карбюраторы и бензобаки с остатками

в соревнованиях на го- ночных машинах и мото- циклах Racing car or motorcycle team equipment	топлива или его парами, легковос- пламеняющиеся аэрозоли, баллоны со сжатым газом, нитрометаном, раз- ными присадками для топлива, а также заправленные аккумулятор- ные батареи.
Образцы для тестирова- ния Samples for testing	— могут содержать такие вещества, как: инфекционные субстанции, лег- ковоспламеняющиеся жидкие и твердые вещества, окислители, орга- нические перекиси, токсические и коррозирующие вещества и субстан- ции.
Переключатели, установ- ленные в электрооборудо- вании или электроприбо- рах Switches in electrical equipment or instruments	— могут содержать ртуть.
Предметы домашнего хо- зяйства Household goods	— включают в себя предметы, обла- дающие следующими свойствами: легковоспламеняющиеся жидкости, такие как растворители красок, клеящие вещества, полирующие ве- щества, аэрозоли, отбеливающие ве- щества, разъедающие чистящие веще- ства, амунизию, запальные фитили.
Расходные материалы для выполнения работ, свя- занных с фотографирова- нием Photographic supplies	— могут содержать такие вещества, как: нагревательные элементы, легко- воспламеняющиеся жидкости и твер- дые вещества, окислители, органиче- ские перекиси, токсичные или корро- зирующие вещества и субстанции.
Семена Semen	— упаковка может содержать в себе сухой лед или сжиженный охлаж- дающий газ.

Сопутствующие материалы COMAT (Company materials)	— могут содержать в себе опасные вещества и субстанции, такие как химические генераторы кислорода в блоках обслуживания пассажиров (англ. passenger service unit PSU), различные сжатые газы — кислород, двуокись углерода и азот, газовые зажигалки, аэрозоли, огнетушители, легковоспламеняющиеся жидкости — топливо, краски и различные клеящие вещества, коррозирующие вещества, содержащиеся в аккумуляторных батареях, различного рода сигнальные огни, аптечки первой помощи, устройства для поддержания жизнедеятельности, спички, магнитные материалы и т. д.
Стоматологическое оборудование Dental apparatus	— может содержать легковоспламеняющиеся смолы и растворители, сжатые или сжиженные газы, ртуть и радиоактивные материалы.
Сценическое оборудование, оборудование для выполнения спецэффектов и организации шоу Show, motion picture, stage and special effects equipment	— может содержать окисляющие или коррозирующие вещества и субстанции.
Топливо Fuels	— характеризуется как легковоспламеняющиеся жидкости, твердые вещества или газы.
Туристическое оборудование Camping equipment	— может содержать легковоспламеняющиеся газы (бутан, пропан и прочие), легковоспламеняющиеся жидкости (керосин, бензин и прочие), легковоспламеняющиеся твердые

	вещества (гексамин, спички и запальные фитили и прочие) или другие опасные вещества и субстанции.
Устройство подачи и подогрева воздуха для воздушных шаров Hot air balloon	— может содержать баллоны с легко воспламеняющимися газами, огнетушители, двигатели внутреннего сгорания, заправленные аккумуляторы и т. д.
Фармацевтика Pharmaceuticals	— может содержать такие вещества, как: радиоактивные материалы, легковоспламеняющиеся жидкости и твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсичные или коррозирующие вещества и субстанции.
Химические вещества Chemicals	— могут содержать вещества, характеризующиеся как опасные, детальнее — легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, окислители, органические перекиси, токсические или разъедающие вещества и субстанции.
Химические вещества для плавательных бассейнов Swimming pool chemicals	— могут характеризоваться как окисляющие или коррозирующие вещества.
Холодильники Refrigerators	— могут содержать сжиженные газы или растворы аммиака.
Части механизмов Machinery parts	— могут содержать клеящие, красящие и растворяющие вещества, заправленные аккумуляторные батареи, ртуть, баллоны со сжатыми или сжиженными газами.
Экспедиционное оборудование Expeditionary equipment	— может содержать взрывчатые вещества (ракеты), легковоспламеняющиеся газы (бутан, пропан и про-

	чие), легко воспламеняющиеся жидкости (керосин, бензин и прочие), легко воспламеняющиеся твердые вещества (гексамин, спички и запальные фитили и прочие) или другие опасные вещества и субстанции.
Электрифицированные аппараты (инвалидные кресла, газонокосилки и т. д.) Electrically powered apparatus	— могут содержать заправленные (кислотой или щелочью) аккумуляторные батареи.
Электрическое оборудование Electrically equipment	— может содержать магнитные вещества в устройствах переключения и электронных трубках или заправленные (кислотой или щелочью) аккумуляторные батареи.

3.4.3. Сводный перечень скрытых опасных веществ и субстанций

Таблица 3.4.3

Возможный Класс/Дивизион опасности															
Наименование предметов	1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Багаж пассажиров Passengers baggage	×	×	×		×	×				×	×			×	×
Баллоны Cylinders		×	×	×											
Вакцины Vaccines												×			×
Диагностические образцы Diagnostic specimens												×			

Продолжение табл. 3.4.3

[illegible]

Продолжение табл. 3.4.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Медицинское обеспечение Medical supplies					×	×					×	×	×		×
Наборы для склеивания Repair kits					×	×	×	×		×	×			×	
Оборудование для бурения Drilling and mining equipment	×														
Оборудование для подводного плавания Diving equipment			×						×						×
Оборудование команд, принимающих участие в соревнованиях на гоночных машинах и мотоциклах Racing car or motorcycle team equipment		×			×	×								×	×
Образцы для тестирования Samples for testing					×	×	×	×	×		×		×	×	×
Переключатели, установленные в электрооборудовании или электроприборах Switches in electrical equipment or instruments											×				

Продолжение табл. 3.4.3

[illegible]

Окончание табл. 3.4.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Устройство подачи и подогрева воздуха для воздушных шаров Hot air balloon		×	×		×									×	×
Фармацевтика Pharmaceuticals											×				
Химические вещества Chemicals			×		×		×	×	×	×	×			×	
Химические вещества для плавательных бассейнов Swimming pool chemicals									×					×	
Холодильники Refrigerators			×	×											
Части механизмов Machinery parts					×									×	×
Экспедиционное оборудование Expeditionary equipment	×	×			×										
Электрическое оборудование Electrically equipment											×			×	×

3.5. Опасные грузы, перевозимые пассажирами и экипажем

3.5.1. Опасные грузы не должны перевозиться пассажирами или членами экипажа:

- в зарегистрированном багаже;
- в ручной клади;
- при себе (в одежде или на теле);

за исключением случаев, описанных в разделах 4.3—4.6 модуля 4 “Опасные грузы, перевозимые пассажирами и членами экипажа”.

Примечание

Смотрите пункт 3.4.2 “Перечень предметов, которые могут содержать скрытые опасные вещества и субстанции”, так как подобные предметы могут оказаться в багаже пассажиров или членов экипажа, которые не знают о том, что данные предметы могут содержать скрытые опасные вещества и субстанции.

3.6. Опасные вещества и субстанции в авиапочте

Согласно “The Universal Postal Union Convention” запрещено в почтовых отправлениях пересылать опасные вещества и субстанции, исключение составляют случаи, перечисленные ниже.

3.6.1. Опасные вещества, перечисленные в этом пункте, могут быть приемлемы к перевозке по воздуху в качестве почтовых отправлений, при условии одобрения подобного рода перевозок компетентным государственным почтовым органом, а также при условии выполнения всех необходимых требований и рекомендаций, касающихся данного вещества или субстанции, изложенных в действующем издании IATA DGR:

а) инфекционные субстанции, при условии, что составлена и приложена к почтовому отправлению “Декларация отправителя для опасных грузов” (англ. Shipper’s Declaration for Dangerous Goods) на эту субстанцию;

б) сухой лед (двуокись углерода), если он применяется для охлаждения инфекционных субстанций, при условии, что составлена и приложена к почтовому отправлению “Декларация отправителя для опасных грузов” (англ. Shipper’s Declaration for Dangerous Goods) на содержимое этого отправления;

в) радиоактивные вещества, при условии, что активность этих веществ не превышает одной десятой от значений, приведенных в таблице 10.5²² А действующего издания IATA DGR. Правила, касающиеся оформления документации, изложенные в разделе 10.8²³ действующего издания IATA DGR не приемлемы к таким радиоактивным материалам.

3.7. Опасные вещества и субстанции в имуществе перевозчика

Правила, требования и рекомендации, изложенные в действующем издании IATA DGR не применимы к предметам, содержащим опасные вещества и субстанции, перечисленным в пунктах 3.7.1—3.7.3.

3.7.2. Авиационное оборудование

Предметы, содержащие вещества и субстанции, которые могут быть классифицированы как опасные, при условии, что они должны находиться на борту ВС в соответствии с требованиями компетентного государственного органа или регламентирующей документации перевозчика, для того, чтобы ВС было признано годным к выполнению полетов.

3.7.2. Потребительский товар

Аэрозоли, алкогольные напитки, парфюмерия, спички и зажигалки, заправленные сжиженным газом, находящиеся на бор-

²² IATA DGR (effective edition), Section 10. Radioactive Material, Table 10.5.A. Excepted Package Activity Limits.

²³ IATA DGR (effective edition), Section 10. Radioactive Material, 10.8. Documentation.

ту ВС с целью их использования/реализации в полете. Исключением являются зажигалки одноразового пользования, а также те зажигалки, которые могут протекать в условиях пониженного давления.

3.7.3. Сухой лед

Сухой лед (двуокись углерода), предназначенный для охлаждения пищи и быстропортящихся продуктов, во время выполнения полета находящихся на борту ВС.

Запасное оборудование для ВС, за исключением того, которое должно находиться на борту ВС согласно требованиям компетентного государственного органа или регламентирующей документации перевозчика, для того чтобы ВС было признано годным к выполнению полетов, должно перевозиться согласно требованиям и рекомендациям действующего издания IATA DGR. Это оборудование может грузиться в специальные контейнеры, при условии, что они отвечают последним требованиям по упаковыванию, изложенным в IATA DGR.

3.8. Опасные вещества и субстанции, приемлемые к транспортировке на борту ВС в качестве груза

3.8.1. Опасные вещества и субстанции могут быть приемлемы к транспортировке на борту исключительно грузового ВС, согласно компетентным документам всех договорившихся государств, государств, откуда груз отправляется, а также согласно требованиям и рекомендациям действующего издания IATA DGR. На борту грузового ВС могут перевозиться опасные вещества и субстанции, которые запрещено перевозить на борту пассажирского или грузопассажирского ВС.

3.8.2. Государственные освобождения от выполнения требований действующего издания IATA DGR

В случае крайней необходимости, или при условии, что другие виды транспорта не приемлемы, а также в случае, если вы-

полнение всех предписывающих требований изложенных в действующем издании IATA DGR идет в разрез общественным интересам, компетентные органы государств отправителя груза, получателя груза, а также тех, через воздушное пространство которых груз пройдет транзитом могут дать соответствующее освобождение от выполнения требований и рекомендаций, изложенных в IATA DGR, однако, в этом случае все усилия должны быть направлены на то, чтобы обеспечить такой уровень безопасности полетов, который обеспечивается при полном соблюдении всех требований и рекомендаций, изложенных в действующем издании IATA DGR.

Примечание

Документ, являющийся государственным освобождением от выполнения требований действующего издания IATA DGR, должен содержать, как минимум, следующую информацию:

- номер по списку ООН, соответствующий данному веществу или субстанции;
- соответствующее отгрузочное наименование;
- класс опасности;
- требования к упаковке и количеству вещества или субстанции;
- прочая специальная информация по обслуживанию;
- информация о порядке действий в аварийной обстановке;
- имена и адреса грузоотправителя и грузополучателя;
- названия аэропортов отправления и назначения груза;
- маршрут;
- дата выполнения транспортировки;
- период времени, в течение которого государственное освобождение является действующим (смотрите также раздел 3.3 данного модуля).

В дополнение к вышесказанному, в случае, если государства дают соответствующее освобождение от выполнения требований действующего издания IATA DGR, при транспортировке опасных грузов возможно применение соответствующих процедур, описанных в пункте 4.4. “Специальные меры предосторожности”²⁴, па-

²⁴ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.4. Special Provisions.

параграфы A1, A2 и A109. Перевозчик может на свое усмотрение принимать к транспортировке опасные вещества, на которые дано государственное освобождение, но на которые распространяются требования указанных выше параграфов A1, A2 и A109. Если одобрение подобного рода транспортировки должно быть получено от компетентных органов нескольких государств, очевидно, что приоритетным будет освобождение, полученное от компетентного органа государства перевозчика. Копии документов, являющихся освобождением от выполнения требований действующего издания IATA должны сопровождать груз. Если эти документы выполнены не на английском языке, то необходимо, чтобы были добавлены точные переводы этих документов на английский язык.

3.9. Опасные грузы в исключительном количестве

3.9.1. Опасные вещества и субстанции, предложенные к транспортировке по воздуху на борту ВС в очень маленьком количестве, могут транспортироваться по правилам, изложенным ниже, при этом маркировка и оформление документов на груз выполняются по специальным правилам. Эти грузы принято именовать “Опасные грузы в исключительном количестве” (англ. Dangerous Goods in Excepted Quantities).

3.9.2. При подготовке к транспортировке по воздуху на борту ВС опасных грузов в исключительном количестве также необходимо использовать соответствующие разделы действующего издания IATA DGR:

- пункт 1.5 — требования к подготовке персонала²⁵ (модуль “Введение”);
- пункт 2.4 — опасные вещества и субстанции в авиапочте²⁶ (раздел 3.6 данного модуля);
- приложение A — определения²⁷;
- секция 3 — классификация опасных веществ²⁸;

²⁵ IATA DGR (effective edition), Section 1. Applicability, 1.5. Training Requirements.

²⁶ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.4. Dangerous Goods in Air Mail.

²⁷ IATA DGR (effective edition), Appendices, Appendix A.

²⁸ IATA DGR (effective edition), Section 3. Classification.

- пункт 9.3.1 — ограничения по загрузке²⁹;
- пункт 9.6.1 — предоставление информации о происшествиях с опасными грузами³⁰;
- пункт 10.5.9 — исключительное упаковывание радиоактивных веществ³¹.

3.9.3. Опасные вещества и субстанции, приемлемые к транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в исключительном количестве

К транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в исключительном количестве могут быть приняты опасные вещества и субстанции, не запрещенные к транспортировке на борту пассажирского/грузопассажирского ВС, соответствующие нижеперечисленным Классам, Дивизионам и Группам Упаковки:

- 1) субстанции Дивизиона 2.2, не имеющие второстепенной угрозы;
- 2) субстанции Класса 3, относящиеся ко всем Группам Упаковки;
- 3) субстанции Класса 4, относящиеся к Группам Упаковки II и III, за исключением всех самовоспламеняющихся субстанций;
- 4) субстанции Дивизиона 5.1, относящиеся к Группам Упаковки II и III;
- 5) субстанции Дивизиона 5.2, при условии, что они являются составной частью химического комплекта или аптечки первой помощи;
- 6) субстанции Дивизиона 6.1, за исключением тех, которые соответствуют Группе Упаковки I и являются опасными из-за токсичности при вдыхании;
- 7) субстанции Класса 8, относящиеся к Группам Упаковки II и III, за исключением веществ UN2803 (Gallium) и UN2809 (Mercury contained in manufactured articles);

²⁹ IATA DGR (effective edition), Section 9. Handling, 9.3. Loading, 9.3.1. Loading Restrictions on Flight Deck and for Passenger Aircraft.

³⁰ IATA DGR (effective edition), Section 9. Handling, 9.6. Reporting, 9.6.1. Dangerous Goods Accidents and Incidents.

³¹ IATA DGR (effective edition), Section 10. Radioactive Material, 10.5. Packing, 10.5.9. Excepted Packages.

8) субстанции и предметы Класса 9, за исключением магнитных материалов.

Примечание

Предметы и субстанции соответствующие вышеперечисленным Классам, Дивизионам и Группам Упаковки могут также быть радиоактивными материалами в исключительной упаковке.

3.9.4. Опасные вещества и субстанции, не приемлемые к транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в исключительном количестве.

К транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в исключительном количестве не могут быть приняты опасные вещества и субстанции, перечисленные ниже:

1) опасные вещества и субстанции, запрещенные к перевозке по воздуху на борту ВС согласно пунктам 2.1³² (пункты 3.2 и 3.3 данного модуля) и 4.2³³ действующего издания IATA DGR;

2) предметы, содержащие в себе опасные вещества как составные части, например, ртутные выключатели и т. п., за исключением устройств, используемых для измерения температуры;

3) вещества и субстанции Класса 1;

4) субстанции Дивизиона 2.2, имеющие второстепенную угрозу, а также субстанции Дивизионов 2.1 и 2.3;

5) субстанции, имеющие основную или второстепенную угрозу Класса 4, относящиеся к Группе Упаковки I, а также те которые являются самовозгорающимися субстанциями;

6) субстанции, имеющие основную или второстепенную угрозу Дивизиона 5.1, относящиеся к Группе Упаковки I;

7) субстанции, имеющие основную или второстепенную угрозу Дивизиона 5.2, за исключением тех, которые являются составной частью химического комплекта или аптечки первой помощи;

³² IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.1. Dangerous Goods Forbidden.

³³ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

8) субстанции, имеющие основную или второстепенную угрозу Дивизиона 6.1, относящиеся к Группе Упаковки I и являющиеся опасными из-за токсичности при вдыхании;

9) инфекционные субстанции Дивизиона 6.2;

10) радиоактивные материалы, относящиеся к Классу 7, другие, чем радиоактивные материалы в исключительной упаковке, имеющие угрозу других классов;

11) субстанции, представляющие основную или второстепенную угрозу Классу 8, относящиеся к Группам Упаковки I, а также вещества UN2803 (Gallium) и UN2809 (Mercury contained in manufactured articles);

12) магнитные материалы Классу 9;

13) прочие опасные вещества, приемлемые к транспортировке по воздуху на борту ВС при условии наличия соответствующего государственного освобождения от выполнения требований действующего издания IATA DGR.

Опасные вещества в исключительном количестве не приемлемы к перевозке по воздуху на борту ВС в зарегистрированном багаже или ручной клади, а также в авиапочте.

До того как предложить опасное вещество или субстанцию к перевозке по воздуху на борту ВС в качестве опасного груза в исключительном количестве, грузоотправитель должен быть уверен том, что упаковка, содержащая груз будет в состоянии выдержать нагрузки, возникающие в условиях нормального полета³⁴, а также не требует выполнения дополнительных мер предосторожности (хранение в местах, недоступных попаданию прямых солнечных лучей, использование вентиляции, хранение вдали от источников тепла и т. п.).

3.9.5. Количественные ограничения

Внутренняя упаковка. Максимальная масса нетто опасных веществ в каждой внутренней упаковке должна быть не более:

1) 1 г или 1 мл для твердых веществ или жидких веществ и субстанций, относящихся к Группе Упаковки I и II Дивизиона

³⁴ IATA DGR (effective edition), Section 5. Packing, 5.0.4. Conditions Normal to Air Transport.

6.1, иначе необходимо наклеить на упаковку ярлык второстепенной угрозы “Токсично” (смотрите рис. 3.9.5. Р. 1.).



Рис. 3.9.5. Р. 1. Ярлык второстепенной угрозы “Токсично”.

2) 30 г или 30 мл для приемлемых веществ и субстанций, кроме тех, описанных в подпункте (1);

3) не воспламеняющиеся газы, не имеющие второстепенной угрозы, приемлемы в количестве, содержащемся в таре, вмещающей 30 мл воды.

Внешняя упаковка. Общая масса нетто опасных веществ и субстанций, содержащихся во внешней упаковке, не должна превышать следующих ограничений:

1) для приемлемых Классов и Дивизионов, за исключением Дивизионов 2.2 и 5.2:

- 300 г или 300 мл — для Группы Упаковки I;
- 500 г или 500 мл — для Группы Упаковки II;
- 1 кг или 1 л — для Группы Упаковки III;

2) 1 л — для Дивизиона 2.2;

3) 500 г или 250 мл — для Дивизиона 5.2.

Примечание

В подпункте (2) указано количественное ограничение для суммарного объема всех внутренних упаковок, содержащихся во внешней упаковке.

Все количественные ограничения, принятые для опасных грузов в исключительном количестве, сведены в таблицу 3.9.5. (Смотрите продолжение ниже)

**Количественные ограничения, принятые для опасных грузов
в исключительном количестве**

Таблица 3.9.5

Группа Упаковки вещества или субстанции	Группа Упаковки I		Группа Упаковки II		Группа Упаковки III	
Класс или Дивизион основ- ной или второстепенной угрозы ^a	Упаковка		Упаковка		Упаковка	
	Внутр.	Внеш.	Внутр.	Внеш.	Внутр.	Внеш.
1	2	3	4	5	6	7
1. Взрывчатые вещества	Запрещены					
2.1. Легковоспламе- няющиеся газы	Запрещены					
2.2. Не воспламеняю- щиеся, не токсичные газы	Смотрите сноску ^b					
2.3. Токсичные газы	Запрещены					
3. Легковоспламеняю- щиеся жидкости	30 мл	300 мл	30 мл	500 мл	30 мл	1 л
4.1. Самовозгорающиеся твердые вещества	Запрещены					
4.1. Прочие легковос- пламеняющиеся твердые вещества	Запрещены		30 г	500 г	30 г	1 кг
4.2. Пирофорные веще- ства	Запрещены		Не приме- нимо		Не приме- нимо	
4.2. Спонтанно возго- рающиеся вещества	Не приме- нимо		30 г	500 г	30 г	1 кг
4.3. Вещества, вступаю- щие в реакцию с водой	Запрещены		30 г или 30 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л

^a Для каждого Класса и Дивизиона могут быть использованы более стро-
гие количественные ограничения.

^b Для внутренней упаковки — количество, помещающееся в тару, вме-
щающую 30 мл воды. Для внешней упаковки — суммарный объем всех внут-
ренних упаковок, содержащихся во внешней упаковке, должен быть не бо-
лее 1 л.

Окончание табл. 3.9.5

1	2	3	4	5	6	7
5.1. Окисляющие вещества	Запрещены		30 г или 30 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л
5.2. Органические перекиси ^в	Не применимо		30 г или 30 мл	500 г или 250 мл	Не применимо	
6.1. Токсичные субстанции — опасные при вдыхании	Запрещены		1 г или 1 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л
6.1. Токсичные субстанции — опасные при заглатывании	1 г или 1 мл	300 г или 300 мл	1 г или 1 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л
6.1. Токсичные субстанции — опасные при попадании на кожу	1 г или 1 мл	300 г или 300 мл	1 г или 1 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л
6.2. Инфекционные субстанции	Запрещены					
7. Радиоактивные материалы ^г	Запрещены					
8. Коррозионные вещества ^д	Запрещены		30 г или 30 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л
9. Магнитные материалы	Запрещены					
10. Прочие материалы этого Класса ^е	Не применимо		30 г или 30 мл	500 г или 500 мл	30 г или 30 мл	1 кг или 1 л

^в Распространяется исключительно на органические перекиси, которые являются составной частью химического комплекта или аптечки первой помощи.

^г Смотрите действующее издание IATA DGR пункты 10.5.9.8.1, 10.5.9.8.2, 10.5.9.1—10.5.9.7, радиоактивные материалы в исключительной упаковке.

^д Вещества UN2803 (Gallium) и UN2809 (Mercury contained in manufactured articles) не приемлемы в качестве опасного груза в исключительном количестве.

^е Вещества Класса 9, для которых в разделе 4.2. “List of Dangerous Goods” действующего издания IATA DGR не указана группа Упаковки, необходимо перевозить в количестве, указанном для Группы Упаковки II.

Примечание

Необходимо помнить, что не все вещества и субстанции могут быть приняты к перевозке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в исключительном количестве (смотрите пункт 3.9.4 “Опасные вещества и субстанции, не приемлемые к транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в исключительном количестве”).

3.9.6. Нанесение маркировочных знаков на упаковки, содержащие опасные грузы в исключительном количестве

Каждая упаковка, содержащая опасные грузы в исключительном количестве, должна быть маркирована специальным знаком, имеющим минимальные размеры 100x100 мм (4x4 дюйма), установленной формы, соответствующего цвета, формата, содержащим необходимый текст³⁵. Маркировочный знак должен быть четко отпечатан/закреплен на упаковке. Если упаковка входит в состав объединенной упаковки, то маркировочный знак, нанесенный на эту упаковку, должен быть хорошо виден, если этого добиться невозможно, то маркировочный знак также наносится на наружную поверхность объединенной упаковки.

Грузоотправитель должен на маркировочном знаке отобразить всю необходимую информацию и поставить свою подпись. Подпись может быть выполнена от руки или воспроизведена оттиском. Машинописные подписи не приемлемы.

Надписи необходимо выполнить на английском языке, при необходимости можно сделать точный перевод на другой язык и разместить его на этом же маркировочном знаке, либо на другом маркировочном знаке, который также крепиться к упаковке.

По краям маркировочного знака нанесена диагональная штриховка красного цвета. Маркировочный знак может быть выполнен в красном (штриховка) и черном (текст) цвете на белом фоне. Приемлемо исполнение всего маркировочного знака в красном цвете на белом фоне.

Маркировочный знак должен содержать идентификационную информацию, включающую в себя наименование изготовителя

³⁵ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, Figure 2.7.B. Excepted Quantities Label.

этого знака, нанесенную за пределами, обозначенными диагональными штрихами красного цвета, содержащую не более десяти печатных знаков.

3.9.7. Оформление необходимой документации

Для опасных грузов в исключительном количестве не требуется составления “Декларации отправителя на опасные грузы” (англ. Shipper’s Declaration for Dangerous Goods).

В разделе “Характер и количество груза” (англ. Nature and Quantity of Goods) авиационной накладной (англ. Air Waybill) должна быть сделана надпись “Dangerous Goods in Excepted Quantities” (ОПАСНОЕ ВЕЩЕСТВО В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОМ КОЛИЧЕСТВЕ). В случае перевозки радиоактивных веществ в исключительной упаковке, необходимо сделать дополнительную надпись “Radioactive material, excepted package ...” (РАДИОАКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ, ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ УПАКОВКА ...) согласно пункту 10.8.7.3. действующего издания IATA DGR.

3.9.8. Требования к упаковке опасных грузов в исключительном количестве

Опасные грузы в исключительном количестве должны быть упакованы в качественную упаковку. При контакте с опасными веществами, материал, из которого выполнена упаковка, не должен вступать с ним в реакцию, а также не должен терять свои свойства.

Внутренняя упаковка (англ. inner packaging). Внутренняя упаковка может быть выполнена из пластика, причем толщина стенок этой упаковки должна быть не менее 0,2 мм, из стекла или керамики, а также из металла. При контакте с опасными веществами материал, из которого выполнена внутренняя упаковка, не должен вступать с ним в реакцию, а также не должен терять свои свойства. Тара, имеющая горлышко с нанесенной на него резьбой для крышки, должна плотно закрываться крышкой, исключая возможность утечки содержимого. При температуре 55°C (130°F) содержимое внутренней упаковки не должно заполнять ее

полностью, исключением являются устройства, применяемые для измерения температуры.

Промежуточная упаковка (англ. intermediate packaging). Каждая внутренняя упаковка должна быть надежно упакована в промежуточную упаковку, выполненную из материала, обладающего упругими свойствами. Промежуточная упаковка должна быть в состоянии удерживать содержимое внутренней упаковки в случае ее повреждения или протекания, независимо от того, в каком положении в пространстве находится эта упаковка. В случае транспортировки жидких опасных веществ, промежуточная упаковка должна обладать также абсорбирующими свойствами, причем она должна быть способна абсорбировать все содержимое внутренней упаковки. Абсорбирующий материал также может обладать упругими свойствами. При контакте с опасными веществами материал, из которого выполнена промежуточная упаковка, не должен вступать с ним в реакцию, а также не должен терять свои свойства.

Внешняя упаковка (англ. outer packaging). Промежуточная упаковка должна быть надежно размещена в прочной внешней упаковке, изготовленной из дерева, фанеры или из другого прочного материала, эквивалентного этим материалам.

Упаковка в сборе должна пройти специальные испытания, описанные ниже в пункте 3.9.9. “Тестирование упаковки, предназначенной для перевозки опасных грузов в исключительном количестве” данного модуля.

Опасные вещества в исключительном количестве не должны быть упакованы в одну внешнюю упаковку с другими опасными веществами, с которыми они способны вступать в опасную реакцию, в результате которой образуются следующие смеси:

- вызывающие возгорание или выделяющие большое количество тепла;
- образующие легковоспламеняющиеся, токсичные или отравляющие газы;
- обладающие коррозионными свойствами;
- характеризующиеся, как неустойчивые субстанции.

Количество разных опасных веществ и субстанций, упакованных в одну внешнюю упаковку, должно быть таким, чтобы величина Q , рассчитанная по формуле 3.9.8.ф1, не превышала значения равного 1.

$$Q = \frac{n_1}{M_1} + \frac{n_2}{M_2} + \frac{n_3}{M_3} + \dots, \quad \text{формула 3.9.8.ф1}$$

где $n_1, n_2, n_3 \dots$ — это масса нетто опасного вещества в исключительном количестве, содержащегося в каждой, отдельно взятой внутренней упаковке; $M_1, M_2, M_3 \dots$ — это максимальное количество опасного вещества, разрешенное к перевозке для соответствующей Группы Упаковки, согласно требованиям к перевозке опасных веществ в исключительном количестве, изложенным в действующем издании IATA DGR³⁶ (смотрите пункт 3.9.5. “Количественные ограничения” данного модуля). При расчете Q не учитывают наличие в упаковке сухого льда UN1845 Carbon dioxide, solid. Расчет Q не производится, в том случае, если внешняя упаковка содержит несколько внутренних упаковок, заполненных одним и тем же опасным веществом, при условии, что суммарная масса нетто опасного вещества, находящегося в одной отдельно взятой внешней упаковке не превышает ограничений, изложенных в пункте 3.9.5. “Количественные ограничения” данного модуля³⁷.

Если упаковка, используемая для опасных грузов в исключительном количестве, имеет форму коробки, то размеры трех внешних сторон этой коробки должны быть не менее 100 мм.

Если упаковка имеет цилиндрическую форму, то минимальная высота упаковки должна быть не менее 100 мм, и диаметр — не менее 100 мм.

Допустимо использование объединенных упаковок. В такие упаковки можно упаковывать опасные грузы совместно с груза-

³⁶ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.7. Dangerous Goods in Excepted Quantities, 2.7.5.2. Outer Packagings.

³⁷ Также смотрите IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.7. Dangerous Goods in Excepted Quantities, 2.7.5.2. Outer Packagings.

ми, которые опасными не являются, при условии, что эти вещества не будут вступать в опасную реакцию между собой.

Упаковка, содержащая в себе опасные грузы в исключительном количестве, не должна при этом содержать опасные грузы, которые таковыми не являются, для которых, соответственно, необходимо составление “Декларации отправителя для опасных грузов” (англ. Shipper’s Declaration for Dangerous Goods).

3.9.9. Тестирование упаковки, предназначенной для перевозки ки опасных грузов в исключительном количестве

Упаковка, предназначенная для перевозки опасных грузов в исключительном количестве, должна пройти специальное тестирование. Во время тестирования, внутренняя упаковка должна быть заполнена не менее чем на:

- 95 % — для твердых веществ;
- 98 % — для жидких веществ и субстанций.

Вещество, которое должно транспортироваться в упаковке, может быть заменено другим веществом, при условии, что это не повлияет на результаты тестирования. Для твердых веществ, в случае, когда при тестировании используют другое вещество, необходимо учитывать то, что это вещество должно иметь такие же физические характеристики (массу, размеры гранул и т. п.), как и то вещество, которое будет транспортироваться в данной упаковке. При тестировании упаковки, предназначенной для перевозки жидких опасных веществ и субстанций, эти опасные вещества и субстанции могут быть заменены другими веществами и субстанциями, при условии, что они имеют такую же относительную плотность и вязкость.

Упаковка, подготовленная для тестирования, должна пройти все перечисленные ниже испытания без исключений, при этом, после проведения тестирования не должно быть выявлено повреждений или протекания какой-либо из внутренних упаковок.

Свободное падение упаковки с высоты 1,8 метра на твердую, не упругую, плоскую, горизонтальную поверхность:

- а) для упаковки, имеющей шесть сторон (коробка):

- одно свободное падение на нижнюю сторону коробки;
 - одно свободное падение на верхнюю сторону коробки;
 - одно свободное падение на более длинную боковую сторону коробки;
 - одно свободное падение на более короткую боковую сторону коробки;
 - одно свободное падение на угол коробки;
- б) для упаковки, имеющей цилиндрическую форму:
- одно свободное падение на ребро упаковки;
 - одно свободное падение на наиболее слабую сторону, не протестированную при первом падении, или на крышку.

Примечание

Каждый из вышеперечисленных тестов может быть выполнен на разных, но обязательно идентичных упаковках.

Испытание прикладыванием нагрузки, эквивалентной той, которая возникает при нагромождении идентичных упаковок одна на другую на высоту до трех метров (включая тестируемый экземпляр). Период времени, в течение которого проводится такого рода тестирование, составляет 24 часа.

3.10. Опасные грузы в ограниченном количестве

3.10.1. Принято, что многие опасные вещества и субстанции могут безопасно транспортироваться по воздуху на борту ВС в качественной упаковке, отвечающей требованиям, предъявляемым к конструкции упаковки³⁸, но не прошедшая соответствующего тестирования, и поэтому не отмаркированной знаком ООН³⁹. В этом случае опасные вещества и субстанции могут перевозиться в качестве грузов в ограниченном количестве (англ. Dangerous Goods in Limited Quantities), при условии, что выполняются все требования, изложенные в действующем издании IATA DGR,

³⁸ IATA DGR (effective edition), Section 6. Packing Specifications and Performance Tests, 6.1. Specifications for UN Inner Packaging, 6.2. Specifications for UN Outer, Single, and Composite Packagings.

³⁹ IATA DGR (effective edition), Section 6. Packing Specifications and Performance Tests, 6.0.4. Marking of UN Specification Packagings.

касательно транспортировки опасных грузов в ограниченном количестве на борту ВС⁴⁰. Требования, изложенные в действующем издании IATA DGR, касательно транспортировки опасных грузов в ограниченном количестве, необходимо выполнять в полном объеме, не зависимо от того, транспортируется ли опасный груз в ограниченном количестве на борту пассажирского/грузопассажирского или грузового ВС.

3.10.2. Опасные вещества и субстанции, приемлемые к транспортировке в качестве опасного груза в ограниченном количестве

К транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в ограниченном количестве могут быть приняты опасные вещества и субстанции, не запрещенные к транспортировке на борту пассажирского/грузопассажирского ВС, соответствующие ниже перечисленным Классам, Дивизионам и Группам Упаковки:

- 1) аэрозоли Дивизиона 2.1 и 2.2;
- 2) газы Дивизиона 2.2, не имеющие второстепенной угрозы, за исключением охлаждающих сжиженных газов;
- 3) легковоспламеняющиеся жидкости Класса 3, относящиеся к Группам Упаковки II и III;
- 4) легковоспламеняющиеся твердые вещества Дивизиона 4.1, относящиеся к Группам Упаковки II и III, за исключением всех самовоспламеняющихся веществ, независимо от того, к какой Группе Упаковки они относятся;
- 5) твердые вещества Дивизиона 4.3, относящиеся к Группам Упаковки II и III;
- 6) окислители Дивизиона 5.1, относящиеся к Группам Упаковки II и III;
- 7) органические перекиси Дивизиона 5.2, при условии, что они являются составной частью химического комплекта или аптечки первой помощи;
- 8) токсические субстанции Дивизиона 6.1, относящиеся к Группе Упаковки II и III;

⁴⁰ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.8. Dangerous Goods in Limited Quantities, Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

9) корродирующие субстанции Класса 8, относящиеся к Группам Упаковки II и III, за исключением веществ UN 2794 (Batteries, wet, filled with acid), UN2795 (Batteries, wet, filled with alkali), UN2803 (Gallium), UN2809 (Mercury contained in manufactured articles), UN3028 (Batteries, dry, containing potassium hydroxide, solid);

10) следующие вещества и субстанции Класса 9: UN1941 (Dibromodifluoromethane), UN1990 (Benzaldehyd), UN2071 (Ammonium nitrate fertilizers), UN3077 (Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s.), UN3082 (Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s.), UN3316 (Chemical kit or First aid kit).

3.10.3. Опасные вещества и субстанции, не приемлемые к транспортировке в качестве опасного груза в ограниченном количестве

К транспортировке по воздуху на борту ВС в качестве опасных грузов в ограниченном количестве не могут быть приняты следующие опасные вещества и субстанции:

1) опасные вещества и субстанции, запрещенные к перевозке по воздуху на борту ВС согласно пунктам 2.1⁴¹ (пункты 3.2 и 3.3 данного модуля) и 4.2⁴² действующего издания IATA DGR;

2) опасные вещества и субстанции, приемлемые к перевозке по воздуху исключительно на борту грузовых ВС;

3) опасные вещества и субстанции, относящиеся к Группе Упаковки I;

4) опасные вещества и субстанции Класса 1; Дивизиона 2.1, прочие, чем аэрозоли; Дивизионов 2.3 и 6.2; а также Класса 7;

5) охлаждающие сжиженные газы;

6) самовоспламеняющиеся вещества Дивизиона 4.1;

7) вещества Дивизиона 4.2, а также те, которые имеют второстепенную угрозу этого Дивизиона;

⁴¹ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.1. Dangerous Goods Forbidden.

⁴² IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

8) следующие коррозирующие субстанции Класса 8: UN 2794 (Batteries, wet, filled with acid), UN2795 (Batteries, wet, filled with alkali), UN2803 (Gallium), UN2809 (Mercury contained in manufactured articles), UN3028 (Batteries, dry, containing potassium hydroxide, solid);

9) вещества Класса 9, за исключением следующих веществ: UN1941 (Dibromodifluoromethane), UN1990 (Benzaldehyd), UN2071 (Ammonium nitrate fertilizers), UN3077 (Environmentally hazardous substance, solid, n.o.s.), UN3082 (Environmentally hazardous substance, liquid, n.o.s.), UN3316 (Chemical kit or First aid kit).

3.10.4. Требования к упаковке опасных грузов в ограниченном количестве

Опасные грузы в исключительном количестве должны быть упакованы в качественную упаковку. При контакте с опасными веществами материал, из которого выполнена упаковка, не должен вступать с ним в реакцию, а также не должен терять свои свойства.

Основные требования к упаковке, используемой для перевозки опасных грузов в ограниченном количестве, изложены в действующем издании IATA DGR⁴³.

Тара, закрывающаяся крышками, которая неоднократно используется по назначению, должна подвергаться тщательной проверке, эта упаковка не должна терять свои свойства с течением времени. Прокладочный и абсорбирующий материал, если он уже использовался ранее, должен оставаться способным выполнять свои основные функции.

Для транспортировки опасных веществ в исключительном количестве по воздуху на борту ВС не приемлемы простые и комбинированные упаковки.

Опасные вещества и субстанции, транспортируемые в качестве опасного груза в ограниченном количестве, должны быть упакованы

⁴³ IATA DGR (effective edition), Section 5. Packing, General Packing Requirements of 5.0.2. through 5.0.4, the requirements of 5.0.2.3, 5.0.2.5, 5.0.2.11(f) and 5.0.2.14.2 do not apply.

ваны согласно инструкции по упаковыванию опасных грузов, соответствующие номера которых указаны в колонке G перечня опасных веществ и субстанций, приведенного в действующем издании IATA DGR⁴⁴, номеру этих инструкций предшествует символ Y.

Примечание

Инструкции по упаковыванию опасных грузов в ограниченном количестве, номеру которых предшествует символ Y, имеют идентичные номера с адекватными инструкциями по упаковыванию в упаковку, прошедшую специальное тестирование.

Внутренняя и внешняя упаковка, предназначенная для транспортировки опасных грузов в ограниченном количестве по воздуху на борту ВС должна отвечать требованиям, предъявляемым к упаковке, изложенным в действующем издании IATA DGR⁴⁵.

3.10.5. Количественные ограничения

Масса нетто опасного груза в ограниченном количестве не должна превышать значения, указанного в колонке H перечня опасных веществ и субстанций, приведенного в действующем издании IATA DGR⁴⁶.

Масса брутто опасного груза в ограниченном количестве не должна быть более 30 кг (60 фунтов).

Различные опасные грузы в ограниченном количестве могут быть упакованы в одну внешнюю упаковку. В этом случае количество разных опасных веществ и субстанций, за исключением веществ и субстанций, относящихся к Классам 2 и 9, упакованных в одну внешнюю упаковку, должно быть таким, чтобы величина Q , рассчитанная по формуле 3.9.8.ф1, не превышала значения, равного 1.

⁴⁴ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

⁴⁵ IATA DGR (effective edition), Section 6. Packing Specifications and Performance Tests, 6.1. Specifications for UN Inner Packaging, 6.2. Specifications for UN Outer, Single, and Composite Packagings.

⁴⁶ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

$$Q = \frac{n_1}{M_1} + \frac{n_2}{M_2} + \frac{n_3}{M_3} + \dots, \quad \text{формула 3.10.5.ф1}$$

где $n_1, n_2, n_3 \dots$ — это масса нетто опасного вещества в ограниченном количестве, содержащегося в каждой, отдельно взятой внутренней упаковке; $M_1, M_2, M_3 \dots$ — это максимальное количество опасного вещества, разрешенное к перевозке для соответствующей Группы Упаковки, указанное в колонке Н перечня опасных веществ и субстанций, приведенного в действующем издании IATA DGR⁴⁷. Расчет Q не производится в том случае, если внешняя упаковка содержит несколько внутренних упаковок с одним и тем же опасным веществом или субстанцией. При этом должно выполняться условие, что суммарная масса нетто опасного вещества, находящегося в одной отдельно взятой внешней упаковке, не превышает ограничений, указанных в колонке Н перечня опасных веществ и субстанций, приведенного в действующем издании IATA DGR⁴⁸.

Масса брутто упаковки, содержащей опасные вещества и субстанции исключительно Классов 2 и 9, не должна быть более 30 кг (60 фунтов).

В случае, если опасные вещества и субстанции, относящиеся к Классам 2 и 9, упакованы в одну внешнюю упаковку совместно с опасными веществами и субстанциями, относящимися к другим Классам, необходимо, чтобы масса брутто такой упаковки не превышала 30 кг (60 фунтов), а количество разных опасных веществ и субстанций, не относящихся к Классам 2 и 9, упакованных в эту упаковку, должно быть таким, чтобы величина Q , рассчитанная по формуле 3.9.8.ф1, не превышала значения, равного 1.

3.10.6. Тестирование упаковки, предназначенной для перевозки опасных грузов в исключительном количестве

Упаковка, предназначенная для перевозки опасных грузов в ограниченном количестве, должна пройти все перечисленные

⁴⁷ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

⁴⁸ IATA DGR (effective edition), Section 4. Identification, 4.2. List of Dangerous Goods.

ниже испытания без исключений, при этом, после проведения тестирования не должно быть выявлено повреждений или протекания какой-либо из внутренних упаковок.

Свободное падение упаковки с высоты 1,2 метра (4 фута) на твердую, не упругую, плоскую, горизонтальную поверхность таким образом, чтобы падение могло причинить упаковке наибольшее количество повреждений.

Испытание прикладыванием нагрузки, эквивалентной той, которая возникает при нагромождении идентичных упаковок одна на другую на высоту до трех метров (включая тестируемый экземпляр). Период времени, в течение которого проводится такого рода тестирование, составляет 24 часа.

3.11. Дополнительные требования государств и перевозчиков к безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху на борту ВС

3.11.1. Государства и перевозчики пользуются своим правом выдвинуть дополнительные требования к безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху⁴⁹. Эти дополнительные требования подаются в ICAO и IATA, а затем публикуются этими организациями.

3.11.2. Дополнительные требования к безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху на борту ВС, выдвинутые государствами, опубликованы в подпункте 2.9.2. List of State Variations (перечень дополнительных требований государств). Каждое государство, выдвинувшее свои дополнительные требования, получает трехбуквенный код, к примеру USG: United States Government.

3.11.3. Дополнительные требования к безопасной транспортировке опасных грузов по воздуху на борту ВС, выдвинутые перевозчиком, опубликованы в подпункте 2.9.4. List of Operator Variations (перечень дополнительных требований перевозчиков).

⁴⁹ IATA DGR (effective edition), Section 2. Limitation, 2.9. State and Operator Variations.

Каждый перевозчик, выдвинувший свои дополнительные требования, получает двухбуквенный код, к примеру LH: Deutsche Lufthansa A.G. (Lufthansa) и Lufthansa Cargo AG.

3.11.3. В действующем издании IATA DGR в начале каждого подпункта, а также в каждой инструкции по упаковке, приведены номера дополнительных требований государств и перевозчиков, относящихся к данному подпункту или инструкции по упаковке. Дополнительные требования, относящиеся к радиоактивным материалам, обозначены символом



При подготовке опасного груза к транспортировке по воздуху на борту ВС грузоотправитель должен учитывать все дополнительные требования, приемлемые к данному грузу, выдвинутые государством, откуда груз отправляется, государствами, через которые он проследует транзитом, государством, в которое груз следует. Также необходимо учитывать дополнительные требования, приемлемые к данному грузу, выдвинутые перевозчиком, задействованным в процессе перевозки опасного груза (если будут задействованы несколько перевозчиков, то необходимо учитывать дополнительные требования, приемлемые к данному грузу, выдвинутые каждым из этих перевозчиков). Персонал, задействованный в процессе принятия опасных грузов от грузоотправителя должен убедиться, что все дополнительные требования государств и перевозчиков, приемлемые для данного груза, выполнены в полном объеме.

Маркировка

7.1. Основы

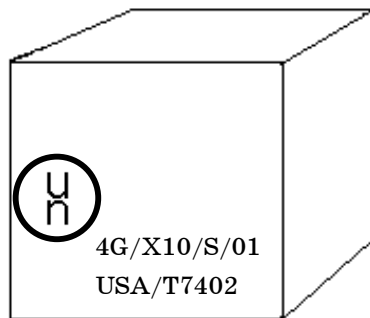
Грузоотправитель несет ответственность за надлежащую маркировку всех упаковок и “оверпэков”, содержащих опасные вещества, согласно требованиям, изложенным в действующем издании IATA DGR.

Существует два вида маркировки:

— Маркировка, идентифицирующая использование определенной упаковки для определенной отправки груза, несущая информацию о содержимом упаковки, а также включающая в себя полные наименования и адреса грузоотправителя и грузополучателя — выполняется согласно требованиям, изложенным в разделе 7.1.5 действующего издания IATA DGR.

— Маркировка, идентифицирующая дизайн и спецификацию упаковки.

Пример Специфицирующей маркировки ООН:



 — символ ООН, наносимый на упаковку и подтверждающий тот факт, что упаковка была разработана, произведена и протестирована согласно Спецификации ООН;

4G — код, обозначающий тип упаковки. “4G” обозначает коробку, выполненную из фиброкартона;

X — символ, определяющий Группу Упаковывания. X может быть использован для Групп Упаковывания I, II, III. Y может быть

использован для Групп Упаковывания I, II. Z — исключительно для Группы Упаковывания III;

10 — цифра указывает максимально допустимый вес брутто упаковки;

S — символ, указывающий на то, что упаковка используется для транспортировки твердых веществ или содержит внутреннюю упаковку;

01 — год выпуска упаковки;

USA — указывает страну, в которой маркировка была нанесена;

T7402 — наименование или идентификационный код производителя.

Маркировка некоторых упаковок содержит букву “V”, стоящую сразу же после кода, обозначающего тип упаковки. Этот символ идентифицирует упаковку, которая может собираться и транспортироваться без дополнительного тестирования, согласно специальным правилам, изложенным в пункте 6.3.1.3 действующего издания IATA DGR.

Пример:  4GV/X50/S/01

Маркировка упаковок, специфицированных для транспортировки инфекционных веществ, содержит надпись “Class 6.2”, указывающую на то, что упаковка была протестирована согласно требованиям пункта 6.5 действующего издания IATA DGR.

Пример:  4G/Class 6.2/01

Примечание:

Некоторые опасные вещества приемлемы к транспортировке в прочной упаковке, которая, однако, не является упаковкой, специфицированной ООН. Таким образом, на подобного рода упаковку не наносится специфицирующая маркировка ООН.

В случае, если используется “оверпэк”:

— соответствующее отгрузочное наименование, номер по списку ООН, “Limited Quantity” (в случае если приемлемо) и прочая необходимая маркировка, нанесенная на упаковки, находящиеся в “оверпэке”, должна быть хорошо видимой, в противном случае она в полном объеме дублируется на внешней стороне “оверпэка”⁵⁰;

— специфицирующая маркировка, нанесенная на упаковки, специфицированные ООН, которые содержатся в “оверпэке” также должна быть хорошо видимой, ИЛИ предложение “INNER PACKAGES COMPLY WITH PRESCRIBED SPECIFICATIONS” должно быть нанесено на “оверпэк”⁵¹;

— в случае, если отправляемый груз распределен в двух и более “оверпэках”, общее количество опасных веществ, находящихся в одном конкретном “оверпэке”, должно быть указано на этом “оверпэке” с целью облегчения процесса идентификации, погрузки и уведомления⁵².

⁵⁰ IATA DGR (effective edition), Section 7. Marking and Labeling, 7.1.4. Marking for Overpacks, 7.1.4.1.

⁵¹ IATA DGR (effective edition), Section 7. Marking and Labeling, 7.1.4. Marking for Overpacks, 7.1.4.2.

⁵² IATA DGR (effective edition), Section 7. Marking and Labeling, 7.1.4. Marking for Overpacks, 7.1.4.3.

НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ

ЗАКОН УКРАЇНИ

ПРО ТРАНСПОРТ

від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР

(Витяг)

Стаття 4. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту

Державне управління в галузі транспорту здійснюють Міністерство транспорту України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Розділ II

ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ

Стаття 21. Єдина транспортна система України

Єдину транспортну систему України становлять:

транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

промисловий залізничний транспорт;

відомчий транспорт;

трубопровідний транспорт;

шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Стаття 32. Авіаційний транспорт і його склад

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Стаття 33. Землі авіаційного транспорту

До земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під:

аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту;

вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами;

ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден;

службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Стаття 40. Координація діяльності всіх видів транспорту

Координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється Міністерством транспорту України.

Координація діяльності всіх видів транспорту в межах регіонів здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади і самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ

від 4 травня 1993 року № 3167-XII

(Витяг)

Стаття 12. Використання міжнародного повітряного простору

При виконанні повітряним судном польоту в міжнародному просторі юрисдикцію щодо нього протягом всього його польоту здійснює та держава, де зареєстровано повітряне судно. Перебуваючи у міжнародному повітряному просторі, повітряне судно є недоторканим і незалежним від будь-якої держави, за винятком тієї, де це повітряне судно зареєстровано, та підкоряється і діє на підставі лише її законів.

Використання міжнародного простору регулюється міжнародними правилами.

Розділ IV

ПОВІТРЯНІ СУДНА

Стаття 15. Класифікація повітряних суден

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно — це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі.

Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстроване у реєстрі державних повітряних суден.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно зареєстроване у державному реєстрі цивільних повітряних суден.

Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Стаття 18. Сертифікація цивільних повітряних суден, що імпортується в Україну

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, може бути допущено до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виготовлювача та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності.

Порядок розробки, схвалення і перевірки виконання додаткових технічних умов для сертифікації повітряного судна, що імпортується в Україну, порядок видачі сертифіката типу і посвідчення про придатність до польотів на повітряне судно, що імпортується в Україну, встановлюється правилами сертифікації цивільних повітряних суден України.

Стаття 20. Сертифікація цивільних повітряних суден, що експортуються з України

Порядок проведення випробувань і сертифікації цивільного повітряного судна, що експортується з України, а також видачі експортного посвідчення про придатність до польотів та інших сертифікаційних документів встановлюється правилами сертифікації цивільних повітряних суден України.

Стаття 25. Реєстрація повітряних суден

Цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі.

Цивільному повітряному судну, занесеному до державного реєстру повітряних суден України, видається реєстраційне посвідчення, що є фактом визнання його національної належності.

З моменту занесення повітряного судна до державного реєстру повітряних суден України всі записи, зроблені раніше стосовно цього повітряного судна у реєстрах повітряних суден інших держав, не визнаються Україною.

Таким же чином не визнається Україною занесення повітряного судна України до реєстру повітряних суден іншої держави, якщо це повітряне судно не виключено з державного реєстру повітряних суден України.

Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у державному реєстрі цивільних повітряних суден України у разі зміни власника повітряного судна, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації цивільних повітряних суден України.

Правила реєстрації цивільних повітряних суден України розробляються та вводяться в дію державним органом з питань сертифікації та реєстрації.

Реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює державний орган чи установа, яким це право делеговано державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Державні повітряні судна підлягають реєстрації у реєстрі державних повітряних суден України. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України.

Стаття 26. Виключення повітряного судна з реєстру

Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру повітряних суден у разі:

- зняття повітряного судна з експлуатації;
- передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземній юридичній чи фізичній особі.

При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Стаття 27. Допуск повітряних суден до експлуатації

Цивільне повітряне судно, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних суден України або іншої держави, якщо вимоги, на підставі яких було видано це посвідчення, відповідають вимогам, встановленим в Україні.

Цивільне повітряне судно, яке не має сертифіката типу, але було в експлуатації до введення в дію Повітряного кодексу України, заноситься до державного реєстру України і допускається до експлуатації на підставі діючого посвідчення про придатність до польотів або посвідчення, виданого державним органом України з питань сертифікації і реєстрації.

Державне транспортне повітряне судно, що було розроблене згідно з технічними вимогами Міністерства оборони України до введення в дію Повітряного кодексу України, може бути допущено до експлуатації в цивільній авіації України для перевезення вантажів і виконання авіаційних робіт і занесено до державного реєстру цивільних повітряних суден України, якщо воно:

відповідає технічним вимогам безпеки польотів Військово-Повітряних Сил, які діяли на час їх розробки;

має висновки розробника та експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації у цивільній авіації;

має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Державне транспортне повітряне судно, тип якого було допущено до експлуатації в цивільній авіації до введення в дію Повітряного кодексу України, заноситься до державного реєстру цивільних повітряних суден України і може бути допущено до експлуатації на підставі діючого посвідчення про придатність до

польотів або посвідчення, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Експериментальне повітряне судно може бути допущено до експлуатації для задоволення потреб народного господарства України за наявності:

висновків розробника судна і експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації його при виконанні польотів;

рішення Уряду України про використання експериментального судна у цивільній авіації України;

посвідчення про придатність до польотів, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Стаття 28. Позначення, що наносяться на цивільні повітряні судна

На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки.

Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.) за погодженням з державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Правила нанесення знаків на повітряне судно встановлюються державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Польоти повітряного судна, яке не має державного і реєстраційного знаків, забороняються, крім польотів експериментальних і випробувальних повітряних суден, що виконуються згідно з правилами проведення випробувальних польотів.

Стаття 30. Бортова документація повітряного судна

На цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути:

- 1) реєстраційне посвідчення;
- 2) посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів;
- 3) свідоцтва про страхування:

членів екіпажу і авіаційного персоналу, який перебуває на борту; повітряного судна;

відповідальності щодо відшкодування збитків, в тому числі перед третіми особами;

- 4) бортовий журнал повітряного судна;
- 5) poradnik з льотної експлуатації повітряного судна;
- 6) дозвіл на бортові радіостанції;
- 7) посвідчення (сертифікати) на всіх членів екіпажу;
- 8) при виконанні міжнародних польотів — інші документи, передбачені міжнародними правилами.

Стаття 31. Передача повітряного судна в оренду іноземному експлуатанту

Порядок і правила здачі повітряного судна в оренду іноземному експлуатанту регулюються внутрішнім законодавством України, якщо інше не передбачено міжнародними угодами та договорами, учасниками яких є Україна.

Розділ VI

ЕКІПАЖ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Стаття 35. Склад екіпажу повітряного судна

Екіпаж повітряного судна складається з командира, інших осіб льотного екіпажу та обслуговуючого персоналу.

Екіпаж повітряного судна — це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків з керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів.

Всі члени екіпажу належать до льотного складу.

Мінімальний склад льотного екіпажу встановлюється радником з льотної експлуатації цього типу повітряного судна.

Польоти цивільних повітряних суден при неповному мінімальному складі екіпажу забороняються, за винятком випадків, спеціально передбачених у завданні на випробувальний політ.

Стаття 43. Реєстрація цивільних аеродромів

Всі цивільні аеродроми підлягають реєстрації у державному органі з питань сертифікації і реєстрації та занесенню їх до державного реєстру аеродромів України.

Після занесення аеродрому до державного реєстру аеродромів України його власникові чи експлуатанту видається свідоцтво про реєстрацію.

Експлуатація аеродрому без свідоцтва про реєстрацію його у державному реєстрі аеродромів України забороняється.

Аеродроми підлягають перереєстрації у державному реєстрі аеродромів України у разі зміни власника аеродрому, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації аеродромів України.

Стаття 44. Виключення цивільного аеродрому з реєстру

Цивільний аеродром виключається з реєстру в разі його ліквідації або зняття з експлуатації.

При виключенні аеродрому з реєстру свідоцтво про його реєстрацію втрачає силу, а власник аеродрому втрачає право на його експлуатацію.

Стаття 48. Аеропорти

За своїм призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні.

Міжнародний аеропорт повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством.

Аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Аеропорт повинен мати поштовий, телеграфний, телефонний та інші види зв'язку, а також регулярне сполучення з найближчими населеними пунктами.

Органи державної виконавчої влади забезпечують будівництво, реконструкцію, благоустрій та експлуатацію під'їзних доріг до аеропортів, регулярний рух пасажирського транспорту на цих дорогах, а також телефонний зв'язок між населеними пунктами і аеропортами.

Розділ X

МІЖНАРОДНІ ПОЛЬОТИ

Стаття 57. Норми і правила здійснення міжнародних польотів

Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод.

Нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України.

Міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі нормативних актів і правил, що встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України і включаються до збірників аеронавігаційної інформації.

Стаття 58. Переліт державного кордону

Переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється по спеціально виділених коридорах.

Переліт державного кордону України поза спеціально виділеними повітряними коридорами, якщо це не передбачено міжнародною угодою або іншими нормативними актами України, заборонено.

Розділ XI

ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Стаття 59. Повітряний перевізник

Повітряним перевізником визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки.

Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна.

Норми цього розділу не поширюються на перевезення, що здійснюються державними повітряними суднами.

Стаття 60. Виконання повітряних перевезень

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору.

Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є:

квиток — при перевезенні пасажирів;
багажна квитанція — при перевезенні речей пасажирів як багажу;
відповідні документи — при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів.

Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються органом державного регулювання діяльності авіації України.

Стаття 61. Чартерне повітряне перевезення

Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сто-

рона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

Стаття 66. Діяльність іноземних перевізників на території України

Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

Стаття 73. Контроль на безпеку

Контроль на безпеку ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортового припасу, а також особистий контроль на безпеку пасажирів і членів екіпажу повітряного судна як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях здійснюють служби авіаційної безпеки, органи внутрішніх справ і прикордонного контролю.

В разі відмови пасажирів або члена екіпажу повітряного судна від проходження контролю на безпеку, а також відмови осіб пред'явити ручну поклажу, багаж, вантаж, пошту або бортові припаси для контролю на безпеку вони до польоту чи перевезення на повітряному судні не допускаються.

На повітряному судні, що перебуває в польоті, контроль на безпеку в разі необхідності може бути проведено за рішенням командира повітряного судна незалежно від згоди пасажирів. Для зазначеної мети повітряне судно вважається таким, що перебуває у польоті, з часу зачинення всіх його зовнішніх дверей після завантаження і до часу відкриття будь-яких з цих дверей для розвантаження.

Правила проведення контролю на безпеку, перелік осіб, що мають право проводити контроль на безпеку, перелік осіб, звільнених від проходження контролю на безпеку, передбачаються Українською державною програмою цивільної авіації.

Розділ XVIII**АТРИБУТИКА, ПРАПОР, ЕМБЛЕМА, ВИМПЕЛ****Стаття 107. Атрибутика, прапор, емблема, вимпел**

Будь-яка авіаційна організація, установа та підприємство України, зареєстровані у встановленому порядку, повинні мати свою печатку і атрибутику.

Державні авіаційні органи повинні мати свою печатку і атрибутику з державним гербом України.

Кожна авіаційна організація, установа та підприємство України можуть мати свій прапор, емблему і вимпел та іншу атрибутику.

КОНВЕНЦІЯ ПРО МІЖНАРОДНУ ЦИВІЛЬНУ АВІАЦІЮ (Чикаго, 1944)

Дата підписання: 07.12.44

**Дата підписання (приєднання) Україною: 07.12.44
(в складі СРСР)**

**Дата ратифікації: січень 1995 р.
(ратифіковано поправку до статті 83-bis)**

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

*С изменениями и дополнениями, внесенными
Протоколом от 10 мая 1984 года*

*Дополнительно см. Протоколы
от 27 мая 1947 года,
от 14 июня 1954 года,
от 14 июня 1954 года,
от 21 июня 1961 года,
от 15 сентября 1962 года,
от 12 марта 1971 года,
от 7 июля 1971 года,
от 16 октября 1974 года,
от 30 сентября 1977 года,
от 6 октября 1989 года,
от 26 октября 1990 года,
от 29 сентября 1995 года,
от 1 октября 1998 года*

Преамбула

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

ПОЭТОМУ нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства воздушным путем и осуществляться рационально и экономично;

заключили в этих целях настоящую Конвенцию.

Часть I АЭРОНАВИГАЦИЯ

Глава I. Общие принципы и применение конвенции

Статья 1. Суверенитет

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

Статья 2. Территория

В целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства.

Статья 3. Гражданские и государственные воздушные суда

а) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.

б) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

с) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.

д) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Статья 3 bis

а) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность гражданского судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.

б) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким на-

рушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт “а” данной статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

с) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом “b” настоящей статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах, с тем чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.

d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт “а” и не затрагивает пункты “b” и “с” настоящей статьи.

(Конвенцию дополнено статьей 3 bis в соответствии с Протоколом от 10.05.84 г.)

Статья 4 . Ненадлежащее использование гражданской авиации

Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

Глава II. Полет над территорией договаривающихся государств

Статья 5. Право нерегулярных полетов

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также, с учетом положений Статьи 7, привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

Статья 6. Регулярные воздушные сообщения

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Статья 7. Каботаж

Каждое Договаривающееся государство имеет право отказывать воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

Статья 8. Беспилотные воздушные суда

Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов.

Статья 9. Запретные зоны

а) Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них

в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности.

с) Каждое Договаривающееся государство на основании правил, которые оно может установить, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах а) и б), произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории.

Статья 10. Посадка в таможенном аэропорту

За исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения о всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством и направляются Международной организации гражданской авиации, основанной в соответствии с Частью II настоящей Конвенции, для передачи всем другим Договаривающимся государствам.

Статья 11. Применение правил о воздушных передвижениях

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздуш-

ных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства.

Статья 12. Правила полетов

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

Статья 13. Правило о въезде и выпуске

Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства.

Статья 14. Предотвращение распространения болезней

Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распростране-

ния посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам. Такие консультации осуществляются без ущерба для применения любой действующей по этому вопросу международной конвенции, участниками которой могут являться Договаривающиеся государства.

Статья 15. Аэропортовые и подобные им сборы

Каждый аэропорт в Договаривающемся государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами, открыт также, с учетом положений Статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договаривающегося государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося государства, не превышают:

а) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях; и

б) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или государствами. Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию или влета на его территорию или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества.

Статья 16. Досмотр воздушных судов

Компетентные власти каждого Договаривающегося государства имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

Глава III. Национальность воздушных судов

Статья 17. Национальность воздушных судов

Воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.

Статья 18. Двойная регистрация

Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.

Статья 19. Национальное законодательство, регулирующее регистрацию

Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его законами и правилами.

Статья 20. Наличие знаков

Каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.

Статья 21. Уведомление о регистрации

Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договаривающееся государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе.

Глава IV. Меры содействия аэронавигации**Статья 22. Упрощение формальностей**

Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска.

Статья 23. Таможенные и иммиграционные процедуры

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в

соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей.

Статья 24. Таможенные пошлины

а) При полетах на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося государства воздушные суда временно допускаются без уплаты пошлин с учетом таможенных правил этого государства. Топливо, смазочные масла, запасные части, комплектное оборудование и запасы, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого государства, освобождаются от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не применяется к любым выгруженным грузам, независимо от их количества и наименования, за исключением случаев, предусмотренных таможенными правилами данного государства, которые могут требовать, чтобы они содержались под таможенным надзором.

б) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной аэронавигации, освобождаются от таможенных пошлин при условии соблюдения правил данного государства, которые могут предусматривать, чтобы данные предметы содержались под таможенным надзором и контролем.

Статья 25. Воздушные суда, терпящие бедствие

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при

организации поиска пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 26. Расследование происшествий

В случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающего государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.

Статья 27. Освобождение от ареста по патентным искам

а) При осуществлении международной аэронавигации любой разрешенный влет воздушного судна одного Договаривающегося государства на территорию другого Договаривающегося государства или разрешенный транзитный полет через территорию такого государства с посадками или без посадок не влечет наложения ареста на это воздушное судно или его задержания, предъявления или эксплуатанту последнего или какого-либо иного вмешательства со стороны или от имени этого государства или любого, находящегося на его территории лица на том основании, что конструкция, механизмы, узлы, вспомогательное оборудование воздушного судна или его эксплуатация являются нарушением каких-либо прав на патент, промышленный образец или модель, должным образом выданных или зарегистрированных в государстве, на территорию которого прибыло это воздушное судно; при этом подразумевается, что в государстве, на территорию которого прибыло такое воздушное судно, ни при каких обстоятельствах

не требуется залог в связи с вышеназванным освобождением от наложения ареста или задержания воздушного судна.

б) Положения пункта а) настоящей Статьи распространяются также на хранение запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и на право их использования и установки при ремонте воздушного судна Договаривающегося государства на территории любого другого Договаривающегося государства при условии, что любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или распространяться внутри страны или экспортироваться в коммерческих целях из Договаривающегося государства, на территорию которого прибыло это воздушное судно.

с) Привилегии, предусмотренные настоящей Статьей, распространяются лишь на такие государства — участники настоящей Конвенции, которые либо 1) являются участниками Международной конвенции по охране промышленной собственности и любых поправок к ней, либо 2) приняли патентное законодательство, признающее изобретения граждан других государств — участников настоящей Конвенции и обеспечивающее их надлежащую защиту.

Статья 28. Аэронавигационные средства и стандартные системы

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным:

а) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии с настоящей Конвенцией;

б) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светоборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией;

с) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания аэронавигационных карт и схем в соответствии со стандартами, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Глава V. Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов

Статья 29. Документация, имеющаяся на воздушном судне

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

- а) свидетельство о его регистрации;
- б) удостоверение о его годности к полетам;
- в) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- г) бортовой журнал;
- д) если оно оборудовано радиоаппаратурой — разрешение на бортовую радиостанцию;
- е) если оно перевозит пассажиров — список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- ж) если оно перевозит груз — манифест и подробные декларации на груз.

Статья 30. Радиооборудование воздушных судов

а) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано раз-

решение на установку и использование такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося государства, над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.

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

Статья 31. Удостоверения о годности к полетам

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

Статья 32. Свидетельства на членов экипажа

a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

b) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством.

Статья 33. Признание удостоверений и свидетельств

Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минималь-

ным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.

Статья 34. Бортовые журналы

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 35. Ограничения в отношении грузов

а) Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей Статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, какие может время от времени давать Международная организация гражданской авиации.

б) Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте а), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров.

Статья 36. Фотографическая аппаратура

Каждое Договаривающееся государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов над своей территорией.

Глава VI. Международные стандарты и рекомендуемая практика

Статья 37. Принятие международных стандартов и процедур

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

- a) систем связи и аэронавигационных средств, включая наземную маркировку;
- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) правил полетов и практики управления воздушным движением;
- d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- f) регистрации и идентификации воздушных судов;
- g) сбора метеорологической информации и обмена ею;
- h) бортовых журналов;
- i) аэронавигационных карт и схем;

j) таможенных и иммиграционных процедур;

k) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий; а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

Статья 38. Отклонения от международных стандартов и процедур

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

Статья 39. Отметки в удостоверениях и свидетельствах

а) В удостоверениях о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствует такому стандарту.

б) В свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

Статья 40. Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками

Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверения или свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.

Статья 41. Признание существующих стандартов годности к полетам

Положения настоящей Главы не применяются к воздушным судам и авиационному оборудованию таких типов, прототип которых представлен компетентным национальным органам для сертификации до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

Статья 42. Признание существующих стандартов квалификации персонала

Положения настоящей главы не применяются к персоналу, которому первоначально выданы свидетельства до истечения одного года после первого принятия международного стандарта о квалификации такого персонала; однако они в любом случае применяются ко всему персоналу, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет от даты принятия такого стандарта.

Часть II

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Глава VII. Организация

Статья 43. Назначение и структура

Настоящей Конвенцией учреждается организация под названием “Международная организация гражданской авиации”. Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, какие могут быть необходимы.

Статья 44. Цели

Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- а) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- б) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- в) поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- г) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- д) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- е) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося госу-

дарства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;

g) избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;

h) способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;

i) оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Статья 45. Постоянное местопребывание

Постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации, учрежденной Временным соглашением о международной гражданской авиации, подписанным в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местопребывание может быть временно перенесено по решению Совета в любое другое место.

Статья 46. Первая сессия Ассамблеи

Первая сессия Ассамблеи созывается Временным советом вышеупомянутой Временной организации немедленно по вступлению в силу настоящей Конвенции в такое время и в таком месте, как это определит Временный совет.

Статья 47. Правоспособность

Организация пользуется на территории каждого Договаривающегося государства такой правоспособностью, какая может быть необходима для выполнения ее функций. Им предоставляется полная правосубъектность повсюду, где это совместимо с конституцией и законодательством соответствующего государства.

Глава VIII. Ассамблея

Статья 48. Сессии Ассамблеи и голосование

а) Ассамблея собирается ежегодно и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю.

б) Все Договаривающиеся государства имеют равное право быть представленными на сессиях Ассамблеи и каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос. Делегатов, представляющих Договаривающиеся государства, могут сопровождать технические советники, которые могут участвовать в заседаниях, но не имеют права голоса.

с) На заседаниях Ассамблеи для получения кворума требуется большинство Договаривающихся государств. Если иное не предусмотрено настоящей Конвенцией, решения Ассамблеи принимаются большинством поданных голосов.

Статья 49. Права и обязанности Ассамблеи

Права и обязанности Ассамблеи состоят в том, чтобы:

а) избирать на каждой сессии ее председателя и других должностных лиц;

б) избирать Договаривающиеся государства для представительства в Совете в соответствии с положениями Главы IX;

с) рассматривать отчеты Совета и принимать по ним соответствующие меры, а также выносить решения по любому вопросу, переданному ей Советом;

д) определять свои собственные правила процедуры и учреждать такие вспомогательные комиссии, какие она может счесть необходимыми или желательными;

е) утверждать путем голосования годовой бюджет и определять финансовые мероприятия Организации в соответствии с положениями Главы XII;

ф) проверять расходы и утверждать финансовые отчеты Организации;

г) передавать по своему усмотрению Совету, вспомогательным комиссиям или какому-либо другому органу любой вопрос, входящий в ее сферу деятельности;

h) наделять Совет правами и полномочиями, необходимыми или желательными для выполнения обязанностей Организации, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;

і) выполнять соответствующие положения Главы XIII;

ј) рассматривать предложения об изменениях положений настоящей Конвенции и поправках к ним и в случае принятия ею этих предложений рекомендовать их Договаривающимся государствам в соответствии с положениями Главы XXI;

к) рассматривать любые вопросы, входящие в сферу деятельности Организации, которые конкретно не вменены в обязанность Совету.

Глава IX. Совет

Статья 50. Состав и выборы Совета

а) Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он состоит из двадцати одного Договаривающего государства, избранного Ассамблеей. Выборы проводятся на первой сессии Ассамблеи и в дальнейшем через каждые три года избранные таким образом члены Совета исполняют свои обязанности до следующих очередных выборов.

б) При выборах членов Совета Ассамблея обеспечивает надлежащее представительство 1) государствам, играющим ведущую роль в воздушном транспорте; 2) государствам, не включенным на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авионавигации; 3) государствам, не включенным на ином основании, назначение которых обеспечит представительство в Совете всех основных географических районов мира. Любая вакансия в Совете заполняется Ассамблеей в возможно кратчайший срок; любое Договаривающееся государство, избранное таким образом в Совет, исполняет свои обязанности до истечения срока полномочий своего предшественника.

е) Ни один представитель Договаривающегося государства в Совете не будет активно связан с эксплуатацией международных воздушных сообщений или иметь финансовую заинтересованность в таких сообщениях.

Статья 51. Президент Совета

Совет избирает своего Президента сроком на три года. Он может быть переизбран. Он не имеет права голоса. Совет избирает из числа своих членов одного или нескольких вице-президентов, которые сохраняют за собой право голоса во время исполнения обязанностей Президента. Президент не обязательно избирается из числа представителей членов Совета, но если такой представитель избран на пост Президента, его место считается вакантным и занимает государство, которое он представлял. Обязанности Президента состоят в том, чтобы:

а) созывать заседания Совета, Авиатранспортного комитета и Аэронавигационной комиссии;

б) действовать в качестве представителя совета;

с) выполнять от имени Совета те функции, которые возлагает на него Совет.

Статья 52. Голосование в Совете

Решения Совета требуют одобрения большинством его членов. Совет может делегировать свои полномочия по какому-либо отдельному вопросу комитету, образованному из его членов. Решения любого комитета Совета могут быть обжалованы в Совет любым заинтересованным Договаривающимся государством.

Статья 53. Участие без права голоса

Любое Договаривающееся государство может участвовать без права голоса в рассмотрении Советом и его комитетами и комиссиями любого вопроса, особо затрагивающего его интересы. Никто из членов Совета не участвует в голосовании при рассмотрении Советом спора, стороной которого он является.

Статья 54. Обязательные функции Совета

Совет:

- a) представляет Ассамблее годовые доклады;
- b) выполняет указания Ассамблеи и выполняет обязанности и обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией;
- c) определяет свою организационную структуру и свои правила процедуры;
- d) назначает Авиатранспортный комитет, который формируется из числа представителей членов совета и ответственен перед ним, и определяет его обязанности;
- e) учреждает Аэронавигационную комиссию в соответствии с положениями Главы X;
- f) распоряжается финансами Организации в соответствии с положениями Глав XII и XV;
- g) определяет жалованье Президента Совета;
- h) назначает главное исполнительное должностное лицо, именуемое Генеральным секретарем, а также в соответствии с поло-

жениями Главы XI принимает меры для назначения такого другого персонала, какой может оказаться необходимым;

i) запрашивает, собирает, изучает и публикует сведения, относящиеся к развитию аэронавигации и эксплуатации международных воздушных сообщений, включая сведения об эксплуатационных расходах и подробные данные о субсидиях, выплачиваемых авиапредприятиям из государственных фондов;

j) сообщает Договаривающимся государствам о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или решений Совета;

k) докладывает Ассамблее о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления его о нарушении;

l) принимает в соответствии с положениями Главы VI настоящей Конвенции международные Стандарты и Рекомендуемую практику; для удобства именует их Приложениями к настоящей Конвенции; и уведомляет все Договаривающиеся государства о принятых мерах;

m) рассматривает рекомендации Аэронавигационной комиссии по изменению Приложений и принимает меры в соответствии с положениями Главы XX;

n) рассматривает любой вопрос, относящийся к Конвенции, который передает ему любое Договаривающееся государство.

Статья 55. Факультативные функции Совета

Совет может:

a) когда это целесообразно и, как может показать опыт, желательно, создавать на региональной или иной основе подчиненные ему авиатранспортные комиссии и определять группы государств или авиапредприятий, с помощью или через посредство которых

Совет может способствовать осуществлению целей настоящей Конвенции;

b) передавать Аэронавигационной комиссии обязанности в дополнение к тем, которые изложены в Конвенции, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;

c) проводить исследования по всем аспектам воздушного транспорта и аэронавигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся государствам по вопросам воздушного транспорта и аэронавигации;

d) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая вопросы международной собственности и эксплуатации международных воздушных сообщений по основным маршрутам, и представлять Ассамблее предложения по этим вопросам;

e) расследовать по просьбе любого Договаривающегося государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и после этого расследования выпускать такие отчеты, которые он может счесть желательными.

Глава X. Аэронавигационная комиссия

Статья 56. Выдвижение и назначение членов Комиссии

Аэронавигационная комиссия состоит из двенадцати членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами. Эти лица обладают соответствующей квалификацией и опытом в научной и практической областях аэронавтики. Совет обращается ко всем Договаривающимся государствам с просьбой о представлении кандидатур. Председатель Аэронавигационной комиссии назначается Советом.

Статья 57. Обязанности комиссии

Аэронавигационная комиссия:

а) рассматривает предложения об изменении Приложений к настоящей Конвенции и рекомендует их Совету для принятия;

б) учреждает технические подкомиссии, в которых может быть представлено любое Договаривающееся государство, если оно того пожелает;

в) консультирует Совет относительно сбора и передачи Договаривающимся государствам всех сведений, которые она сочтет необходимыми и полезными для развития аэронавигации.

Глава XI. Персонал**Статья 58. Назначение персонала**

С учетом правил, установленных Ассамблеей, и положений настоящей Конвенции Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности, подготовку, оклады, пособия и условия службы Генерального секретаря и другого персонала Организации и может нанимать на работу граждан любого Договаривающегося государства или пользоваться их услугами.

Статья 59. Международный характер персонала

Президент Совета, Генеральный секретарь и другой персонал не должны запрашивать или получать инструкции от какой-либо власти, посторонней для Организации, в отношении исполнения своих обязанностей. Каждое Договаривающееся государство обязуется полностью уважать международный характер обязанностей персонала и не пытаться влиять на кого-либо из своих граждан в отношении исполнения ими своих обязанностей.

Статья 60. Иммунитеты и привилегии персонала

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько это позволяет его конституционный порядок, предоставлять Президенту совета, генеральному секретарю и другому персоналу Организации иммунитеты и привилегии, предоставляемые соот-

ветствующему персоналу других международных межгосударственных организаций. Если будет заключено общее международное соглашение об иммунитетах и привилегиях международных гражданских служащих, то иммунитеты и привилегии, предоставляемые Президенту, Генеральному секретарю и другому персоналу Организации, должны соответствовать иммунитетам и привилегиям, предоставляемым таким общим международным соглашением.

Глава XII. Финансы

Статья 61. Бюджеты и распределение расходов

Совет представляет Ассамблее годовой бюджет, годовые отчеты о состоянии счетов и предположения по всем поступлениям и расходам. Ассамблея путем голосования принимает бюджет со всеми изменениями, какие она сочтет необходимыми, и, за исключением взносов в соответствии с Главой XV для государств, дающих на то согласие, распределяет расходы Организации между Договаривающимися государствами на такой основе, какую она определяет время от времени.

Статья 62. Приостановление права голоса

Ассамблея может приостанавливать право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией.

Статья 63. Расходы делегаций и других представителей

Каждое Договаривающееся государство принимает на себя расходы своей делегации на Ассамблее, а также содержание, путевые и другие расходы любого лица, которое оно назначает для работы в Совете, и назначенных им членов или представителей в любых вспомогательных комитетах или комиссиях Организации.

Глава XIII. Другие международные соглашения

Статья 64. Соглашения о безопасности

В отношении вопросов, касающихся авиации, входящих в компетенцию Организации и непосредственно влияющих на международную безопасность. Организация может, с одобрения Ассамблеи путем голосования, вступать в соответствующие соглашения с любой всеобщей организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира.

Статья 65. Соглашения с другими международными учреждениями

Совет от имени Организации может вступать в соглашения с другими международными учреждениями для содержания общих служб и для принятия общих правил в отношении персонала и с одобрения Ассамблеи может вступать в такие другие соглашения, какие могут содействовать работе Организации.

Статья 66. Функции, относящиеся к другим соглашениям

а) Организация также выполняет функции, возложенные на нее Соглашением о транзите в международных воздушных сообщениях и Соглашением о международном воздушном транспорте, выработанными в Чикаго 7 декабря 1944 года, в соответствии с установленными в них условиями и положениями.

б) Члены Ассамблеи и Совета, которые не приняли Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях или Соглашение о международном воздушном транспорте, выработанные в Чикаго 7 декабря 1944 года, не имеют права участвовать в голосовании ни по каким вопросам, переданным Ассамблее или Совету на основании положений соответствующего Соглашения.

Часть III

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Глава XIV. Информация и отчеты

Статья 67. Представление отчетов в Совет

Каждое Договаривающееся государство обязуется, что его авиа-предприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Советом, будут представлять в Совет отчеты о перевозках, статистику по расходам и финансовые данные с указанием в числе прочего всех поступлений и их источников.

Глава XV. Аэропорты и другие аэронавигационные средства

Статья 68. Установление маршрутов и аэропортов

Каждое Договаривающееся государство с учетом положений настоящей Конвенции может устанавливать маршрут, по которому в пределах его территории осуществляется любое международное воздушное сообщение, а также аэропорты, которые могут использоваться при любом таком сообщении.

Статья 69. Усовершенствование аэронавигационных средств

Если Совет считает, что аэропорты или другие аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекоменда-

ции. Ни одно Договаривающееся государство не считается виновным в нарушении настоящей Конвенции, если оно не выполняет эти рекомендации.

Статья 70. Финансирование аэронавигационных средств

Договаривающееся государство при возникновении обстоятельств, предусмотренных положениями Статьи 69, может вступать в соглашение с Советом с целью осуществления таких рекомендаций. Государство может принять решение взять на себя все расходы, связанные с любым таким соглашением. Если государство не принимает такого решения, Совет может по просьбе этого государства дать согласие покрыть все или часть этих расходов.

Статья 71. Предоставление и содержание средств Советом

Если Договаривающееся государство о том просит, Совет может дать согласие на предоставление, укомплектование персоналом, содержание и административное руководство деятельностью аэропортов и других аэронавигационных средств, полностью или частично, включая средства радио-и метеорологического обслуживания, которые необходимы на его территории для безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений других Договаривающихся государств, и может установить справедливые и разумные сборы за пользование предоставленными средствами.

Статья 72. Приобретение или использование земельных участков

Если требуются земельные участки под средства, полностью или частично финансируемые Советом по просьбе какого-либо Договаривающегося государства, то это государство либо предоставляет сами земельные участки, сохраняя по своему желанию право собственности, либо содействует использованию этих земельных участков Советом на справедливых и разумных условиях и в соответствии с законодательством этого государства.

Статья 73. Расходование и распределение фондов

В пределах фондов, которые могут быть предоставлены ему Ассамблеей в соответствии с Главой XII, Совет может произво-

дить текущие расходы для целей настоящей Главы из общих фондов Организации. Совет распределяет покрытие основных расходов, требуемых для целей настоящей Главы, из общих фондов Организации. Совет распределяет покрытие основных расходов, требуемых для целей настоящей Главы, в предварительно согласованных пропорциях на разумный период времени между Договаривающимися государствами, которые дали на это согласие и авиапредприятия которых пользуются вышеуказанными аэронавигационными средствами. Совет может также распределять между государствами, давшими на это согласие, покрытие любых необходимых оборотных фондов.

Статья 74. Техническая помощь и использование доходов

Когда Совет по просьбе Договаривающегося государства авансирует фонды или предоставляет полностью или частично аэропорты или другие средства, соглашение может предусматривать с согласия этого государства техническую помощь в управлении деятельностью и в эксплуатации этих аэропортов и других средств и оплату текущих расходов по эксплуатации этих аэропортов и других средств и процентные и амортизационные отчисления за счет доходов от эксплуатации аэропортов и других средств.

Статья 75. Передача средств из ведения Совета

Договаривающееся государство может в любое время отказаться от обязательств, принятых им в соответствии со Статьей 70, и взять в свое ведение аэропорты и другие средства, предоставленные Советом на его территории в соответствии с положениями Статей 71 и 72, выплатив Совету сумму, которая, по мнению Совета, является разумной при данных обстоятельствах. Если государство сочтет, что назначенная Советом сумма выходит за разумные пределы, оно может обжаловать решение Совета перед Ассамблеей, и Ассамблея может утвердить или изменить решение Совета.

Статья 76. Возврат фондов

Фонды, полученные Советом в порядке возмещения согласно Статье 75, а также за счет процентов и амортизационных отчис-

лений согласно Статье 74, в случае, если взносы первоначально внесены государствами согласно Статье 73, возвращаются всем государствам, для которых первоначально определены взносы, пропорционально размерам их взносов, установленным Советом.

Глава XVI. Организации совместной эксплуатации и пульные соглашения

Статья 77. Разрешенные организации совместной эксплуатации

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах, однако на такие организации или агентства, а также пульные сообщения распространяются все положения настоящей Конвенции, в том числе те, которые относятся к регистрации соглашений в Совете. Совет определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

Статья 78. Роль Совета

Совет может предлагать заинтересованным Договаривающимся государствам создавать совместные организации для эксплуатации воздушных сообщений на любых маршрутах или в любых районах.

Статья 79. Участие в организациях по эксплуатации

Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях либо через свое правительство, либо через одну или несколько авиатранспортных компаний, назначенных его правительством. Эти компании исключительно по усмотрению заинтересованного государства могут находиться либо в государственной собственности полностью или частично, либо в частной собственности.

Часть IV**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ****Глава XVII. Другие соглашения по вопросам аэронавтики****Статья 80. Парижская и Гаванская конвенции**

Каждое Договаривающееся государство обязуется немедленно после вступления в силу настоящей Конвенции сделать заявление о денонсации Конвенции о регулировании воздушной навигации, подписанной в Париже 13 октября 1919 года, или Конвенции о коммерческой авиации, подписанной в Гаване 20 февраля 1928 года, если оно является участником любой из них. В отношениях между Договаривающимися государствами настоящая Конвенция заменяет вышеупомянутые Парижскую и Гаванскую конвенции.

Статья 81. Регистрация существующих соглашений

Все соглашения по вопросам аэронавтики, существующие на дату вступления в силу настоящей конвенции и заключенные между Договаривающимся государством и любым другим государством, либо между авиапредприятием Договаривающегося государства и любым другим государством или авиапредприятием любого другого государства, подлежат немедленной регистрации в Совете.

Статья 82. Отмена несовместимых соглашений

Договаривающиеся государства признают, что настоящая Конвенция отменяет все обязательства и соглашения между ними, не совместимые с ее положениями, и обязуются не принимать на себя любые такие обязательства и не вступать в подобные соглашения. Договаривающееся государство, которое до вступления в Организацию приняло на себя какие-либо обязательства по отношению к недоговаривающемуся государству или гражданину Договаривающегося государства либо недоговаривающегося государства, не совместимые с положениями настоящей Конвенции, немедлен-

но примет меры к тому, чтобы освободиться от этих обязательств. Если авиапредприятие любого Договаривающегося государства приняло на себя любые такие несовместимые обязательства, государство его национальности делает все возможное, чтобы обеспечить их немедленное прекращение, и в любом случае добивается их прекращения, как только такое действие может быть осуществлено на законном основании после вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья 83. Регистрация новых соглашений

При условии соблюдения положений предыдущей Статьи любое Договаривающееся государство может заключать соглашения, не являющиеся несовместимыми с положениями настоящей Конвенции. Любое такое соглашение подлежит немедленной регистрации в Совете, который делает о нем публикацию в возможно короткий срок.

Глава XVIII. Споры и невыполнение обязательств

Статья 84. Разрешение споров

Если какое-либо разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и ее Приложений, не может быть урегулировано путем переговоров, оно по просьбе любого государства, вовлеченного в это разногласие, разрешается Советом. Ни один член Совета, являющийся стороной в каком-либо споре, не участвует в голосовании при рассмотрении Советом этого спора. Любое Договаривающееся государство может при условии соблюдения положений Статьи 85 обжаловать решение Совета в третейский суд *ad hoc*, образованный по согласованию с другими сторонами в споре, или в Постоянную Палату Международного Правосудия. О любом таком обжаловании Совет уведомляется в течение шестидесяти дней после получения уведомления о решении Совета.

Статья 85. Процедура третейского суда

Если какое-либо Договаривающееся государство — сторона в споре, по которому обжалуется решение Совета, не признает Статута Постоянной Палаты Международного Правосудия и если

Договаривающиеся государства — стороны в споре не могут прийти к соглашению о выборе третейского суда, то каждое из Договаривающихся государств — сторон в споре называет по одному арбитру, а арбитры избирают суперарбитра. Если какое-либо из Договаривающихся государств — сторон в споре не назовет арбитра в течение трехмесячного периода со дня обжалования решения, то арбитр от имени этого государства назначается Президентом Совета из ведущегося Советом списка квалифицированных лиц, которыми Совет может располагать. Если в течение тридцати дней арбитры не смогут договориться о суперарбитре, Президент Совета назначает его из вышеуказанного списка. После этого арбитры и суперарбитр совместно образуют третейский суд. Любой третейский суд, учрежденный согласно настоящей или предыдущей Статьям, устанавливает свою собственную процедуру и выносит свои решения большинством голосов при условии, что Совет может решать процедурные вопросы в случае какой-либо задержки, которая, по мнению Совета, является чрезмерной.

Статья 86. Обжалование

Если Совет не решит иначе, любое решение Совета о том, эксплуатирует ли авиапредприятие международные авиационные линии в соответствии с положениями настоящей Конвенции, остается в силе при условии, что оно не отменено в порядке обжалования. Решения Совета по любому другому вопросу в случае их обжалования приостанавливаются до принятия решения по обжалованию. Решения Постоянной Палаты Международного Правосудия и третейского суда являются окончательными и обязательными.

Статья 87. Санкции в отношении авиапредприятия, не выполняющего решения

Каждое Договаривающееся государство обязуется не разрешать деятельность авиапредприятия какого-либо Договаривающегося государства в воздушном пространстве над своей территорией, если Совет принял решение, что данное авиапредприятие не выполняет окончательного решения, вынесенного в соответствии с предыдущей Статьей.

Статья 88. Санкции в отношении государства, не выполняющего обязательств

Ассамблея приостанавливает право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое определено как не выполняющее обязательств, предусмотренных положениями настоящей Главы.

Глава XIX. Война**Статья 89. Война и чрезвычайное положение**

В случае войны положения настоящей Конвенции не затрагивают свободы действий любого затронутого войной Договаривающегося государства, как воюющего, так и нейтрального. Такой же принцип применяется в случае, когда любое Договаривающееся государство объявляет у себя чрезвычайное положение и уведомляет об этом Совет.

Глава XX. Приложения**Статья 90. Принятие Приложений и поправок к ним**

а) Принятие Советом Приложений, упомянутых в подпункте “j” Статьи 54, требует две трети голосов Совета на созванном для этой цели заседании, после чего они направляются Советом каждому Договаривающемуся государству. Любое такое Приложение или любая поправка к Приложению вступают в силу в течение трех месяцев после направления их Договаривающимся государствам либо по истечении такого более длительного периода времени, какой может установить Совет при условии, что в течение этого времени большинство Договаривающихся государств не уведомит Совет о своем несогласии.

б) Совет немедленно извещает все Договаривающиеся государства о вступлении в силу любого Приложения или поправки к нему.

Глава XXI. Ратификация, присоединение, поправки и денонсация

Статья 91. Ратификация Конвенции

а) Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшим ее государствами. Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, которое уведомляет о дате такой сдачи на хранение каждое из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств.

б) Как только двадцать шесть государств ратифицируют настоящую Конвенцию или присоединятся к ней, она вступит для них в силу на тридцатый день после сдачи на хранение двадцать шестого документа. В дальнейшем она вступает в силу для каждого ратифицировавшего ее государства на тридцатый день после сдачи на хранение его ратификационной грамоты.

с) Обязанность извещать Правительство каждого из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств о дате вступления в силу настоящей Конвенции лежит на Правительстве Соединенных Штатов Америки.

Статья 92. Присоединение к Конвенции

а) Настоящая Конвенция открыта для присоединения членов Объединенных Наций и присоединившихся к ним государств и государств, которые оставались нейтральными в течение настоящего мирового конфликта.

б) Присоединение осуществляется путем уведомления, направляемого Правительству соединенных Штатов Америки, и вступает в силу на тридцатый день со дня получения уведомления Правительством Соединенных Штатов Америки, которое извещает об этом все Договаривающиеся государства.

Статья 93. Допуск других государств

Помимо государств, упомянутых в Статьях 91 и 92(а), к участию в настоящей Конвенции, при условии одобрения какой-либо

всеобщей международной организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира, могут быть допущены другие государства четырьмя пятими голосов Ассамблеи и на таких условиях, какие может установить Ассамблея; при этом в каждом отдельном случае необходимо согласие каждого государства, подвергшегося вторжению или нападению во время настоящей войны со стороны государства, добывающегося допуска.

Статья 94. Поправки к Конвенции

а) Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции должна быть одобрена двумя третями голосов Ассамблеи и затем вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших такую поправку, после того, как ее ратифицирует установленное Ассамблеей число Договаривающихся государств. Установленное таким образом число составляет не менее двух третей общего числа Договаривающихся государств.

б) Если, по мнению Ассамблеи, характер поправки оправдывает эту меру, то Ассамблея в своей резолюции, рекомендующей принятие поправки, может предусмотреть, что любое государство, которое не ратифицирует поправку в течение установленного периода после вступления ее в силу, вследствие этого перестает быть членом Международной организации гражданской авиации и участником Конвенции.

Статья 95. Денонсация Конвенции

а) Любое Договаривающееся государство может известить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, которое незамедлительно сообщает об этом каждому Договаривающемуся государству.

б) Денонсация вступает в силу через год со дня получения уведомления и действует только в отношении государства, денонсировавшего Конвенцию.

Глава XXII. Определения

Статья 96. В целях настоящей Конвенции:

а) “Воздушное сообщение” означает любое регулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза.

б) “Международное воздушное сообщение” означает воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.

с) “Авиапредприятие” означает любое авиатранспортное предприятие, предлагающее или эксплуатирующее международные воздушные сообщения.

д) “Остановка с некоммерческими целями” означает посадку с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, груза или почты.

ПОДПИСАНИЕ КОНВЕНЦИИ

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию от имени своих соответствующих Правительств в даты, указанные против их подписей.

СОВЕРШЕНО в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Текст, составленный на английском, испанском и французском языках, каждый из которых является равно аутентичным, открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней.

ТЕКСТЫ ПОПРАВОК К ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ

Поправка к Статье 45

(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)

В конце Статьи 45 Конвенции точка заменяется запятой и добавляется следующее:

“а по иному, чем временно — по решению Ассамблеи, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств”.

Поправки к Статьям 48(а), 49(е) и 61

(Протокол, подписанный в Монреале 14 июня 1954 года)

В статье 48 (а) слово “ежегодно” заменяется выражением “не реже одного раза в три года”.

В Статье 49 (с) выражение “годовой бюджет” заменяется выражением “годовые бюджеты”.

В Статье 61 выражения “годовой бюджет” и “путем голосования принимает бюджет” заменяются выражениями “годовые бюджеты” и “путем голосования принимает бюджеты”.

Поправка к Статье 48 (а)

(Протокол, подписанный в Риме 15 сентября 1962 года)

В статье 48 (а) Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на:

“Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю”.

Поправка к Статье 50 (а)

(Протокол, подписанный в Монреале 21 июня 1961 года)

В статье 50 (а) Конвенции выражение “двадцати одного” упраздняется и заменяется выражением “двадцати семи”.

Поправка к Статье 50 (а)

(Протокол, подписанный в Нью-Йорке 12 марта 1971 года)

В пункте а) Статьи 50 Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на:

“Он состоит из тридцати Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей”.

Поправка к Статье 50 (а)

(Протокол, подписанный в Монреале 16 октября 1974 года)

В статье 50 (а) Конвенции изменить второе предложение, заменив “тридцати” на “тридцати трех”.

Поправка к Статье 56

(Протокол, подписанный в Вене 7 июля 1971 года)

В статье 56 Конвенции выражение “двенадцать членов” заменяется выражением “Пятнадцати членов”.

Поправка-включение Статьи 93 (бис)

(Протокол, подписанный в Монреале 27 мая 1947 года)

Статья 93 (бис)

а) Независимо от изложенных выше положений вышеуказанных Статей 91, 92 и 93

1) государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней в отноше-

ния, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации;

2) государство, исключенное из членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не дополнит свой акт об исключении рекомендации об обратном.

b) Государство, которое перестает быть членом Международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта (a), может после одобрения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства Совета.

c) Если осуществление членами данной Организации прав и привилегий, принадлежащих им как членам Организации Объединенных Наций, приостановлено, то, по требованию последней, приостанавливается осуществление ими прав и привилегий, вытекающих из членства в данной Организации.

ПРОТОКОЛ

про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію

Асамблея Міжнародної організації цивільної авіації,

зібравшись на свою 23-тю сесію в Монреалі 6 жовтня 1980 року,

беручи до відома резолюції A21-22 та A22-28 стосовно оренди, фрахтування повітряних суден і обміну ними при виконанні міжнародних польотів,

беручи до відома проект поправки до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, що підготовлена 23-ю сесією Юридичного комітету,

відмічаючи, що Договірні держави виявляють спільне бажання виробити положення щодо передачі певних функцій та обов'язків державою реєстрації державі експлуатанту повітряного судна в разі оренди, фрахтування повітряних суден та обміну ними або яких-небудь подібних дій стосовно таких повітряних суден,

вважаючи за необхідне змінити у вищезазначених цілях Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, що була укладена в Чикаго 7 грудня 1944 року,

1) затверджує, відповідно до положень статті 94 а) вищезгаданої Конвенції, таку запропоновану поправку до зазначеної Конвенції:

включити після статті 83 таку нову статтю 83 bis:

Стаття 83 bis

Передача певних функцій та обов'язків

а) Незважаючи на положення статей 12, 30, 31 і 32 а), у випадку, коли повітряне судно, що зареєстроване в Договірній державі, експлуатується згідно з договором про оренду, фрахтування або взаємний обмін повітряними суднами або відповідно до будь-якого подібного договору експлуатантом, основне місце діяльності якого або, якщо він не має такого місця діяльності, постійне місце перебування якого знаходиться в іншій Договірній державі, держава реєстрації може за погодженням з такою іншою державою передати їй всі або частину своїх функцій та обов'язків як держави реєстрації щодо такого повітряного судна, які передбачені статтями 12, 30, 31 і 32 а). Держава реєстрації звільняється від відповідальності відносно переданих функцій та обов'язків.

б) Передача не матиме дії щодо інших Договірних держав до тих пір, доки угода між державами, в якій передача передбачається, не буде зареєстрована у Раді і опублікована відповідно до статті 83 або до того, як про існування та предмет угоди не буде безпосередньо повідомлено владі іншої заінтересованої Договірної держави або держав державою — стороною угоди.

с) Положення пунктів а) та б), згаданих вище, також застосовуються у випадках, що передбачені статтею 77,

2) встановлює, відповідно до положень згаданої статті 94 а) названої Конвенції, що вищезгадана поправка набуває чинності після її ратифікації дев'яносто вісьмома Договірними державами, та

3) постановляє, щоб Генеральний секретар Міжнародної організації цивільної авіації склав Протокол англійською, французькою, російською та іспанською мовами, тексти якого є рівно автентичними і включають вищезгадану поправку та викладені нижче положення:

а) Протокол підписується Головою Асамблеї та її Генеральним секретарем;

б) Протокол відкрито для ратифікації будь-якою державою, яка ратифікувала згадану Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію або приєдналася до неї;

с) ратифікаційні грамоти здаються на зберігання Міжнародній організації цивільної авіації;

д) Протокол набуває чинності щодо держав, які ратифікували його, в день здачі на зберігання дев'яносто восьмої ратифікаційної грамоти;

е) Генеральний секретар негайно повідомляє всі Договірні держави про дати здачі на зберігання кожного документа про ратифікацію Протоколу;

ф) Генеральний секретар негайно повідомляє всі держави-учасниці згаданої Конвенції про дати набуття Протоколом чинності;

г) стосовно будь-якої Договірної держави, що ратифікувала Протокол після вищезазначеної дати, Протокол набуває чинності після здачі нею на зберігання своєї ратифікаційної грамоти у

Міжнародну організацію цивільної авіації;

внаслідок цього відповідно до вищезазначених дій Асамблеї,

цей Протокол був складений Генеральним секретарем Організації.

На засвідчення чого Голова та Генеральний секретар вищезгаданої двадцять третьої сесії Асамблеї Міжнародної організації цивільної авіації, уповноважені на це Асамблеєю, підписали цей Протокол.

Вчинено в Монреалі шостого дня жовтня місяця одна тисяча дев'ятсот вісімдесятого року у вигляді єдиного документа англійською, французькою, російською та іспанською мовами, причому тексти кожною з них є рівно автентичними. Цей Протокол залишається на зберігання в архівах Міжнародної організації цивільної авіації, а завірені його копії направляються Генеральним секретарем Організації всім державам — сторонам Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, що була прийнята в Чикаго сьомого дня грудня місяця одна тисяча дев'ятсот сорок четвертого року.

Р.С. Ніяга
Ів Ламбер

Голова 23-ї сесії
Асамблеї
Генеральний секретар

КОНВЕНЦИЯ О БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ЗАХВАТОМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (Гаага, 1970)

Государства — участники настоящей конвенции,

СЧИТАЯ, что акты незаконного захвата или осуществления контроля над воздушным судном, находящимся в полете, угрожают безопасности лиц и имущества, серьезно нарушают воздушное сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность гражданской авиации,

СЧИТАЯ, что наличие таких актов вызывает серьезную озабоченность,

СЧИТАЯ, что в целях предотвращения таких актов имеется настоятельная необходимость обеспечить принятие соответствующих мер для наказания преступников,

Согласились о нижеследующем:

Статья 1

Любое лицо на борту воздушного судна, находящегося в полете, которое:

а) незаконно, путем насилия или угрозы применения насилия, или путем любой другой формы запугивания захватывает это воздушное судно, или осуществляет над ним контроль, либо пытается совершить любое такое действие, или

б) является соучастником лица, которое совершает или пытается совершить любое такое действие, совершает преступление (в дальнейшем именуемое “преступление”).

Статья 2

Каждое Договаривающееся Государство обязуется применять в отношении такого преступления суровые меры наказания.

Статья 3

1. Для целей настоящей Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящиеся на борту.

2. Настоящая Конвенция не применяется к воздушным судам, занятым на военной, таможенной и полицейской службах.

3. Настоящая Конвенция применяется только том случае, если место взлета или место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находится вне пределов территории государства регистрации такого воздушного судна; при этом не имеет значения, совершало ли воздушное судно международный полет или полет на внутренних авиалиниях.

4. Настоящая Конвенция не применяется в случаях, упомянутых в статье 5, если место взлета и место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находятся на территории одного и того же Государства, когда такое Государство является одним из тех Государств, которые упоминаются в указанной статье.

5. Несмотря на пункты 3 и 4 настоящей статьи, статьи 6, 7, 8 и 10 применяются независимо от места взлета или места фактической посадки воздушного судна, если преступник или предполагаемый преступник находится на территории иного Государства, чем Государство регистрации воздушного судна.

Статья 4

1. Каждое договаривающееся Государство принимает такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить

свою юрисдикцию над таким преступлением и любыми другими актами насилия в отношении пассажиров или экипажа, совершенных предполагаемым преступником в связи с таким преступлением, в следующих случаях:

а) когда преступление совершено на борту воздушного судна, зарегистрированного в данном Государстве;

б) когда воздушное судно, на борту которого совершено преступление, совершает посадку на его территории и предполагаемый преступник еще находится на борту;

с) когда преступление совершено на борту воздушного судна, сданного в аренду без экипажа арендатору, основное место деятельности которого или, если он не имеет места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в этом Государстве.

2. Каждое Договаривающееся Государство принимает также такие меры, какие могут оказаться необходимыми, чтобы установить свою юрисдикцию над преступлением в случае, когда предполагаемый преступник находится на его территории и оно не выдает его в соответствии со статьей 8 одному из Государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи.

3. Настоящая Конвенция не исключает осуществление любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством.

Статья 5

Договаривающиеся Государства, которые создают совместные воздушно-транспортные эксплуатационные организации или международные эксплуатационные агентства, эксплуатирующие воздушные суда, которые подлежат совместной или международной регистрации, надлежащим образом указывают в отношении каждого воздушного судна, государство из своего числа, которое осуществляет юрисдикцию и выступает в качестве государства регистрации в целях настоящей Конвенции и уведомляют об этом Международную организацию гражданской авиации, которая

рассылает такое уведомление всем Государствам — участникам настоящей Конвенции.

Статья 6

1. Убедившись, что обстоятельства того требуют, любое Договаривающееся Государство, на территории которого находится преступник или предполагаемый преступник, заключает его под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие его присутствие. Заключение под стражу и другие меры осуществляются в соответствии с законодательством такого Государства, но могут продолжаться только в течение времени, необходимого для того, чтобы предпринять уголовно-процессуальные действия или действия по выдаче.

2. Такое Государство немедленно производит предварительное расследование фактов.

3. Любому лицу, находящемуся под стражей согласно пункту 1 настоящей статьи, оказывается содействие в немедленном установлении контакта с ближайшим соответствующим представителем Государства, гражданином которого он является.

4. Когда Государство согласно настоящей статье заключает лицо под стражу, оно немедленно уведомляет Государство регистрации воздушного судна, Государство, упомянутое в пункте 1 (с) статьи 4. Государство гражданства задержанного лица и, если оно сочтет это целесообразным, любые другие заинтересованные Государства о факте нахождения этого лица под стражей и об обстоятельствах, послуживших основанием для его задержания. Государство, которое производит предварительное расследование, предусмотренное пунктом 2 настоящей статьи, незамедлительно сообщает о полученных им данных вышеупомянутым Государствам и указывает, намерено ли оно осуществить юрисдикцию.

Статья 7

Договаривающееся Государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим

компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера, в соответствии с законодательством этого Государства.

Статья 8

1. Преступление считается подлежащим включению в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключенный между Договаривающимися Государствами. Договаривающиеся Государства обязуются включать такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в любой договор о выдаче, заключаемый между ними.

2. Если Договаривающееся Государство, которое обуславливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого Договаривающегося Государства, с которым оно не имеет договора о выдаче, оно может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в отношении такого преступления в качестве юридического основания для выдачи. Выдача производится в соответствии с другими условиями, предусматриваемыми законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.

3. Договаривающиеся Государства, не обуславливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношениях между собой такое преступление в качестве преступления, влекущего выдачу, в соответствии с условиями, предусмотренными законодательством Государства, к которому обращена просьба о выдаче.

4. Преступление рассматривается Договаривающимися Государствами для целей выдачи, как если бы оно было совершено не только в месте его совершения, но также и на территории Государств, которые обязаны установить свою юрисдикцию в соответствии с пунктом 1 статьи 4.

Статья 9

1. Когда любое из действий, упомянутых в статье 1 (а), совершено или близко к совершению, Договаривающиеся Государства

принимают все надлежащие меры для восстановления контроля законного командира над воздушным судном или для сохранения за ним контроля над воздушным судном.

2. В случаях, предусмотренных предыдущим пунктом, любое Договаривающееся Государство, в котором находятся воздушное судно, его пассажиры или экипаж, содействует его пассажирам и экипажу в продолжении их следования так скоро, насколько это возможно, и без задержки возвращает воздушное судно и его груз законным владельцам.

Статья 10

1. Договаривающиеся Государства оказывают друг другу наиболее полную правовую помощь в связи с уголовно-процессуальными действиями, предпринятыми в отношении такого преступления и других актов, упомянутых в статье 4. Во всех случаях применяется законодательство Государства, к которому обращена просьба.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не влияют на обязательства по любому другому договору, двустороннему или многостороннему, который регулирует или будет регулировать, полностью или частично, взаимную правовую помощь по уголовным делам.

Статья 11

Каждое Договаривающееся Государство в соответствии со своим национальным законодательством сообщает Совету Международной организации гражданской авиации так скоро, как это возможно, любую имеющуюся у него соответствующую информацию относительно:

- а) обстоятельств преступления;
- б) действий, предпринятых в соответствии со статьей 9;
- в) мер, принятых в отношении преступника или предполагаемого преступника, и в частности результатов любых действий по выдаче или других правовых действий.

Статья 12

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися Государствами, касающийся толкования или применения настоящей Конвенции, который не может быть урегулирован путем переговоров, по просьбе одного из них будет передаваться на арбитраж. Если в течение шести месяцев со дня просьбы об арбитраже Стороны не в состоянии прийти к соглашению по вопросу об организации арбитража, по просьбе любой из этих Сторон спор может быть передан в Международный суд в соответствии со Статусом Суда.

2. Каждое государство может при подписании или ратификации настоящей Конвенции или при присоединении к ней сделать заявление о том, что оно не считает себя связанным положениями предыдущего пункта во взаимоотношениях с любым Договаривающимся государством, сделавшим такую оговорку.

3. Любое Договаривающееся Государство, сделавшее оговорку в соответствии с предыдущим пунктом, может в любое время снять эту оговорку путем нотификации правительств-депозитариев.

Статья 13

1. Настоящая Конвенция будет открыта для подписания в Гааге 16 декабря 1970 года государствами, участвующими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Гааге с 1 по 16 декабря 1970 года (в дальнейшем именуемой Гаагская конференция). После 31 декабря 1970 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Москве, Лондоне и Вашингтоне. Любое государство, которое не подпишет настоящую Конвенцию до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, может присоединиться к ней в любое время.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее Государствами. Ратификационные грамоты и документы о присоединении сдаются на хранение правительствам Союза Советских Социалистических Республик, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Соединенных Штатов Америки, которые настоящим назначаются в качестве правительств-депозитариев.

3. Настоящая Конвенция вступит в силу через тридцать дней после даты сдачи на хранение ратификационных грамот десятью Государствами, подписавшими настоящую Конвенцию, которые принимали участие в Гаагской конференции.

4. Для других государств настоящая Конвенция вступает в силу в день вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи или через тридцать дней после сдачи на хранение их ратификационных грамот или документов о присоединении, в зависимости от того, что наступает позднее.

5. Правительства-депозитарии незамедлительно уведомляют все подписавшие и присоединившиеся Государства о дате каждого подписания, дате сдачи на хранение каждой ратификационной грамоты или документа о присоединении, дате вступления в силу настоящей Конвенции, а также о других уведомлениях.

6. После вступления настоящей Конвенции в силу она должна быть зарегистрирована правительствами-депозитариями в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций и в соответствии со статьей 83 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.).

Статья 14

1. Любое Договаривающееся Государство может отказаться от участия в настоящей Конвенции путем письменного уведомления об этом правительств-депозитариев.

2. Отказ от участия в Конвенции вступает в силу через шесть месяцев со дня получения такого уведомления правительствами-депозитариями.

В УДОСТОВЕРЕНИИ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители, должным образом уполномоченные своими Правительствами, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Гааге шестнадцатого декабря одна тысяча девятьсот семидесятого года в трех подлинных экземплярах, каж-

дый на русском, английском, испанском и французском языках, причем все тексты являются аутентичными.

(Подписи)

Ратифицирована Президиумом Верховного Совета СССР 4 августа 1971 г. со следующей оговоркой, сделанной при подписании:

“Правительство Союза Советских Социалистических Республик не считает себя связанным положениями пункта 1 статьи 12, предусматривающего, что споры о толковании или применении Конвенции передаются в арбитраж или в Международный Суд по требованию одной из сторон в споре”.

В соответствии с пунктом 3 статьи 13 Конвенции она вступила в силу 14 октября 1971 г.

КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК (Монреаль, 1999)

Государства — участники настоящей Конвенции,

признавая значительный вклад Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, в дальнейшем именуемой “Варшавской конвенцией”, и других связанных с ней документов в дело упорядочения международного частного воздушного права,

признавая необходимость модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов,

признавая важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения,

вновь подтверждая желательность упорядоченного развития перевозок международным воздушным транспортом и беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов, в соответствии с принципами и целями Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

будучи убежденными в том, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых

правил, регулирующих международные воздушные перевозки, в форме новой конвенции являются наиболее адекватным способом достижения справедливого баланса интересов,

договорились о нижеследующем:

Глава I. Общие положения

Статья 1. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием.

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей, с точки зрения применения настоящей Конвенции, единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

Статья 2. Перевозки, совершаемые государством, и перевозки почтовых отправлений

1. Настоящая Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими юридическими лицами публично-го права, отвечающими условиям, предусмотренным в статье 1.

2. При перевозке почтовых отправлений перевозчик несет ответственность только перед соответствующей почтовой администрацией в соответствии с правилами, применяемыми к отношениям между перевозчиками и почтовыми администрациями.

3. За исключением указанного в пункте 2 настоящей статьи положения настоящей Конвенции не применяются к перевозке почтовых отправлений.

Глава II. Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и груза**Статья 3. Пассажиры и багаж**

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки.

2. Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает представить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом.

3. Перевозчик вручает пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

4. Пассажиру вручается письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.

5. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Статья 4. Груз

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

Статья 5. Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, — указание по крайней мере одной такой остановки; и

с) указание веса отправки.

Статья 6. Документ, касающийся характера груза

В случае необходимости в соответствии с процедурами, установленными таможенными, полицейскими и аналогичными го-

сударственными органами, от отправителя может потребоваться представление документа с указанием характера груза. Настоящее положение не создает для перевозчика вытекающих из него обязанностей, обязательств или ответственности.

Статья 7. Описание авиагрузовой накладной

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку “для перевозчика” и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку “для получателя” и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом.

4. Если, по просьбе отправителя, авиагрузовую накладную составляет перевозчик, то перевозчик рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

Статья 8. Документация при перевозке нескольких мест

Если имеется более одного места:

а) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;

б) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций на груз, если используются другие средства, указанные в пункте 2 статьи 4.

Статья 9. Несоблюдение требований к документации

Несоблюдение положений статей 4—8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который, тем не менее, подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

Статья 10. Ответственность за правильность сведений в документации

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанцию на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также представителем перевозчика.

2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.

3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

Статья 11. Доказательная сила документации

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.

2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной

или квитанции на груз или когда они касаются очевидного состояния груза.

Статья 12. Право распоряжаться грузом

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.

2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом.

3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

Статья 13. Выдача груза

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.

2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.

3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

Статья 14. Осуществление прав отправителя и получателя

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

Статья 15. Отношения между отправителем и получателем или взаимные отношения третьих лиц

1. Статьи 12, 13 и 14 не затрагивают отношений ни между отправителем и получателем, ни между третьими лицами, права которых производны либо от отправителя, либо от получателя.

2. Любая оговорка, отступающая от положений статей 12, 13 и 14, должна быть занесена в авиагрузовую накладную или квитанцию на груз.

Статья 16. Формальности таможенных, полицейских или других государственных полномочных органов

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы, которые необходимы для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных полномочных органов, до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика, его служащих или агентов.

2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности.

Глава III. Ответственность перевозчика и степень компенсации за вред

Статья 17. Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока. В отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.

3. Если перевозчик признает утерю зарегистрированного багажа или если зарегистрированный багаж не поступил по истечении двадцати одного дня с даты, когда он должен был прибыть, пассажиру разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

4. В настоящей Конвенции термин “багаж”, поскольку не предусмотрено иное, означает как зарегистрированный багаж, так и незарегистрированный багаж.

Статья 18. Повреждение груза

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

2. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

- а) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- б) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
- в) акта войны или вооруженного конфликта;
- г) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.

4. Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период времени воздушной перевозки.

Статья 19. Задержка

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его

служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

Статья 20. Освобождение от ответственности

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его или ее права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей Конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров

1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100 000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100 000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:

а) такой вред не был причинен из-за небрежности или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или

б) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

Статья 22. Пределы ответственности в отношении задержки багажа и груза

1. В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.

2. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на

стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

6. Пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

Статья 23. Перевод валютных единиц

1. Суммы, указанные в специальных правах заимствования в настоящей Конвенции, рассматриваются как относящиеся к специальным правам заимствования, как они определены Международным валютным фондом. Перевод этих сумм в национальные валюты в случае судебных разбирательств производится в соответствии со стоимостью таких валют в специальных правах заимствования на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимос-

ти, применяемым Международным валютным фондом для его собственных операций и расчетов на дату судебного решения. Стоимость в специальных правах заимствования национальной валюты государства-участника, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется по методу, установленному этим государством-участником.

2. Тем не менее государства, которые не являются членами Международного валютного фонда и законодательство которых не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, могут при ратификации или присоединении или в любое время после этого заявить, что предел ответственности перевозчика, предписываемый в статье 21, устанавливается в сумме 1 500 000 валютных единиц на пассажира при судебном разбирательстве на их территории; 62 500 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 1 статьи 22; 15 000 валютных единиц на пассажира в отношении пункта 2 статьи 22; и 250 валютных единиц за килограмм в отношении пункта 3 статьи 22. Такая валютная единица состоит из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Указанные суммы могут быть переведены в соответствующую национальную валюту в округленных цифрах. Перевод таких сумм в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

3. Расчеты, упомянутые в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2 настоящей статьи, выполняются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства-участника, насколько это возможно, такую же реальную стоимость количественных показателей, указанных в статьях 21 и 22, какая будет получена в результате применения первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Государства-участники информируют депозитария о методе исчисления согласно пункту 1 настоящей статьи или о результатах перевода согласно пункту 2 настоящей статьи соответственно при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к настоящей Конвенции, а также после каждого их изменения.

Статья 24. Пересмотр пределов

1. Без ущерба для положений статьи 25 настоящей Конвенции и с учетом приводимых ниже положений пункта 2 пределы ответственности, установленные в статьях 21, 22 и 23, пересматриваются депозитарием каждые пять лет, причем первый такой пересмотр проводится в конце пятого года после даты вступления в силу настоящей Конвенции или, если Конвенция не вступает в силу в течение пяти лет с даты, когда она была впервые открыта для подписания, в течение первого года после ее вступления в силу с использованием коэффициента инфляции, соответствующего совокупным темпам инфляции за период со времени предыдущего пересмотра, или при первом пересмотре — с даты вступления в силу Конвенции. Размер темпов инфляции, используемый при определении коэффициента инфляции, исчисляется на основе средневзвешенных годовых ставок увеличения или понижения индексов потребительских цен в государствах, валюты которых образуют специальные права заимствования, упомянутые в пункте 1 статьи 23.

2. Если в результате пересмотра, упомянутого в предыдущем пункте, делается вывод о том, что коэффициент инфляции превысил 10 процентов, то депозитарий уведомляет государства-участники об изменении пределов ответственности. Любое такое изменение вступает в силу через шесть месяцев после уведомления о нем государств-участников. Если в течение трех месяцев после уведомления о нем государств-участников большинство государств-участников заявят о своем несогласии, изменение не вступает в силу и депозитарий передает данный вопрос на рассмотрение совещания государств-участников. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства-участники о вступлении в силу любого изменения.

3. Невзирая на положения пункта 1 настоящей статьи, процедура, упомянутая в пункте 2 настоящей статьи, применяется в любое время при условии, что просьба об этом высказана одной третью государств-участников и что коэффициент инфляции, упомянутый в пункте 1, превысил 30 процентов за период с даты предыдущего пересмотра или с даты вступления в силу настоя-

щей Конвенции, если пересмотр еще не проводился. Последующие пересмотры с использованием процедуры, описанной в пункте 1 настоящей статьи, будут проводиться каждые пять лет, начиная с конца пятого года после даты пересмотра в соответствии с настоящим пунктом.

Статья 25. Оговорка в отношении пределов

Перевозчик может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в настоящей Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются.

Статья 26. Недействительность договорных положений

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.

Статья 27. Свобода заключения договора

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует перевозчику отказаться от заключения договора перевозки, отказаться от каких-либо средств защиты, предусматриваемых Конвенцией, или установить условия, не противоречащие положениям настоящей Конвенции.

Статья 28. Предварительные выплаты

В случае авиационного происшествия, вызвавшего смерть или повреждение пассажиров, перевозчик, если это предусматривается его национальным законодательством, незамедлительно производит предварительные выплаты физическому лицу или лицам, которые имеют право требовать компенсацию, для удовлетворения безотлагательных экономических потребностей таких лиц. Такие предварительные выплаты не означают признание и могут идти в зачет последующих выплат перевозчика в плане возмещения убытков.

Статья 29. Основания для иска

При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.

Статья 30. Служащие, агенты. Общая сумма исков

1. Если иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, такой служащий или агент, если он докажет, что он действовал в рамках своих служебных обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании настоящей Конвенции.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, его служащих и агентов, не должна в этом случае превышать указанных пределов.

3. За исключением случаев перевозки груза, положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред явился результатом действия или бездействия служащего или агента, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

Статья 31. Своевременное внесение возражений

1. Получение зарегистрированного багажа или груза получателем без возражений составляет предположение, впредь до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу или записи, сохраняемой другими средствами, упоминаемыми в пункте 2 статьи 3 и в пункте 2 статьи 4.

2. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и не позднее семи дней со дня получения зарегистрированного багажа и четырнадцати дней со дня получения груза. В случае задержки протест должен быть произведен не позднее двадцати одного дня, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено письменно и вручено или отправлено в вышеупомянутые сроки.

4. При отсутствии возражения в вышеупомянутые сроки никакие иски против перевозчика на принимаются, кроме случая обмана со стороны последнего.

Статья 32. Смерть лица, несущего ответственность

В случае смерти лица, несущего ответственность, иск о возмещении вреда предъявляется в соответствии с условиями настоящей Конвенции к лицам, на законном основании представляющим его имущество.

Статья 33. Юрисдикция

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

2. В отношении вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира, иск об ответственности может быть возбужден в одном из судов, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, или на территории государства-участника, в котором пассажир на момент происшествия имеет основное и постоянное место жительства и в которое или из которого перевозчик предоставляет услуги, связанные с воздушной перевозкой пассажиров либо на собственных воздушных судах, либо на воздушных судах другого перевозчика на основании коммерческого со-

глашения и в котором этот перевозчик осуществляет деятельность, связанную с воздушной перевозкой пассажиров, используя помещения, арендуемые самим перевозчиком или другим перевозчиком, с которым он имеет коммерческое соглашение, или принадлежащие ему или такому другому перевозчику.

3. Для целей пункта 2:

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

б) “основное и постоянное место жительства” означает одно зафиксированное и постоянное место проживания пассажира на момент происшествия. Гражданство пассажира не является определяющим фактором в этом отношении.

4. Процедура определяется законом суда, в котором предъявлен иск.

Статья 34. Арбитраж

1. С учетом положений настоящей статьи стороны в договоре перевозки груза могут установить, что любой спор, касающийся ответственности перевозчика по настоящей Конвенции, подлежит разрешению в арбитраже. Такая договоренность оформляется в письменной форме.

2. Арбитражное разбирательство по выбору истца проводится в одном из мест в соответствии с компетенцией судов, предусмотренной в статье 33.

3. Арбитр или арбитражный трибунал применяют положения настоящей Конвенции.

4. Положения пунктов 2 и 3 настоящей статьи считаются составной частью любой арбитражной оговорки или договореннос-

ти, и любое условие такой оговорки или договоренности, несовместимое с ними, является ничтожным недействительным.

Статья 35. Исковая давность

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления этого срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

Статья 36. Последовательные перевозчики

1. В случаях перевозок, регулируемых определением пункта 3 статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или груз, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве одной из сторон в договоре перевозки, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки пассажир или любое лицо, имеющее право претендовать на компенсацию от его имени, может возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошли происшествие или задержка, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. В отношении багажа или груза пассажир или отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и пассажир или получатель, имеющий право на получение, — против последнего; и тот, и другой могут, кроме того, взыскать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

Статья 37. Право регресса против третьих лиц

Настоящая Конвенция ни в коей мере не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица.

Глава IV. Смешанные перевозки**Статья 38. Смешанные перевозки**

1. В случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким-либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом пункта 4 статьи 18 лишь к воздушной перевозке, если притом последняя отвечает условиям статьи 1.

2. Ничто в настоящей Конвенции не мешает сторонам в случае смешанной перевозки включать в воздушно-перевозочный документ условия, относящиеся к перевозкам иными способами перевозки, при условии, что положения настоящей Конвенции будут применимы в отношении воздушной перевозки по воздуху.

Глава V. Воздушные перевозки, осуществляемые лицами, не являющимися перевозчиками по договору**Статья 39. Перевозчик по договору. Фактический перевозчик**

Положения настоящей главы применяются в тех случаях, когда лицо (в дальнейшем именуемое “перевозчиком по договору”) в качестве основной стороны заключает договор перевозки, регулируемой настоящей Конвенцией, с пассажиром, или отправителем, или с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя, а другое лицо (в дальнейшем именуемое “фактическим перевозчиком”), будучи уполномоченным перевозчиком по договору, осуществляет всю перевозку или часть ее, но не является в отношении такой части последовательным перевозчиком в смысле настоящей Конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

Статья 40. Ответственность перевозчика по договору и фактического перевозчика

Если иного не оговорено в настоящей главе, в тех случаях, когда фактический перевозчик осуществляет полностью или частично перевозку, которая в соответствии с договором, предусмотренным в статье 39, регулируется настоящей Конвенцией, как перевозчик по договору, так и фактический перевозчик подпадают под действие правил настоящей Конвенции, причем первый из них — в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второй же — лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет.

Статья 41. Взаимное отнесение ответственности

1. Действия или бездействие фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и перевозчика по договору.

2. Действия или бездействие перевозчика по договору и его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, в отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием и фактического перевозчика. Однако эти действия или бездействие ни в коем случае не возлагают на фактического перевозчика ответственность, которая бы превышала пределы, предусмотренные в статьях 21, 22, 23 и 24. Никакое особое соглашение, в соответствии с которым перевозчик по договору принимает на себя обязательства, не возлагаемые настоящей Конвенцией, никакой отказ от прав или аргументов защиты, оговоренных настоящей Конвенцией, или какие бы то ни было специальные заявления о заинтересованности в доставке, предусмотренные в статье 22, не распространяются на фактического перевозчика без его на то согласия.

Статья 42. Обращение распоряжений и возражений

Любые распоряжения и возражения, предъявляемые перевозчику на основании настоящей Конвенции, имеют одинаковую силу вне зависимости от того, обращены ли они к перевозчику по договору или к фактическому перевозчику. Однако распоряжения, преду-

смотренные в статье 12, имеют силу, лишь настоящей Конвенции, имеют силу лишь если они обращены к перевозчику по договору.

Статья 43. Служащие и агенты

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, любой служащий или агент этого перевозчика или перевозчика по договору, если он докажет, что он действовал в рамках своих обязанностей, имеет право ссылаться на условия и пределы ответственности, относящиеся по настоящей Конвенции к перевозчику, служащим или агентом которого он является, если, однако, не будет доказано, что он действовал таким образом, что в соответствии с настоящей Конвенцией ссылка на пределы ответственности не может иметь место.

Статья 44. Общая сумма возмещения

В отношении перевозки, осуществляемой фактическим перевозчиком, общая сумма возмещения, которая может быть получена с этого перевозчика, с перевозчика по договору и с его служащих и агентов, действовавших в рамках своих обязанностей, не может превышать максимального возмещения, которое, на основании настоящей Конвенции, может быть взыскано либо с перевозчика по договору, либо с фактического перевозчика, причем ни одно из упомянутых лиц не несет ответственности сверх применимого к этому лицу предела.

Статья 45. Обращение исков

Всякий иск об ответственности, относящийся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, может по выбору истца быть возбужден либо против этого перевозчика, либо против перевозчика по договору, либо против обоих, совместно или в отдельности. Если иск возбужден лишь против одного из этих перевозчиков, он имеет право привлечь и другого перевозчика к делу перед судом, в котором вчинен иск, причем процедура такого привлечения и его последствия определяются законом этого суда.

Статья 46. Дополнительная юрисдикция

Всякий иск об ответственности, предусмотренный в статье 45, должен быть возбужден по выбору истца в пределах территории

одного из государств-участников либо в одном из судов, в которых иск может быть вчинен против перевозчика по договору на основании статьи 33, либо в суде по месту жительства фактического перевозчика или по месту нахождения его основного коммерческого предприятия.

Статья 47. Недействительность договорных положений

Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика по договору или фактического перевозчика от ответственности на основании настоящей главы или же к установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который применим в соответствии с настоящей главой, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности всего договора, который продолжает подпадать под действие положений настоящей главы.

Статья 48. Взаимоотношения перевозчика по договору и фактического перевозчика

За исключением положений статьи 45, ничто в настоящей главе не затрагивает возникающих между перевозчиками прав и обязанностей, включая любое право регресса или освобождения от ответственности.

Глава VI. Прочие положения

Статья 49. Обязательное применение

Являются недействительными всякие положения договора перевозки и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о юрисдикции.

Статья 50. Страхование

Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств

обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Конвенции.

Статья 51. Перевозки, осуществляемые при исключительных обстоятельствах

Положения статей с 3 по 5, 7 и 8, касающиеся перевозочных документов, не применяются к перевозкам, осуществляемым при исключительных обстоятельствах вне рамок обычных операций по эксплуатации воздушного транспорта.

Статья 52. Определение дней

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются календарные дни, а не рабочие дни.

Глава VII. Заключительные положения

Статья 53. Подписание, ратификация и вступление в силу

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Монреале 28 мая 1999 года государствами, участвовавшими в Международной конференции по воздушному праву, состоявшейся в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года. После 28 мая 1999 года Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации в Монреале до ее вступления в силу в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи.

2. Настоящая Конвенция открыта также для подписания региональными организациями экономической интеграции. Для целей настоящей Конвенции “региональная организация экономической интеграции” означает любую организацию, учрежденную суверенными государствами определенного региона, которая обладает компетенцией в отношении некоторых вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, и должным образом уполномочена подписывать и ратифицировать, принимать, утверждать настоящую Конвенцию или присоединяться к ней. Ссылка на “государство-участника” или “государства-участники” в настоящей Конвенции иным образом, чем в пункте 2 статьи 1, пункте 1 “b” статьи 3, пункте “b” статьи 5, статьях 23, 33, 46 и пункте “b” статьи 57, распространяется в равной мере на региональную орга-

низацию экономической интеграции. Для целей статьи 24 ссылки на “большинство государств-участников” и “одну треть государств-участников” не распространяются на региональную организацию экономической интеграции.

3. Настоящая Конвенция подлежит ратификации государствами и региональными организациями экономической интеграции, которые ее подписали.

4. Любое государство или региональная организация экономической интеграции, которые не подписали настоящую Конвенцию, могут принять, утвердить ее или присоединиться к ней в любое время.

5. Ратификационные грамоты и документы о принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение в Международную организацию гражданской авиации, которая настоящим назначается депозитарием.

6. Настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение депозитарию тридцатой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении между государствами, которые сдали на хранение такие документы. Документ, сданный на хранение региональной организацией экономической интеграции, не учитывается для целей настоящего пункта.

7. Для других государств и для других региональных организаций экономической интеграции настоящая Конвенция вступает в силу на шестидесятый день с даты сдачи на хранение ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении.

8. Депозитарий незамедлительно уведомляет все государства, подписавшие Конвенцию, и все государства-участники:

а) о каждом подписании настоящей Конвенции и дате такого подписания;

б) о сдаче на хранение каждой ратификационной грамоты, документа о принятии, утверждении или присоединении и о дате такой сдачи на хранение;

с) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;

д) о дате вступления в силу любого изменения пределов ответственности, установленных в соответствии с настоящей Конвенцией;

е) о любой денонсации, объявленной в соответствии со статьей 54.

Статья 54. Денонсация

1. Любое государство-участник может денонсировать настоящую Конвенцию путем письменного уведомления депозитария.

2. Денонсация вступает в силу через сто восемьдесят дней после даты получения такого уведомления депозитарием.

Статья 55. Взаимосвязь с другими документами Варшавской конвенции

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке:

1) между государствами — участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в:

а) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);

б) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом);

с) Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией);

d) Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной Протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанном в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом);

е) Дополнительных протоколах № 1—3 и Монреальском протоколе № 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами); или

2) в пределах территории любого отдельного государства— участника настоящей Конвенции в силу участия этого государства в одном или нескольких документах, упомянутых выше в подпунктах “а”—“е”.

Статья 56. Государства, имеющие более одной правовой системы

1. Если государство имеет две или более территориальные единицы, в которых применяются различные правовые системы в отношении вопросов, регулируемых настоящей Конвенцией, оно может в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что настоящая Конвенция распространяется на все его территориальные единицы или лишь на одну или более из них и может изменить это заявление, представив другое заявление в любое время.

2. Любое такое заявление доводится до сведения депозитария, и в нем должны ясно указываться территориальные единицы, к которым применяется Конвенция.

3. В отношении государства-участника, сделавшего такое заявление:

а) ссылки в статье 23 на “национальную валюту” понимаются как относящиеся к валюте соответствующей территориальной единицы этого государства; и

б) ссылки в статье 28 на “национальное законодательство” понимаются как относящиеся к законодательству соответствующей территориальной единицы этого государства.

Статья 57. Оговорки

Никакие оговорки к настоящей Конвенции не допускаются, за исключением того, что государство-участник может в любое время заявить путем уведомления депозитария о том, что настоящая Конвенция не распространяется на:

а) международные воздушные перевозки, выполняемые непосредственно этим государством-участником в некоммерческих целях в связи с осуществлением его функций и обязанностей в качестве суверенного государства; и/или

б) перевозку лиц, груза и багажа, осуществляемую для военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в этом государстве-участнике или арендованных им, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

Совершено в Монреале 28 дня мая месяца одна тысяча девятьсот девяносто девятого года на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, причем все тексты являются равно аутентичными. Настоящая Конвенция остается на хранении в архивах Международной организации гражданской авиации, а ее заверенные копии направляются депозитарием всем государствам — участникам настоящей Конвенции, а также всем государствам — участникам Варшавской конвенции, Гаагского протокола, Гвадалахарской конвенции, Гватемальского протокола и Монреальских протоколов.

(Подписи)

ПОСТАНОВА КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПРОГРАМИ СПРОЩЕННЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

від 26 квітня 2003 року № 622

Кабінет Міністрів України ПОСТАНОВЛЯЄ:

Затвердити Програму спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях (додається).

Прем'єр-міністр України

В. ЯНУКОВИЧ

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 26 квітня 2003 р. № 622

ПРОГРАМА спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях

I. Мета і завдання

Мета цієї Програми полягає у створенні сприятливих умов для здійснення міжнародних повітряних перевезень та їх розвитку.

Основним завданням Програми є забезпечення додержання вимог Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додатка 9

до цієї Конвенції (міжнародні стандарти і рекомендована практика) (далі — Додаток 9) щодо спрощення формальностей при міжнародних повітряних пасажирських і вантажних перевезеннях шляхом впровадження правил і процедур, спрямованих на забезпечення ефективності і регулярності польотів при підвищенні рівня їх безпеки.

Здійснення визначених Програмою заходів розраховано на 2003—2005 роки.

II. Організація виконання

Координація роботи щодо виконання Програми покладається на Комітет з питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях.

Комітет щороку до 15 лютого подає Кабінетові Міністрів України узагальнений звіт.

Координація роботи щодо ведення листування з питань спрощення формальностей з Міжнародною організацією цивільної авіації покладається на виконавчого секретаря Комітету.

III. Заходи, що підлягають виконанню у 2003 році

1. Утворити у складі Комітету з питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях підкомітети з організації:

- вантажних перевезень;
- перевезень делегацій та посадових осіб.

Комітет з питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях.
Квітень.

2. Утворити аеропортові комітети з питань спрощення формальностей у аеропортах “Бориспіль”, “Одеса”, “Львів” та “Сімферополь”.

Мінтранс.
II квартал.

3. Узагальнити практику здійснення прикордонного контролю та митних процедур, а також контролю безпеки пасажирів, членів екіпажів, ручної поклажі, багажу, вантажу і бортових припасів у аеропорту “Бориспіль”.

Держкомкордон, Держмитслуж-
ба, Мінтранс.
II квартал.

4. Визначити часові нормативи:

здійснення прикордонного контролю;

здійснення митних процедур;

виконання норм, правил і процедур, пов’язаних з авіаційною безпекою.

Мінтранс, Держкомкордон,
Держмитслужба.
Квітень.

5. Визначити відмінності між положеннями Додатка 9 та існуючими в Україні правилами і практикою.

Мінтранс, Держкомкордон,
Держмитслужба.
III квартал.

6. Надіслати Міжнародній організації цивільної авіації повідомлення щодо:

утворення в Україні Комітету з питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях;

квітень;

відмінностей між положеннями Додатка 9 та існуючими в Україні правилами і практикою;

вересень;

чинних паспортних документів для виїзду за кордон, що оформляються відповідними органами державної влади України;

травень;

зміни порядку здійснення митних процедур, пов'язаних з введенням в дію з 1 січня 2004 р. Митного кодексу України;

жовтень;

Мінтранс, МВС, МЗС.

IV. Заходи, що підлягають виконанню у 2004—2005 роках

1. Розробити і затвердити методичні рекомендації з питань спрощення формальностей.

Мінтранс, Держкомкордон, Держмитслужба, МОЗ, Мінагрополітики, Мінекоресурсів, Мінкультури.

Перше півріччя 2004 року.

2. Провести роботу з визначення рівня спрощення формальностей в аеропортах, з яких здійснюється міжнародне повітряне сполучення.

Мінтранс, Держкомкордон, Держмитслужба, МОЗ, Мінагрополітики, Мінекоресурсів, Мінкультури.
II квартал 2004 року.

3. Запровадити спрощений митний контроль у пунктах пропуску через державний кордон в аеропортах “Одеса” та “Сімферополь”.

Держмитслужба за участю Мінтрансу.

3 червня 2004 року.

4. Підготувати і подати Кабінетові Міністрів України пропозиції щодо внесення у нормативно-правові акти змін, які стосуються спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях.

Мінтранс, Держкомкордон, Держмитслужба, МОЗ, Мінагрополітики, Мінекоресурсів, Мінкультури, Мін’юст.

II квартал 2005 року.

5. Продовжити роботу із створення в пунктах пропуску через державний кордон, що відкриті в аеропортах, автоматизованої системи прикордонного контролю.

Держкомкордон.
2004—2005 роки.

V. Фінансове забезпечення

Фінансове забезпечення виконання Програми здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, визначених головними розпорядниками бюджетних коштів на відповідні цілі, інших джерел, не заборонених законодавством.

СПИСОК НОРМАТИВНОЇ ТА ДОВІДКОВОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944).
- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 1999).
- Митний кодекс України. — К., 2001.
- Повітряний кодекс України від 04.05.93 № 3167-ХІІ.
- Закон України від 10.11.94 № 232/94-ВР “Про транспорт” (зі змінами й доповненнями).
- Закон України від 05.05.96 № 163/96-ВР “Про звільнення від обкладення митом предметів, які вивозяться (пересилаються) громадянами за митний кордон України” (зі змінами й доповненнями).
- Закон України від 03.04.97 № 168/97-ВР “Про податок на додану вартість” (зі змінами й доповненнями).
- Закон України від 05.04.2001 № 2371-ІІІ “Про Митний тариф України” (зі змінами й доповненнями).
- Закон України від 13.09.2001 № 2681-ІІІ “Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України”.

Указ Президента від 07.08.98 № 857/98 “Про деякі зміни в оподаткуванні” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 11.09.96 № 1094 “Про затвердження переліку предметів промислового призначення, що застосовуються у виробничій сфері, вивезення (пересилання) яких громадянами України, іноземцями та особами без громадянства за межі митної території України забороняється” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 27.01.97 № 65 “Про ставки митних зборів” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 15.07.97 № 748 “Про перелік відомостей, що оголошуються громадянами за встановленою формою у разі переміщення ними через митний кордон України товарів та інших предметів” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 29.11.97 № 1331 “Про обсяги товарів та інших предметів, які можуть вивозитися (пересилатися) громадянами за митний кордон України без сплати мита і митних зборів” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.98 № 984 “Про порядок продажу товарів безмитними магазинами” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 03.08.2000 № 1203 “Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон” (зі змінами й доповненнями).

Постанова Кабінету Міністрів України від 13.12.2001 № 1652 “Про обсяги та порядок ввезення громадянами на митну територію України продуктів харчування для власного споживання та перелік предметів, що не можуть бути віднесені до особистих речей громадян”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.10.92 № 678-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон України у аеропортах Донецьк, Івано-Франківськ, Кривий Ріг, Миколаїв, Рівне, Ужгород і на аеродромі “Гостомель” у місті Києві для міжнародного повітряного сполучення]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.93 № 1152-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон України в аеропорту Дніпропетровськ]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.01.94 № 17-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон України в аеропортах Київ (Жуляни) і Луганськ]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.06.94 № 409-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон України в аеропорту Запоріжжя]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.08.95 № 474-р “[Про проведення у аеропорту Бориспіль експерименту з оформленням митних формальностей за принципом “зеленого і червоного коридора]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.08.95 № 515-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон в аеропорту Харків]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 14.11.95 № 698-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон в аеропортах Бориспіль, Львів, Одеса, Сімферополь]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.03.98 № 152-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон на аеродромі Озерне - Житомир для міжнародного вантажного повітряного сполучення]”.

Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.07.99 № 695-р “[Про відкриття пункту пропуску через державний кордон для міжнародного повітряного сполучення в аеропорту “Чернівці]””.

Спільний наказ Державного комітету у справах охорони Державного кордону України й Державної митної служби України від 21.05.97 № 203/220 “Про затвердження Інструкції про порядок видачі дозволів на розміщення та функціонування підприємств (установ) сфери обслуговування пасажирів закордонного прямування в пунктах пропуску через державний кордон України”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 03.06.97 за № 206/2010 (зі змінами й доповненнями).

Наказ Державної митної служби України від 09.07.97 № 307 “Про затвердження Інструкції про порядок заповнення вантажної митної декларації” (у редакції наказу Державної митної служби України від 18.04.02 № 207), зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.05.2002 за № 462/6750.

Наказ Державної митної служби України від 30.06.98 № 380 “Про затвердження Порядку заповнення граф вантажної митної декларації відповідно до митних режимів експорту, імпорту, транзиту, тимчасового ввезення (вивезення), митного складу, магази-

ну безмитної торгівлі” (у редакції наказу Державної митної служби України від 14.10.2002 № 555), зареєстровано в Міністерстві юстиції України 31.10.2002 за № 860/7148.

Наказ Державної митної служби України від 01.10.98 № 614 “Про затвердження Порядку ведення обліку та звітності під час надходження товарів і продажу їх безмитними магазинами, та ліквідації безмитних магазинів”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 21.10.98 за № 678/3118.

Наказ Державної митної служби України від 03.06.99 № 332 “Про затвердження Порядку постачання на борт повітряних суден міжнародного класу товарів, призначених для споживання пасажирями та екіпажем, з магазинів безмитної торгівлі”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 17.06.99 за № 381/3674.

Спільний наказ Державного комітету у справах охорони державного кордону України, Державної митної служби України й Міністерства транспорту України від 05.03.2001 № 152/165/130 “Про затвердження Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 19.03.2001 за № 248/5439.

Наказ Державної митної служби України від 16.08.2001 № 561 “Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення предметів, що переміщуються громадянами авіаційним транспортом, із застосуванням двоканальної системи (“зелений” та “червоний” коридори)”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 31.08.2001 за № 775/5966.

Наказ Державної митної служби України від 29.08.2001 № 579 “Про затвердження Порядку здійснення митного контролю товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України з використанням повітряних суден”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 07.09.2001 за № 790/5981.

Наказ Державної митної служби України від 22.11.2001 № 763 “Про затвердження Порядку декларування валютних цінностей, цінностей, предметів, що переміщуються через митний кордон України громадянами, і оформлення митної декларації та про внесення змін до наказу Держмитслужби України від 08.10.99 № 645”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 07.12.2001 за № 1020/6211.

Наказ Державної митної служби України від 04.02.2002 № 64 “Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення тимчасового ввезення/вивезення повітряних суден, що здійснюють міжнародні перевезення”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 19.02.2002 за № 159/6447.

Спільний наказ Державного комітету у справах охорони державного кордону України, Державної митної служби України, Міністерства охорони здоров’я України, Міністерства транспорту України, Міністерства аграрної політики України, Міністерства культури і мистецтв України, Міністерства екології та природних ресурсів України від 03.04.2002 № 49/180/131/225/103/193/133 “Про визначення пунктів пропуску (пунктів контролю) через державний кордон, у яких, крім прикордонного і митного контролю, здійснюються інші види контролю”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22.04.2002 за № 381/6669.

Постанова Правління Національного банку України від 12.07.2000 № 283 “Про затвердження Інструкції про переміщення валюти України, іноземної валюти, банківських металів, платіжних документів, інших банківських документів і платіжних карток через митний кордон України”, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 28.07.2000 за № 452/4673 (зі змінами й доповненнями).

Лист Державної митної служби України від 06.12.2000 № 09/09-4738-ЕП “Щодо спільних заходів Держкомкордону та Держмитслужби України”.

Лист Державної митної служби України від 04.06.2001 № 4/09-3014-ЕП “Про ввезення товарів на адресу магазинів безмитної торгівлі”.

Запорожець В., Шматко М. Аеропорт: організація, технологія, безпека. — К.: Дніпро, 2002. — 168 с.: іл.

Науково-практичне видання

Серія “Митна справа в Україні”

*ЗАКОЛОДЯЖНИЙ Віталій Віталійович,
МОШИНСЬКА Олена Євгенівна,
МАРЧЕНКО Володимир Віталійович,
ОЗЕРОВ Олександр Іванович,
ПАШКО Павло Володимирович,
ФЕДОРОВ Олександр Олегович*

МИТНИЙ КОНТРОЛЬ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Обкладинка художника *П.В. Гусєва*.

В оформленні с. 4 обкладинки використано фото *В.В. Бичкова*.

Підп. до друку 14.05.2004. Формат 60×90 1/16.

Папір офс. Друк офс. Гарнітура шкільна.

Ум. друк. арк. 21. Обл. вид. арк. 18,5.

Видавництво “Знання”

01034, м. Київ-34, вул. Стрілецька, 28

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції ДК № 1591 від 03.12.2003

Тел. (044) 234-80-43, 234-23-36

E-mail: sales@znannia.com.ua

<http://www.znannia.com.ua>

В Україні книгу можна придбати за адресами:

- м. Вінниця, вул. Гагаріна, 2, маг. "Буква-Вінниця", тел. (0432)52-01-64;
- м. Горлівка, просп. Перемоги, 16, маг. "Буква";
- м. Дніпропетровськ, вул. Московська, 15, маг. "Галерея книги", тел. (0562)36-05-38;
- м. Дніпропетровськ, просп. К. Маркса, 67, ТЦ "Гранд Плаза", маг. "Книжковий всесвіт", тел. (056)740-10-38;
- м. Донецьк, вул. Артема, 147-а, маг. "Будинок книги", тел. (0622)55-44-76;
- м. Євпаторія, вул. Фрунзе, 42, маг. "Буква-Євпаторія", тел. (06569)3-31-44;
- м. Запоріжжя, просп. Леніна, 147, маг. "Буква-Запоріжжя", тел. (0612)49-00-08;
- м. Івано-Франківськ, Вічковий майдан, 3, маг. "Сучасна українська книга", тел. (03422)3-04-60;
- м. Івано-Франківськ, вул. Незалежності, 44, Книжковий дім "Буква", тел. (0342)77-56-49;
- м. Київ, вул. Архітектора Вербицького, 30-б, маг. "Буква", тел. (044)562-65-78;
- м. Київ, вул. Басейна, 4, ТЦ "Мандарин Плаза", маг. "Буква", тел. (044)230-95-37;
- м. Київ, вул. Л. Толстого, 11/61, маг. "Буква", тел. (044)234-75-08;
- м. Київ, вул. М. Грушевського, 4, маг. "Наукова думка", тел. (044)228-06-96;
- м. Київ, Майдан Незалежності, ТЦ "Глобус", маг. "Книжковий світ", тел. (044)238-59-41;
- м. Кіровоград, вул. К. Маркса, 51, маг. "Буква";
- м. Кривий Ріг, пл. Визволення, 1, маг. "Букініст", тел. (0564)92-37-32;
- м. Кривий Ріг, просп. Гагаріна, 38-а, маг. "Буква", тел. (0564)78-92-83;
- м. Луцьк, просп. Волі, 41, маг. "Знання", тел. (03322)4-23-98;
- м. Львів, просп. Шевченка, 16, маг. "Ноти", тел. (0322)72-67-96;
- м. Львів, просп. Шевченка, 8, книгарня ДВЦ НТШ, тел. (0322)79-85-80;
- м. Миколаїв, вул. Радянська, 13, маг. "Буква", тел. (0512)47-61-61;
- м. Нікополь, вул. Першотравнева, 3, маг. "Буква", тел. (0566)68-86-10;
- м. Одеса, вул. Преображенська, 59/61, маг. "Книголов", тел. (0482)34-75-99;
- м. Одеса, вул. Дерибасівська, 14, маг. "Книжкова перлина", тел. (0482)35-84-04;
- м. Рівне, просп. Миру, 16, маг. "Буква-Рівне", тел. (0362)62-04-65;
- м. Сімферополь, вул. Пушкіна, 6, маг. "Знание", тел. (0652)27-54-68;
- м. Сімферополь, вул. Сергєєва-Ценського, 4-а, маг. "Буква-Сімферополь", тел. (0652)27-31-53;
- м. Харків, вул. Петровського, 6/8, маг. "Вища школа", тел. (0572)47-80-20;
- м. Херсон, вул. Суворова, 19, маг. "Буква", тел. (0552)22-31-64;
- м. Хмельницький, вул. Подільська, 25, маг. "Книжковий світ", тел. (03822)6-60-73;
- м. Черкаси, вул. Б. Вишневецького, 38, маг. "Світоч", тел. (0472)47-92-20;
- м. Чернігів, вул. Леніна, 45, маг. "Будинок книги", тел. (04622)7-30-03;
- м. Ялта, вул. Гоголя, 24, маг. "Буква-Ялта", тел. (0654)32-37-41;
- м. Ялта, вул. Московська, 9-а, маг. "Будинок книги", тел. (0654)32-16-00.

**Книготорговельним організаціям та оптовим покупцям
звертатися за тел.: (044) 238-82-62, 234-80-43; факс: 238-82-68.**

E-mail: sales@books.com.ua <http://www.books.com.ua>