



# Тарифное регулирование

# III. Регистрация и опубликование тарифной информации

- 11. Пассажирские тарифы, багажные тарифы, сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа, топливный сбор, сбор(ы) за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, условия применения тарифов и сборов, маршруты сквозных тарифов, норма бесплатного провоза багажа, установленные перевозчиком курсы перевода валют, исключения к кодам бронирования (далее - тарифная информация) подлежат регистрации и опубликованию.
- Регистрация тарифной информации осуществляется путем ее включения в единую базу данных в установленном порядке.
- Опубликование тарифной информации производится путем ее доведения до лиц, осуществляющих бронирование, продажу и оформление перевозок пассажиров и багажа.
- 12. Между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется без пересадки, регистрируется и опубликовывается прямой пассажирский тариф (далее - прямой тариф).
- Между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется с пересадкой (пересадками) на другой(ие) рейс(ы) того же или другого перевозчика через установленный(е) перевозчиком пункт(ы), регистрируется и опубликовывается сквозной пассажирский тариф (далее - сквозной тариф).
- Между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется без пересадки, регистрируется и опубликовывается стыковочный пассажирский тариф, используемый только для построения тарифа (далее - стыковочный тариф).
- 13. Багажные тарифы регистрируются и опубликовываются между двумя пунктами.

# IV. Применение пассажирских тарифов

- 14. Каждому прямому и сквозному тарифу устанавливаются условия применения тарифа.
- Условия применения тарифа описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке.
- 15. Между двумя пунктами может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы (далее - уровень тарифа) и/или условиям применения тарифа.
- Количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком.
- 16. По условиям применения пассажирские тарифы подразделяются на тарифы, не имеющие ограничения по условиям использования (далее - нормальные тарифы), и тарифы, имеющие установленные в условии применения тарифа ограничения (далее - специальные тарифы).
- 17. По классам обслуживания пассажирские тарифы подразделяются на тарифы экономического класса, тарифы бизнес-класса, тарифы первого класса.
- 18. В каждом классе обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню тарифа и/или условиям применения тарифа.
- 19. Пассажирские тарифы могут быть установлены в абсолютной величине или как процент от пассажирского тарифа.
- 20. Для прямого тарифа устанавливаются пункты отправления тарифа и назначения тарифа.
- Для сквозного тарифа устанавливаются пункт отправления тарифа, пункт(ы) пересадки(ок) и пункт назначения тарифа.
- Для стыковочного тарифа устанавливаются пункты отправления (назначения) тарифа и стыковки.
- 21. Направление прямых и сквозных тарифов определяется по пункту отправления тарифа.
- Направление стыковочного тарифа определяется по пункту отправления тарифа или по пункту стыковки.
- 22. Пассажирские тарифы могут устанавливаться за перевозку в одну сторону (далее - тариф в одну сторону) и за перевозку туда и обратно (далее - тариф туда и обратно).
- 23. Тариф в одну сторону, если это разрешено условиями применения тарифа, может удваиваться и применяться как тариф туда и обратно.
- 24. Половина тарифа туда и обратно не может применяться как тариф для перевозки в одну сторону.
- 25. Половина тарифа туда и обратно может применяться только при комбинировании тарифов.
- 26. Весь маршрут перевозки или часть маршрута перевозки, оцененный(ая) прямым тарифом, сквозным тарифом или построенным тарифом в одну сторону или половиной прямого, сквозного или построенного тарифа туда и обратно, является тарифным компонентом.
- 27. Тарифный компонент может включать два последовательных пункта по маршруту перевозки (далее - участок маршрута перевозки) или несколько участков маршрута перевозки.

# V. Построение тарифа

- 28. Тариф, определяемый как сумма стыковочного(ых) тарифа(ов) и прямого тарифа или сумма стыковочного(ых) тарифа(ов) и сквозного тарифа, является построенным тарифом.
- К прямому тарифу или сквозному тарифу может быть добавлен один стыковочный тариф в пункте отправления тарифа или в пункте назначения тарифа либо добавлено по одному стыковочному тарифу в пункте отправления тарифа и пункте назначения тарифа.
- 29. Стыковочный тариф в одну сторону может участвовать в построении с прямым тарифом или сквозным тарифом в одну сторону либо с прямым тарифом или сквозным тарифом туда и обратно.
- Стыковочный тариф туда и обратно может участвовать в построении с прямым тарифом или сквозным тарифом туда и обратно.
- 30. Стыковочный тариф не допускается использовать для расчета стоимости перевозки как самостоятельный тариф.
- Класс обслуживания стыковочного тарифа должен соответствовать классу обслуживания прямого тарифа или сквозного тарифа, участвующего в построении.
- 31. Построенный тариф приравнивается к зарегистрированному и опубликованному тарифу и указывается в билете как единая сумма.
- 32. К стыковочному тарифу условия применения тарифа не устанавливаются.
- 33. К построенному тарифу применяются условия применения прямого или сквозного тарифа, участвующего в построении.

# VI. Правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов

- 34. Для расчета стоимости перевозки маршрут перевозки подразделяется на одну или несколько частей, соответствующих следующим типам перевозки:
- 1) перевозка без наземных участков маршрута перевозки (далее - непрерывная перевозка), состоящая из одного тарифного компонента или нескольких тарифных компонентов, оцененных тарифами, имеющими направление, совпадающее с направлением перевозки (далее - перевозка в одну сторону);
- 2) непрерывная перевозка из пункта отправления до поворотного пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух одинаковых тарифных компонентов, оцененных равными половинами тарифов туда и обратно, за исключением случаев, если применяемые тарифы отличаются по классу обслуживания, сезонности, дням недели либо установлены разными перевозчиками (далее - перевозка туда и обратно);
- 3) непрерывная перевозка из пункта отправления до поворотного пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух тарифных компонентов, различающихся по маршруту, или более чем из двух тарифных компонентов (далее - замкнутая круговая перевозка).
- Если замкнутая круговая перевозка состоит из двух тарифных компонентов, то половины тарифов туда и обратно, применяемые для оценки тарифных компонентов, не равны;
- 4) перевозка с участком между последовательными пунктами маршрута, на котором перевозка осуществляется наземными или водными транспортными средствами (далее - наземный участок), и/или с открытым участком между пунктом отправления и пунктом назначения (далее - открытый участок), состоящая из двух или более тарифных компонентов (далее - незамкнутая перевозка).
- Незамкнутая перевозка может включать не более двух международных тарифных компонентов.
- Незамкнутая перевозка имеет следующие подвиды:
- перевозка, при которой пункт отправления совпадает с пунктом назначения, а пункт прибытия в направлении перевозки туда не совпадает с пунктом вылета в направлении перевозки обратно (далее - перевозка незамкнутая с наземным участком);
- перевозка, при которой пункт отправления не совпадает с пунктом назначения, а пункт прибытия в направлении перевозки туда совпадает с пунктом вылета в направлении перевозки обратно (далее - перевозка незамкнутая с открытым участком). Ортодромическое расстояние открытого участка должно быть меньше ортодромического расстояния наиболее протяженного участка маршрута перевозки;
- перевозка, при которой пункт отправления не совпадает с пунктом назначения (открытый участок), а пункт прибытия в направлении перевозки туда не совпадает с пунктом вылета в направлении обратно (наземный участок) (далее - перевозка незамкнутая с открытым и наземным участком).

- 35. Направление перевозки, кроме типа перевозки в одну сторону, изменяется в поворотном пункте маршрута перевозки.
- Для типов перевозки туда и обратно и замкнутой круговой перевозки, состоящей из двух тарифных компонентов, поворотным пунктом является пункт обратного вылета.
- Для типов перевозки замкнутой круговой, состоящей из более чем двух тарифных компонентов и незамкнутой перевозки, поворотный пункт определяется как наиболее удаленный по ортодромическому расстоянию от пункта отправления пункт маршрута перевозки.
- При этом, если для двух или более пунктов маршрута перевозки ортодромические расстояния совпадают, то поворотным пунктом является наиболее удаленный по маршруту перевозки пункт.
- Часть перевозки из пункта отправления до поворотного пункта имеет направление туда, часть перевозки из поворотного пункта до пункта назначения имеет направление обратно.
- 36. Тарифный(е) компонент(ы) для типа перевозки в одну сторону оценивается тарифом(ами) в одну сторону.
- Тарифные компоненты для типов перевозок туда и обратно, замкнутых круговых, незамкнутых оцениваются половинами тарифа туда и обратно.
- 37. При перевозке туда и обратно тарифные компоненты оцениваются тарифами из пункта начала перевозки туда и обратно.
- 38. При замкнутой круговой перевозке, состоящей из двух тарифных компонентов, тарифные компоненты оцениваются тарифами из пункта начала замкнутой круговой перевозки.
- 39. Для замкнутой круговой перевозки, состоящей из более чем двух тарифных компонентов, направление тарифа на каждом тарифном компоненте совпадает с маршрутом перевозки, за исключением тарифного компонента, заканчивающегося в пункте начала замкнутой круговой перевозки, состоящей из более чем двух тарифных компонентов. Тарифы на тарифном компоненте, заканчивающемся в пункте начала замкнутой круговой перевозки, состоящей из более чем двух тарифных компонентов, применяются в направлении обратном направлению перевозки.

- 40. Для перевозки незамкнутой направление тарифа на каждом тарифном компоненте совпадает с маршрутом перевозки, за исключением тарифного компонента, заканчивающегося в стране начала незамкнутой круговой перевозки. Тарифы на тарифном компоненте, заканчивающемся в стране начала незамкнутой круговой перевозки, применяются в направлении, обратном направлению перевозки.
- 41. Стоимость типа перевозки, для определения которой применен тариф в одну сторону или тариф туда и обратно или комбинирование половин тарифов туда и обратно, составляет ценовую единицу.
- 42. Стоимость перевозки рассчитывается на основе применяемых тарифов, их комбинаций, сборов, предусмотренных настоящими Правилами, и в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности - стоимости дополнительных услуг повышенной комфортности, установленной перевозчиком.
- При международных перевозках тарифы рассчитываются с учетом правил применения международных тарифов.
- 43. Маршрут перевозки может быть оценен одной или несколькими ценовыми единицами, соответствующими определенному типу перевозки.
- 44. Если иное не установлено перевозчиком в условиях применения тарифа, то разрешается комбинирование двух и более ценовых единиц.
- 45. Если иное не установлено перевозчиком в условиях применения тарифа, то разрешается комбинирование нормальных тарифов для всех типов перевозки с нормальными тарифами перевозчика, публикующего их, а также с тарифами любого другого перевозчика, имеющего с публикующим перевозчиком договор о признании перевозочных документов.
- В случаях, предусмотренных условиями применения тарифа, разрешается комбинирование специальных тарифов для всех типов перевозки со специальными тарифами перевозчика, публикующего их, а также с тарифами любого другого перевозчика, имеющего с публикующим перевозчиком договор о признании перевозочных документов.

- 46. При оформлении перевозки применяются тарифы, сборы и условия применения тарифа, установленные на дату начала перевозки, отдельно по каждой ценовой единице.
- 47. Курс перевода валют применяется на дату оформления перевозочного документа.
- 48. Установленные законодательством Российской Федерации льготы при перевозке детей в возрасте до 12 лет, перевозимых в сопровождении совершеннолетнего пассажира, распространяются на нормальные и специальные пассажирские тарифы соответствующего класса обслуживания.
- 49. Стоимость перевозки рассчитывается как наименьшая из имеющихся в наличии для бронирования на момент оплаты пассажиром перевозки вариантов стоимости перевозки, соответствующих заявленным пассажиром условиям перевозки.
- 50. При бронировании перевозки, оплате и оформлении перевозки и в других случаях пассажиру должна предоставляться информация об итоговой стоимости перевозки, включающей тариф(ы) и сборы, а в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности - также стоимость дополнительных услуг повышенной комфортности, установленная перевозчиком, как единая цена за перевозку.
- Решением Верховного Суда РФ от 14 июня 2013 г. N АКПИ13-485, оставленным без изменения Определением Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 10 сентября 2013 г. N АПЛ13-370, пункт 51 настоящих Правил признан не противоречащим действующему законодательству
- 51. Перевозка пассажира, оцененная одной ценовой единицей или комбинацией ценовых единиц, оформляется единым договором воздушной перевозки пассажира.
- 52. При установлении перевозчиком, его уполномоченным агентом или пассажиром факта неправильного применения тарифа до начала, во время или после окончания перевозки доплата с пассажира не взимается.
- Излишне взысканная сумма возвращается пассажиру по письменному обращению пассажира.
- 53. Плата за дополнительные услуги повышенной комфортности, установленная уполномоченным агентом, в стоимость перевозки не включается.



# VII. Применение тарифов при перевозке групп пассажиров

- 54. Групповой тариф применяется для пассажиров, следующих совместно по всему маршруту перевозки и имеющих общие интересы для путешествия.
- 55. Минимальное количество пассажиров в группе устанавливается перевозчиком в условии применения тарифа.
- 56. Для определения количества пассажиров в группе пассажир в возрасте старше 12 лет считается одним членом группы, два пассажира в возрасте до 12 лет, перевозка которых осуществляется с предоставлением отдельного места, считаются одним членом группы.
- Если количество пассажиров в возрасте до 12 лет в одной группе составляет нечетное число, то количество членов группы округляется в меньшую сторону.

# **VIII. Применение тарифов при остановках пассажира в пути и подсчет количества остановок пассажира в пути**

- 57. Остановка пассажира в промежуточном пункте имеет место, если время между прибытием пассажира в аэропорт и его отправлением из аэропорта составляет более 24 часов.
- 58. Перевозчик в условиях применения тарифа вправе устанавливать ограничения по географическому местоположению, количеству остановок и их продолжительности, а также надбавку к величине тарифа за остановки.
- Надбавка к величине тарифа за остановки включается в тариф.
- 59. Продолжительность остановки может устанавливаться перевозчиком в часах, сутках и месяцах.
- 60. Если продолжительность остановки установлена в часах, то продолжительность остановки означает количество часов со времени прибытия в промежуточный пункт до времени отправления из промежуточного пункта.
- 61. Если продолжительность остановки установлена в сутках или месяцах, то продолжительность остановки означает количество суток или месяцев со дня прибытия в промежуточный пункт до дня отправления из промежуточного пункта.
- 62. Если число, в которое пассажир прибыл в промежуточный пункт в соответствующем более коротком месяце отсутствует, то продолжительность остановки, установленная в месяцах, означает период с конкретного числа в одном месяце до последнего числа соответствующего месяца.
- 63. Для типов перевозки туда и обратно, замкнутых круговых перевозок, незамкнутой перевозки с открытым участком остановка в поворотном пункте не учитывается.
- Для незамкнутой перевозки с наземным участком и незамкнутой перевозки с открытым и наземным участком пункт прибытия в направлении туда и вылета в направлении обратно вместе образуют одну остановку, которая не учитывается.
- 64. Остановки в промежуточных пунктах допускаются в пределах максимального срока пребывания.

# IX. Применение тарифов с условиями о минимальном и максимальном сроках пребывания

- 65. Условиями применения специальных тарифов могут устанавливаться требования к минимальному и максимальному срокам пребывания в пунктах остановки.
- 66. Минимальный срок пребывания определяет самый ранний срок, когда может начаться перевозка из последнего пункта остановки в направлении обратно.
- 67. Максимальный срок пребывания определяет самый поздний срок, когда может начаться перевозка из последнего пункта остановки в направлении обратно.
- 68. Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания могут быть установлены в часах, сутках, в месяцах, днем недели.
- 69. Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные в часах, означает количество часов, считая со следующего за часом прибытия в последний пункт остановки, до часа, в который может начаться перевозка из последнего пункта остановки.
- 70. Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные в сутках и месяцах, означает количество дней, считая со следующего за датой отправления дня, или число месяцев, считая со дня отправления, до первого дня, в который может начаться перевозка из последнего пункта остановки.
- 71. Минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные днем недели, означают день недели, следующий за датой отправления, не ранее которого может начаться перевозка из последнего пункта остановки.
- 72. Если число, в которое пассажир прибыл в последний пункт остановки, в соответствующем более коротком месяце отсутствует, то минимальный срок пребывания и максимальный срок пребывания, установленные в месяцах, означают период с конкретного числа в одном месяце до последнего числа соответствующего месяца.

# Х. Применение тарифов по срокам действия обязательства по перевозке

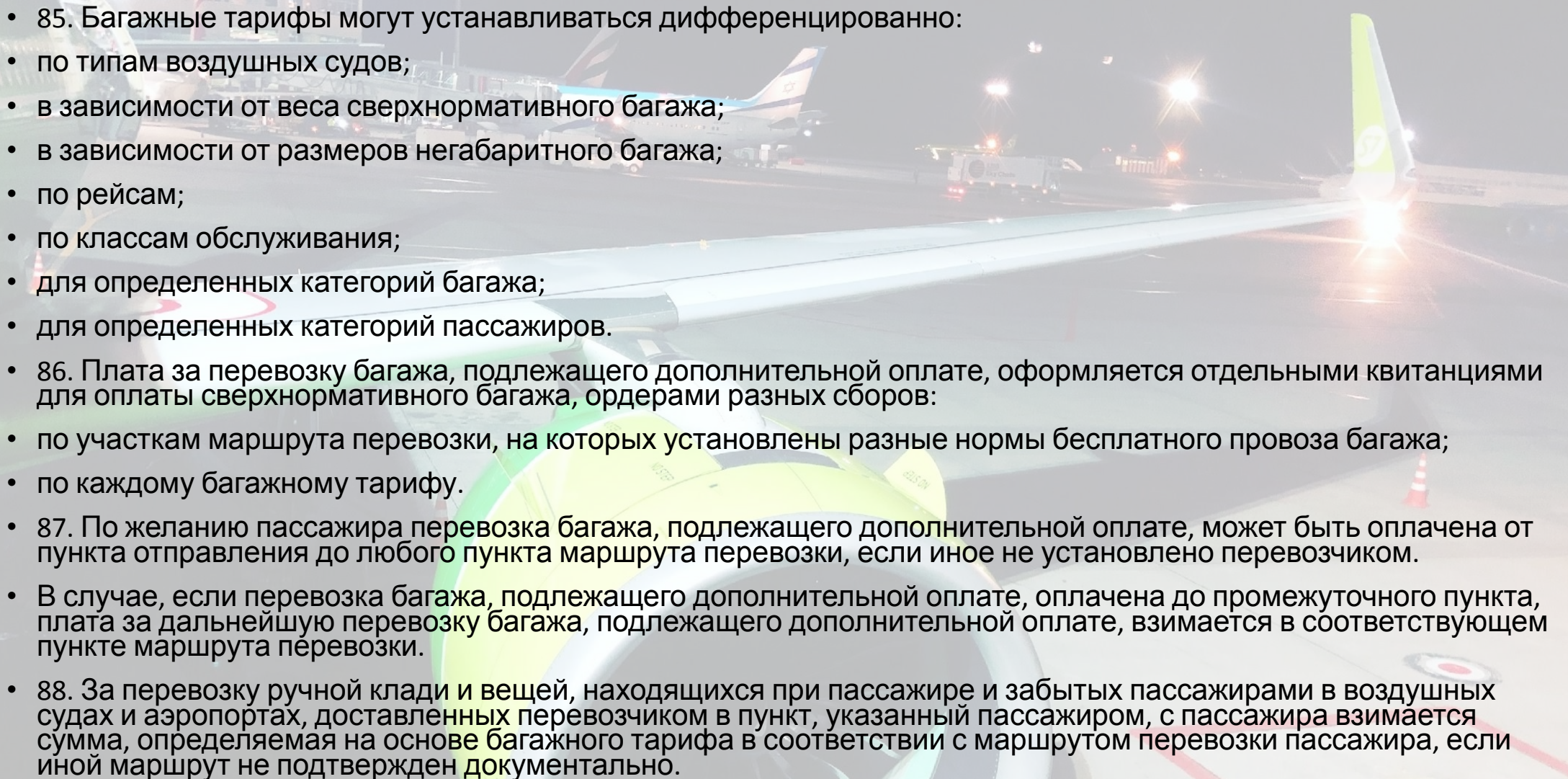
- 73. Срок действия обязательства по перевозке устанавливается для перевозки пассажира и его багажа и изменений условий договора воздушной перевозки пассажира и исчисляется с даты начала перевозки, а если перевозка не начата, - с даты оформления билета.
- 74. Срок действия обязательства по перевозке, оплаченного по нормальному тарифу, составляет один год.
- 75. Срок действия обязательства по перевозке, оплаченной по специальному тарифу, определяется договором воздушной перевозки пассажира в соответствии с условиями применения тарифа.
- 76. Если один из участков маршрута, указанных в билете, оплачен по специальному тарифу, в силу которого срок действия обязательства по перевозке становится меньшим чем один год, то срок действия обязательства по перевозке, установленный для специального тарифа, будет относиться ко всему маршруту перевозки, если иное не установлено перевозчиком.

# XI. Период действия тарифа

- 77. Период действия тарифа устанавливается перевозчиком и определяется датой начала и датой окончания действия тарифа.
- 78. Дата начала действия тарифа - это первая дата, с которой может начаться перевозка, оплаченная по данному тарифу.
- Дата окончания действия тарифа - это последняя дата, в которую может начаться перевозка, оплаченная по данному тарифу.
- 79. Дата окончания действия тарифа может быть определена периодом действия тарифа, установлением нового уровня тарифа либо отменой тарифа.

# ХII. Применение багажных тарифов

- 80. За перевозку сверхнормативного багажа, негабаритного багажа, тяжеловесного багажа, багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна, комнатных животных (птиц) (далее - багаж, подлежащий дополнительной оплате) взимается сумма, определяемая на основе багажного тарифа.
- 81. Багажные тарифы устанавливаются в одну сторону.
- 82. Багажные тарифы устанавливаются на единицу веса/места багажа в абсолютном значении или в процентах от пассажирского нормального тарифа экономического класса.
- 83. Сумма за перевозку багажа, подлежащего дополнительной оплате, определяется на основе веса "брутто" багажа или количества мест багажа и багажного тарифа, действующего на дату начала перевозки в день оформления перевозки багажа.
- 84. Остаток веса багажа 0,5 единицы веса или менее не оплачивается, остаток веса свыше 0,5 единицы веса оплачивается как целая единица веса.

- 
- 85. Багажные тарифы могут устанавливаться дифференцированно:
    - по типам воздушных судов;
    - в зависимости от веса сверхнормативного багажа;
    - в зависимости от размеров негабаритного багажа;
    - по рейсам;
    - по классам обслуживания;
    - для определенных категорий багажа;
    - для определенных категорий пассажиров.
  - 86. Плата за перевозку багажа, подлежащего дополнительной оплате, оформляется отдельными квитанциями для оплаты сверхнормативного багажа, ордерами разных сборов:
    - по участкам маршрута перевозки, на которых установлены разные нормы бесплатного провоза багажа;
    - по каждому багажному тарифу.
  - 87. По желанию пассажира перевозка багажа, подлежащего дополнительной оплате, может быть оплачена от пункта отправления до любого пункта маршрута перевозки, если иное не установлено перевозчиком.
  - В случае, если перевозка багажа, подлежащего дополнительной оплате, оплачена до промежуточного пункта, плата за дальнейшую перевозку багажа, подлежащего дополнительной оплате, взимается в соответствующем пункте маршрута перевозки.
  - 88. За перевозку ручной клади и вещей, находящихся при пассажире и забытых пассажирами в воздушных судах и аэропортах, доставленных перевозчиком в пункт, указанный пассажиром, с пассажира взимается сумма, определяемая на основе багажного тарифа в соответствии с маршрутом перевозки пассажира, если иной маршрут не подтвержден документально.

# подлежащей возврату в случае прекращения действия договора воздушной перевозки в связи с добровольным отказом пассажира от перевозки

- 89. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от перевозки и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, возвращается тариф(ы), примененный(е) для расчета стоимости перевозки.
- 90. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от части перевозки и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, пассажиру возвращается разница между примененным(и) тарифом(ами) и тарифом(ами) использованного(ых) участка(ов) маршрута перевозки



- 91. Расчет стоимости использованного(ых) участка(ов) маршрута перевозки осуществляется по нормальному(ым) тарифу(ам) соответствующего класса обслуживания перевозчика, выполнившего перевозку, действовавшему(им) на дату начала перевозки в день оформления перевозочного документа, если перевозчиком не предусмотрено применение для расчета другого тарифа.
- 92. В случае, если при расчете стоимости использованного участка маршрута перевозки разница между суммой, уплаченной за перевозку, и нормальным тарифом за использованные участки маршрута перевозки отрицательна, доплата с пассажира не взимается.
- 93. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от всей перевозки и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс:
  - сбор иностранных государств, топливный сбор, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности, аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса подлежат возврату пассажиру;
  - сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа не возвращаются.
- В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от части перевозки и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс:
  - сборы иностранных государств, топливный сбор, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности, аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса на неиспользованных участках маршрута перевозки подлежат возврату пассажиру;
  - сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа не возвращаются.
- При добровольном отказе пассажира от полета взимается плата за операции по аннулированию бронирования перевозки, осуществлению расчетов сумм, причитающихся для возврата, и оформлению возврата сумм, предусмотренная условиями применения тарифа.
- Приказом Минтранса России от 16 июля 2014 г. N 187 пункт 93 дополнен подпунктом 93.1
- 93.1. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от всей перевозки или от части перевозки, и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, уплаченная за воздушную перевозку провозная плата (полностью или в части) пассажиру не возвращается, за исключением сборов иностранных государств на неиспользованных участках маршрута перевозки.
- Приказом Минтранса России от 16 июля 2014 г. N 187 пункт 93 дополнен подпунктом 93.2
- 93.2. При прекращении действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с добровольным отказом пассажира от перевозки и уведомлении пассажиром об этом перевозчика после окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, уплаченная за перевозку провозная плата пассажиру не возвращается.

- 94. В случае отказа пассажира от дополнительных услуг повышенной комфортности сумма, уплаченная перевозчику за предоставление дополнительных услуг повышенной комфортности, в случае, если дополнительные услуги не оказаны, подлежит возврату, за исключением фактических расходов, связанных с заказом пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности, понесенных перевозчиком до отказа пассажира от дополнительных услуг повышенной комфортности.
- 95. При добровольном отказе пассажира от полета, оформленного по групповому тарифу, повлекшем нарушение условия о минимальном размере группы, установленного условиями применения группового тарифа, производится перерасчет стоимости перевозки других членов группы в соответствии с новыми условиями перевозки.
- 96. В случае и порядке, установленных главой XIV настоящих Правил, при прекращении действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от всей перевозки или части перевозки, с пассажира взимается неустойка.

# XIV. Порядок взимания неустойки

- 97. Неустойка взимается с пассажира при возврате пассажиру провозной платы в следующих случаях:
  - а) при прекращении действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от всей перевозки или от части перевозки и уведомления об этом перевозчика менее чем за 24 часа до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс, кроме случаев, предусмотренных пунктом 106 настоящих Правил;
  - б) при прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира.

- 99. Правилами перевозчика может быть установлен более льготный срок уведомления об отказе от перевозки (менее чем за 24 часа до окончания установленного в соответствии с пунктом 81 Общих правил воздушных перевозок времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс).
- 100. Неустойка устанавливается перевозчиком в размере не более чем 25 процентов уплаченной пассажиром за перевозку провозной платы, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, а в случае, если перевозка была выполнена частично, - в размере не более чем 25 процентов суммы, уплаченной за невыполненную часть перевозки.
- 101. Расчет стоимости невыполненной части перевозки при отказе от тарифного компонента производится на основании примененного тарифа.
- 102. Расчет стоимости невыполненной части перевозки при отказе от части тарифного компонента осуществляется по нормальному(ым) тарифу(ам) соответствующего класса обслуживания перевозчика на невыполненном участке перевозки, действовавшим на дату начала перевозки в день оформления перевозочного документа, если перевозчиком не предусмотрено применение для расчета другого тарифа.

- 104. Размер неустойки может устанавливаться перевозчиком дифференцированно по условиям применения тарифов.
- 105. Применению подлежит неустойка, действующая на дату начала перевозки в день оформления перевозочного документа.
- 106. При прекращении действия договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, в связи с добровольным отказом пассажира от всей перевозки или от части перевозки неустойка не взимается в следующих случаях:
  - 1) исключен;
  - 2) отказа от участков маршрута перевозки с открытой датой вылета;
  - 3) отказа от участков маршрута перевозки с неподтвержденным бронированием;
  - 4) отказа от перевозки детей в возрасте до двух лет, перевозимых без предоставления отдельного места;
  - 5) в иных случаях, предусмотренных перевозчиком.
- 107. Размер неустойки подлежит регистрации и опубликованию в установленном порядке.

# XV. Порядок расчета провозной платы при добровольном изменении договора воздушной перевозки пассажира

- 109. Изменение условий договора воздушной перевозки пассажира допускается, если иное не предусмотрено условиями применения тарифа.
- 110. Если заявленное пассажиром изменение условий договора воздушной перевозки пассажира не допускается условиями применения тарифа, то производятся добровольный возврат сумм в порядке, предусмотренном главой XIII настоящих Правил, и оформление новой перевозки по измененным пассажиром условиям перевозки.
- 111. При добровольном изменении пассажиром договора воздушной перевозки пассажира сумма, возвращаемая пассажиру или взимаемая с пассажира, определяется как разница между уплаченной за перевозку суммой, за исключением сбора за оформление билета, сбора за оформление ордера разных сборов, сбора за оформление электронного многоцелевого документа, сбора за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа, сбора за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, и стоимостью перевозки по измененным условиям.
- 112. При добровольном изменении пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира может взиматься плата за операции по изменению условий договора воздушной перевозки пассажира, предусмотренная условиями применения тарифа.

- 113. При добровольном изменении условий договора воздушной перевозки пассажира, оформленного по групповому тарифу, повлекшем нарушение условия о минимальном размере группы, установленного условиями применения группового тарифа, производится перерасчет стоимости перевозки по тарифам в соответствии с новыми условиями перевозки.
- 114. По согласованию с перевозчиком замена пассажира осуществляется только при оформлении обмена билета на другого пассажира по письменному обращению организации или члена семьи пассажира, по письменному обращению пассажира и предъявлении документов, подтверждающих родство, но на тот же маршрут перевозки, дату вылета, номер рейса и класс обслуживания в случае, если пассажир, на которого осуществляется обмен билета, соответствует категории пассажира, указанной в условиях примененного тарифа.
- 115. Сумма, уплаченная перевозчику за предоставление дополнительных услуг повышенной комфортности в соответствии с Общими правилами воздушных перевозок, в случае, если дополнительные услуги не оказаны, подлежит возврату за исключением фактических расходов, связанных с заказом пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности, понесенных перевозчиком до отказа пассажира от дополнительных услуг повышенной комфортности или изменения условий их предоставления.

**хvi. Порядок расчета суммы,  
подлежащей возврату в случае  
прекращения действия договора  
воздушной перевозки пассажира в связи  
с вынужденным отказом пассажира от  
всей перевозки или от части перевозки**

- 116. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с вынужденным отказом пассажира от перевозки пассажиру возвращается вся сумма, уплаченная за перевозку, если перевозка ни на одном участке не была выполнена.
- 117. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с вынужденным отказом пассажира от части перевозки пассажиру возвращается сумма за невыполненную часть перевозки.
- 118. Расчет стоимости невыполненной части перевозки при отказе от тарифного компонента производится на основании примененного тарифа.



- 119. Стоимость невыполненной части перевозки при отказе от части тарифного компонента определяется как произведение примененного сквозного или построенного тарифа и отношения нормального тарифа неиспользованного участка к сумме нормальных тарифов участков, входящих в тарифный компонент, если иной порядок расчета сумм возврата не предусмотрен перевозчиком.
- 120. В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с вынужденным отказом пассажира от всей перевозки сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа, сборы иностранных государств, топливный сбор, сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности и аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса подлежат возврату пассажиру.
- В случае прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с вынужденным отказом пассажира от части перевозки:
- сборы иностранных государств, топливный сбор, сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности и аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса на неиспользованных участках маршрута перевозки подлежат возврату пассажиру;
- сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа не возвращается.
- 121. Сумма, уплаченная перевозчику за предоставление дополнительных услуг повышенной комфортности в соответствии с Общими правилами воздушных перевозок, в случае, если дополнительные услуги не оказаны, подлежит возврату.

# XVII. Порядок расчета провозной платы при вынужденном изменении договора воздушной перевозки пассажира

- 122. При вынужденном изменении условий договора воздушной перевозки пассажира доплата с пассажира не взимается.
- 123. При замене перевозчиком воздушного судна с салонами повышенной комфортности на воздушное судно, не имеющее салонов повышенной комфортности, или при изменении компоновки воздушного судна пассажиру возвращается разница между оплаченным тарифом и тарифом того класса обслуживания, которым была фактически осуществлена перевозка.
- 124. В случае, если перевозчик вынужденно размещает пассажира в салоне класса обслуживания выше, чем тот, который пассажир оплатил, дополнительная плата с пассажира не взимается.
- 125. В случае, если при эксплуатации на воздушной линии двух и более типов воздушных судов одного перевозчика перевозчиком установлены различные уровни тарифов, то при замене типа воздушного судна дополнительная плата с пассажиров не взимается.
- При этом в случае, если тариф, указанный в билете, выше тарифа, по которому фактически выполняется перевозка, пассажиру возвращается сумма в размере разницы между тарифом, указанным в билете, и тарифом, по которому фактически выполнена перевозка.

## **XVIII. Порядок расчетов при отказе от перевозки багажа, подлежащего дополнительной оплате**

- 126. При отказе от перевозки багажа, подлежащего дополнительной оплате, пассажиру возвращается багажный тариф за неиспользованную часть маршрута перевозки.
- 127. Сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа удерживается в случае отказа пассажира от перевозки багажа, подлежащего дополнительной оплате.

# **х) Порядок расчета суммы, подлежащей возврату в случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира**

- 128. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, пассажиру возвращаются:
  - тариф(ы), примененный(е) для расчета стоимости перевозки, если перевозка ни на одном участке не была выполнена;
  - разница между примененным(и) тарифом(ами) и тарифом(ами) использованного(ых) участка(ов) маршрута перевозки, если перевозка была частично выполнена.
- Расчет стоимости использованного(ых) участка(ов) маршрута перевозки осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 91 и 92 настоящих Правил.

- 129. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, если перевозка ни на одном участке не была выполнена:
- сбор иностранных государств, топливный сбор, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности, аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса подлежат возврату пассажиру;
- сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа не возвращаются.
- 130. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира, если перевозка была частично выполнена:
- сборы иностранных государств, топливный сбор, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности, аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса на неиспользованных участках маршрута перевозки подлежат возврату пассажиру;
- сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа не возвращаются.

- 131. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие о возврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира с пассажира взимается плата за операции по аннулированию бронирования перевозки, осуществлению расчетов сумм, причитающихся для возврата, и оформлению возврата сумм, предусмотренная условиями применения тарифа, и неустойка в порядке, установленном главой XIV настоящих Правил.
- 132. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, предусмотренных подпунктами 1, 2, 4, 5 и 7 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, если договор воздушной перевозки пассажира предусматривает условие о невозврате провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира уплаченная за воздушную перевозку провозная плата (полностью или в части) пассажиру не возвращается, за исключением сборов иностранных государств на неиспользованных участках маршрута перевозки.
- 133. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, пассажиру возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.
- 134. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, если перевозка была выполнена частично, пассажиру возвращается сумма за невыполненную часть перевозки.
- Расчет стоимости невыполненной части перевозки осуществляется в порядке, предусмотренном пунктами 118, 119 настоящих Правил.

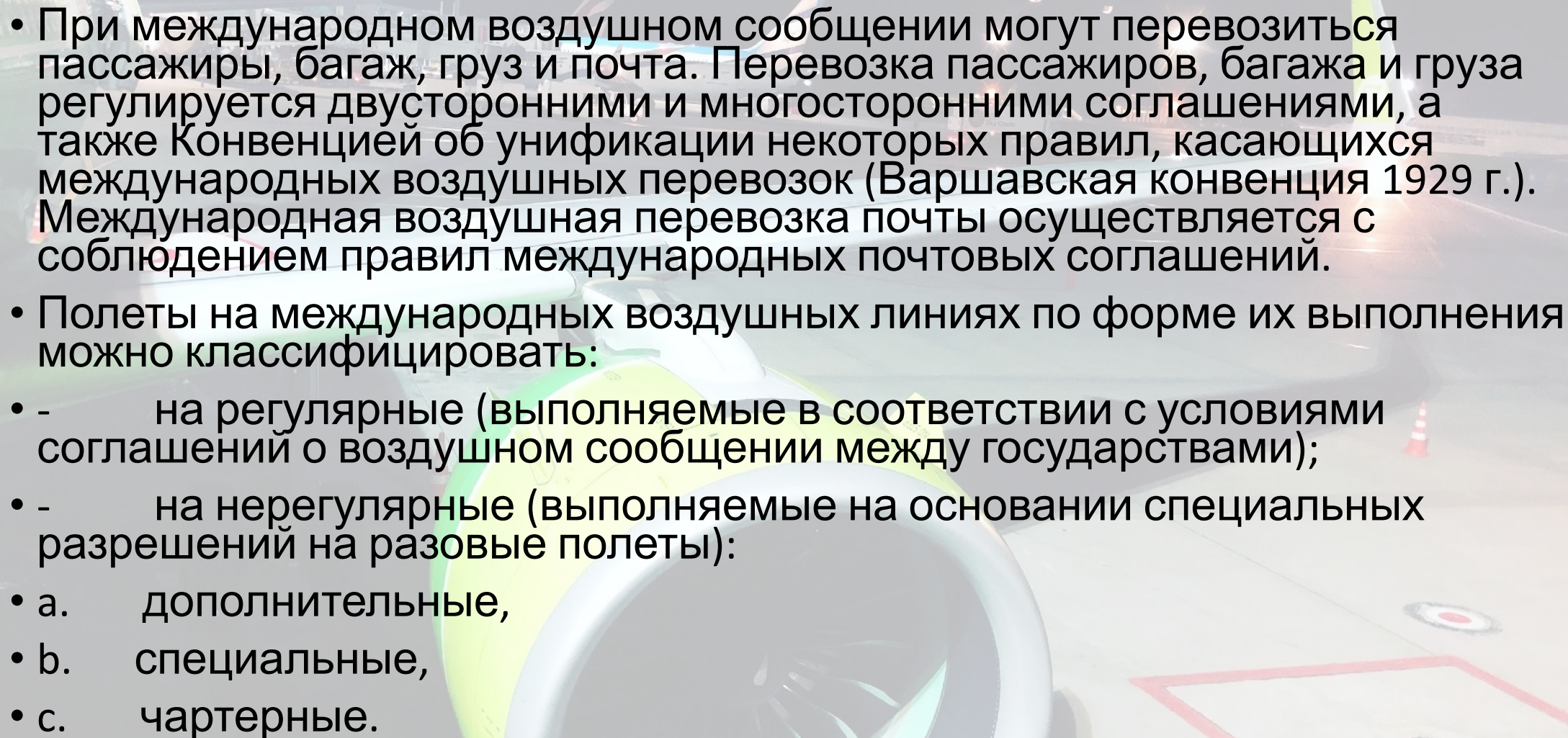
- 135. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа, сборы иностранных государств, топливный сбор, сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности и аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса подлежат возврату пассажиру.
- При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, если перевозка была выполнена частично:
  - сборы иностранных государств, топливный сбор, сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, аэропортовый сбор за обеспечение авиационной безопасности и аэропортовый сбор за предоставление аэровокзального комплекса на неиспользованных участках маршрута перевозки подлежат возврату пассажиру;
  - сбор за оформление билета, сбор за оформление ордера разных сборов, сбор за оформление электронного многоцелевого документа, сбор за оформление квитанции оплаты сверхнормативного багажа не возвращается.

- 136. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в случаях, если состояние здоровья пассажира воздушного судна создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.
- 137. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира в связи с действиями пассажира, предусмотренными подпунктом 6 пункта 1 статьи 107 Воздушного кодекса Российской Федерации, пассажиру не возвращается уплаченная за воздушную перевозку провозная плата.
- 138. При прекращении по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира сумма, уплаченная перевозчику за предоставление дополнительных услуг повышенной комфортности, в случае, если дополнительные услуги не оказаны, подлежит возврату, за исключением фактических расходов, связанных с заказом пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности, понесенных перевозчиком до прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира.



# Построение тарифов на международных воздушных линиях.

- По данным Международной организации гражданской авиации[14], на долю международного воздушного транспорта приходится более 54% от общего объема всех регулярных авиационных перевозок в мире.
- Международным полетом считается всякий полет, при котором воздушное судно пересекает государственные границы двух стран. Международной воздушной перевозкой называется всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения независимо от того, имелась ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:
  - - на территории двух государств;
  - - на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства[15].
- Международная воздушная перевозка может быть: коммерческой (осуществляемой гражданскими воздушными судами за плату) и некоммерческой (бесплатной).

- 
- При международном воздушном сообщении могут перевозиться пассажиры, багаж, груз и почта. Перевозка пассажиров, багажа и груза регулируется двусторонними и многосторонними соглашениями, а также Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 г.). Международная воздушная перевозка почты осуществляется с соблюдением правил международных почтовых соглашений.
  - Полеты на международных воздушных линиях по форме их выполнения можно классифицировать:
    - - на регулярные (выполняемые в соответствии с условиями соглашений о воздушном сообщении между государствами);
    - - на нерегулярные (выполняемые на основании специальных разрешений на разовые полеты):
      - a. дополнительные,
      - b. специальные,
      - c. чартерные.

- **Регулярные рейсы** — это рейсы, выполняемые в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям. В расписании указаны маршрут полета, промежуточные пункты посадок, время вылета и прилета в каждый пункт маршрута, частота движения и тип самолета. Изменение этих условий выполнения регулярных рейсов может быть произведено только при взаимном согласии договаривающихся государств.
- Регулярные авиаперевозки оплачиваются по международным авиационным тарифам, опубликованным и неопубликованным.
- Опубликованные (сквозные) тарифы — это тарифы и сборы от аэропорта отправления до аэропорта назначения, помещенные в тарифных справочниках. Если между двумя пунктами имеется опубликованный (сквозной) тариф, то перевозка должна осуществляться только по этому тарифу.
- Неопубликованные тарифы — это тарифы, которые при отсутствии опубликованного (сквозного) тарифа между данными пунктами образуются двумя способами:
  - 1. путем прибавления к опубликованному (сквозному) тарифу дополнительной суммы, так называемой суммы «эд-он». Суммы пропорциональных тарифов «эд-он» публикуются на «оранжевых страницах» справочников АРТ и АСТ[16];
  - 2. при отсутствии пропорционального тарифа — путем сложения участковых тарифов отдельных сквозных участков перевозки с соблюдением соответствующих правил построения тарифов.
- Большинство существующих тарифов не публикуется, их нет в тарифных справочниках и других официальных тарифных изданиях. Более того, каждая авиакомпания разрабатывает свои неофициальные тарифы, которые в основном являются закрытыми и составляют коммерческую тайну авиакомпании.

- **Нерегулярные авиаперевозки** выполняются на основании разрешений на разовые полеты и подразделяются на дополнительные, специальные и чартерные.
- *Дополнительные рейсы* — это рейсы, выполняемые по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что коммерческая перевозка не может быть осуществлена регулярными рейсами. Дополнительный рейс, как правило, выполняется в тот же день, что и регулярный, но в любом случае не позже и не раньше, чем за 24 ч от времени выполнения регулярного рейса, указанного в расписании полетов.
- *Специальные рейсы* — это рейсы, выполняемые со специальным заданием как по маршруту регулярных рейсов, так и по особому маршруту. Как правило, разрешение на выполнение специальных рейсов запрашивается по дипломатическим каналам.

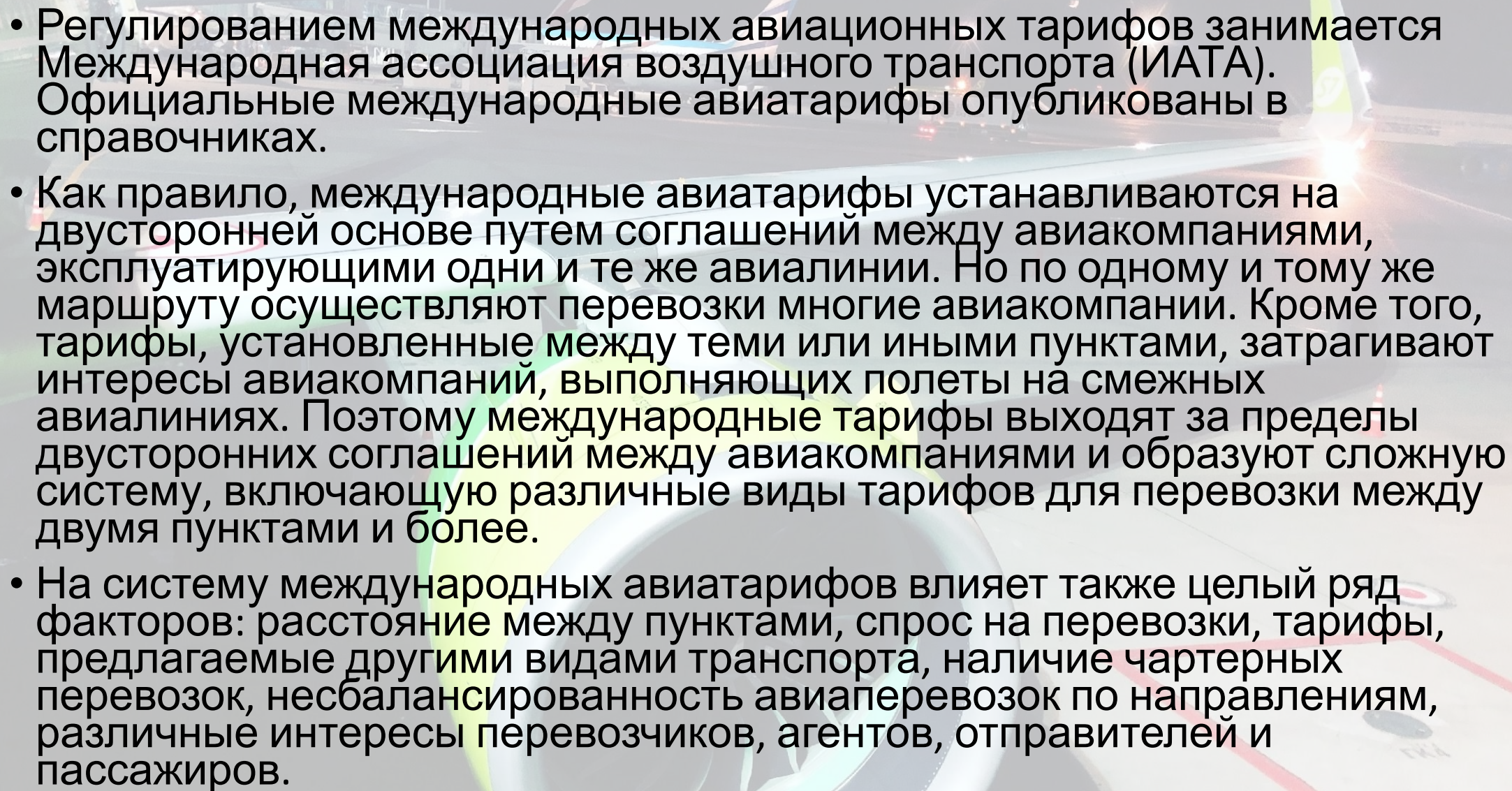
- **Чартерные рейсы** — это рейсы, выполняемые в соответствии со специальным контрактом между перевозчиком и заказчиком.
- В настоящее время нерегулярные перевозки составляют около 18% от общего объема международных перевозок. Общий объем международных нерегулярных перевозок во всем мире складывается из объема, выполненного чартерными перевозчиками, и объема, выполненного регулярными перевозчиками. Как и регулярные, международные нерегулярные перевозки подразделяются на пассажирские и грузопочтовые.
- Самым крупным в мире является международный рынок нерегулярных (чартерных) перевозок, осуществляющий перевозки между 22 западноевропейскими государствами, входящими в Европейскую конференцию гражданской авиации (ЕКАК). В этом случае объем нерегулярных перевозок соизмерим с объемом регулярных перевозок. Чартерные перевозки в Европе выполняются на большие расстояния, чем регулярные перевозки, поэтому объем чартерных перевозок в пассажиро-километрах составляет около 60% от общего объема пассажирских авиаперевозок в Западной Европе. Вторым по емкости после Западной Европы считается международный рынок чартерных перевозок через Северную Атлантику.
- Нерегулярные перевозки осуществляются как специализированными чартерными авиакомпаниями, так и регулярными авиакомпаниями.
- Все чартерные рейсы выполняются на основе особого договора (контракта) между заказчиком и перевозчиком. Как правило, заказчик покупает всю вместимость самолета на определенных участках перевозки и на определенных условиях. Он имеет право использовать вместимость зафрахтованного самолета по своему усмотрению. Применяются заказы на выполнение чартерных перевозок как на отдельные рейсы, так и на серию рейсов для целевой перевозки, например для перевозки между пунктами, не связанными между собой регулярными авиалиниями.
- По методу организации авиачартерные перевозки классифицируются по следующим видам.

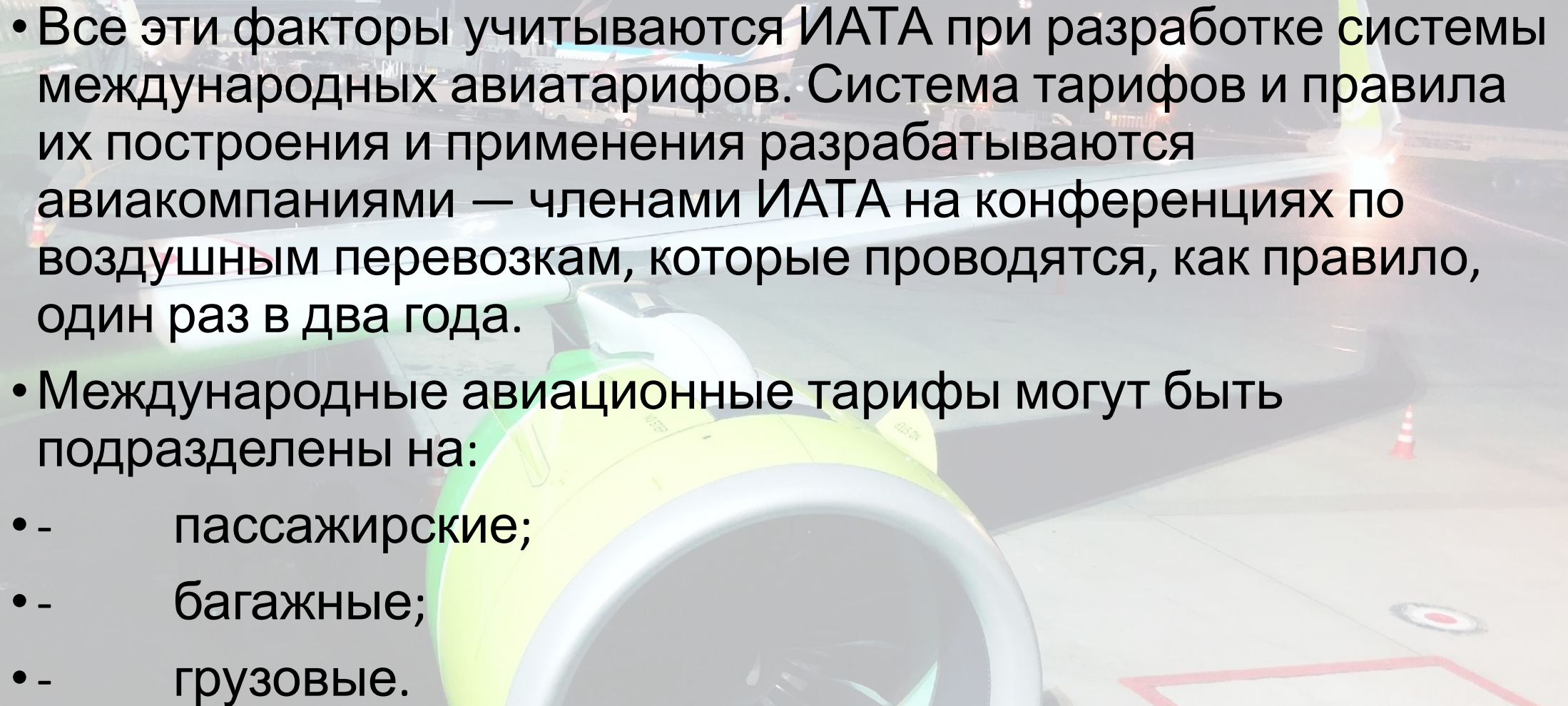
- *Закрытый чартер* — некоммерческая перевозка, заказчиком которой является, как правило, какая-либо организация для доставки своих работников к месту работы, деловой встречи или отдыха. Заказчик непосредственно входит в контакт с авиакомпанией, и поездка организуется по ценам, согласованным между ними. Удельный вес такого типа чартерных перевозок в настоящее время сокращается.
- *Эфинити-чартер* — полукommerческая (полузакрытая) целевая поездка, организуемая для своих членов клубами или ассоциациями, объединяющими лиц одной профессии или определенной общности интересов (спортивные клубы, союзы ветеранов и т. д.). Руководство клуба или ассоциации самостоятельно или через туристическую фирму заключает договор с авиакомпанией, выступая в качестве юридического лица с финансовой ответственностью и обязательством соблюдать правила, установленные ИАТА для комплектования групп пассажиров.
- *Инклюзив-тур-чартер* — коммерческая туристическая перевозка (чартерная перевозка по инклюзивтуру), стоимость которой включает оплату перевозки «туда и обратно» и стоимость экскурсионного и бытового обслуживания во время тура. Особенностью инклюзив-тур-чартера является то, что арендуется весь самолет и одновременно с перевозкой обязательно оплачивается наземное обслуживание в течение определенного срока, обычно не менее 7-14 дней между отправлением и возвращением.

- При *блок-чартерной* перевозке арендуется не весь самолет, а только его определенная часть — установленный блок мест (обычно 30—40 мест). Как правило, продается блок мест на самолет, выполняющий регулярный рейс, но чартерная цена каждого места в этом случае значительно ниже минимального опубликованного тарифа. Блок мест на каждом рейсе и цена одного кресла оговариваются конфиденциально между перевозчиком и турфирмой. Турфирма оплачивает блок мест полностью независимо от того, будет ли он использован весь или нет. Блок-чартерные перевозки организуются в основном в несезонное время (осенне-зимний период) с целью обеспечения дополнительной загрузки на рейсовые самолеты.
- *Нецелевой коммерческий чартер* (нон-эфинити-чартер) — новый тип чартера (введен с 1972 г. в США). В отличие от эфинити-чартера, при котором лица группируются по общности интересов, в данном случае разрешается объединять в группу для перевозки любых лиц, желающих совершить поездку, вне зависимости от их принадлежности к какой-либо организации или клубу. Группа должна составлять не менее 50 человек. Участники полета оплачивают 25% стоимости чартерной перевозки за 6 месяцев до начала перевозки, а за 30 дней до вылета турфирма, организующая чартерную перевозку, должна полностью оплатить стоимость полета группы, состоящей из 40 пассажиров. В настоящее время нон-эфинити-чартер получил широкое распространение, особенно при трансатлантических перевозках в связи со снятием строгих ограничений для формирования групп, перевозимых чартерными рейсами.
- *Прорейтовый чартер, или сплит-чартер*, — вид чартера, при котором перевозка осуществляется поэтапно. На первом участке полета перевозка осуществляется на рейсовых самолетах в соответствии с правилами ИАТА, на втором или последующем участке — начинается собственно чартерная перевозка на условиях блок-чартера или инклюзив-тур-чартера. При сплит-чартере разрешается комбинировать разные группы пассажиров, причем конечный пункт их маршрута может быть различным.

- С точки зрения использования самолетов авиачартерные перевозки можно разделить на три вида:
- 1. *разовая перевозка «туда и обратно»* — вид charterной перевозки, при которой турфирма или организация арендуют самолет для перевозки одной или нескольких групп пассажиров, родственников по виду занятий или интересов, в определенное время. В этом случае в промежутке между charterными рейсами авиакомпания, сдающая самолет в аренду, может использовать этот самолет для своих нужд;
- 2. *тайм-чартер* — вид операции, при которой самолет арендуется на определенный период, поступая в полное распоряжение арендатора. В этом случае организация, заключая договор с перевозчиком, оплачивает полностью все то время, в течение которого самолет будет находиться в ее распоряжении, исходя из норм летных часов, стоимости летного часа и часа простоя самолета. В настоящее время тайм-чартерные операции получают все большее распространение в массовом туризме, поскольку при их проведении удовлетворяются как требования перевозчиков, которым необязательно использовать самолет в промежутке между отдельными рейсами и предоставляется гарантированная оплата самолета, так и требования арендаторов, которые стремятся к наиболее экономичному использованию самолетов;
- 3. *чартерная цепочка* — вид целевой перевозки большого количества пассажиров в пункт назначения и обратно; при этом полеты совершаются по челночной схеме. Турфирма-заказчик, как правило, одну из своих групп туристов отправляет заранее в пункт, где проводится тур, чтобы к моменту начала charterной цепочки тур этой группы закончился и ее можно было бы перевозить charterным рейсом в обратном направлении. При charterной цепочке сокращается число холостых прогонов и повышается экономическая эффективность перевозки.



- 
- Регулированием международных авиационных тарифов занимается Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Официальные международные авиатарифы опубликованы в справочниках.
  - Как правило, международные авиатарифы устанавливаются на двусторонней основе путем соглашений между авиакомпаниями, эксплуатирующими одни и те же авиалинии. Но по одному и тому же маршруту осуществляют перевозки многие авиакомпании. Кроме того, тарифы, установленные между теми или иными пунктами, затрагивают интересы авиакомпаний, выполняющих полеты на смежных авиалиниях. Поэтому международные тарифы выходят за пределы двусторонних соглашений между авиакомпаниями и образуют сложную систему, включающую различные виды тарифов для перевозки между двумя пунктами и более.
  - На систему международных авиатарифов влияет также целый ряд факторов: расстояние между пунктами, спрос на перевозки, тарифы, предлагаемые другими видами транспорта, наличие чартерных перевозок, несбалансированность авиаперевозок по направлениям, различные интересы перевозчиков, агентов, отправителей и пассажиров.

- 
- Все эти факторы учитываются ИАТА при разработке системы международных авиатарифов. Система тарифов и правила их построения и применения разрабатываются авиакомпаниями — членами ИАТА на конференциях по воздушным перевозкам, которые проводятся, как правило, один раз в два года.
  - Международные авиационные тарифы могут быть подразделены на:
    - - пассажирские;
    - - багажные;
    - - грузовые.

- **Багажный тариф** — норма бесплатного провоза багажа, как зарегистрированного, так и незарегистрированного, которая определяется классом обслуживания. Для первого класса она составляет 30 кг, для экономического класса — 20 кг. В зависимости от класса обслуживания эта норма распространяется на всех пассажиров, имеющих билет с оплатой не менее 50% тарифа.
- Багаж, перевозимый сверх нормы бесплатного провоза, подлежит оплате пассажиром. Багажный тариф за 1 кг определяется как 1 % от применяемого на данном маршруте прямого нормального сквозного тарифа первого класса в одном направлении независимо от класса, которым следует пассажир.
- Существуют также специальные багажные тарифы на отдельные категории багажа (спортивное снаряжение, дипломатический багаж и др.).

- Грузовые тарифы на международных воздушных линиях разделяются на три вида:
  - - основные: нормальные (до 45 кг), количественные (более 45 кг), минимальный сбор;
  - - классовые;
  - - специальные.
- *Основные тарифы* — это стандартные тарифы, установленные для оплаты за провоз 1 кг груза от пункта отправления до пункта назначения. Они являются наиболее распространенными при перевозке всех видов груза, за исключением некоторых случаев, когда применяются льготные специальные и классовые тарифы.
- *Нормальные тарифы* являются базовыми для определения скидок или доплат при образовании классовых, количественных и специальных тарифов. Их преимуществом является простота использования.
- *Количественные тарифы* в основном применяются авиакомпаниями, эксплуатирующими самолеты большой вместимости. Они предусматривают скидку по дополнительным весовым категориям. Например, для весовой категории 45 кг предоставляется скидка от нормального тарифа в размере 25%. Число весовых категорий различно в разных зонах перевозки. Для Европы установлена только одна весовая категория — 45 кг, а на маршрутах в направлении Северной Америки допускаются весовые категории 100, 300, 500 кг, по которым предоставляются скидки в размере 50, 60 и 70% соответственно от нормального тарифа.
- *Минимальный сбор* представляет собой минимальную оплату за отправку груза, взимаемую за одну отправку в том случае, если плата за перевозку по нормальному грузовому тарифу окажется ниже минимального сбора. Уровень минимального сбора на разных маршрутах отличается. Во многих случаях он равняется стоимости перевозки по нормальному тарифу груза весом 5 кг. Минимальный сбор указывается в тарифных справочниках с обозначением «М».

- *Классовые тарифы* применяются для перевозки грузов определенного класса. Они выражаются в определенном проценте к нормальному грузовому тарифу до 45 кг. Классовые тарифы устанавливаются на виды груза, требующие особых условий для перевозки: живые животные; клетки для животных; ценный груз; человеческие останки в гробу; несопровождаемый багаж; печатная продукция и др.
- Классовые тарифы исчисляются на основе нормального сквозного тарифа до 45 кг, который умножается на соответствующую процентную надбавку, затем округленный результат умножается, на вес отправки.
- Процентная надбавка зависит от класса груза и зоны перевозки и составляет от 150 до 300% от нормального грузового тарифа до 45 кг. Например, за перевозку ценных грузов (золота, платины, драгоценных камней, банкнот, ценных бумаг и т.д.) взимается плата в размере 200% от нормального грузового тарифа до 45 кг для всех зон ассоциации.

- *Специальные тарифы (корейты)* — это льготные грузовые тарифы со скидкой. Они применяются для перевозки определенных категорий грузов от/до определенных пунктов только в одном направлении. Корейты имеют преимущество по сравнению со всеми другими тарифами. Они публикуются вместе с основными грузовыми тарифами на «желтых страницах» справочника АСТ и имеют кодовые цифровые обозначения, определяющие характер груза. Кодовый номер корейта состоит из четырехзначного числа рядом с наименованием груза, например: корейт 4499 — машины и части, 0007 — овощи и фрукты и т. д.
- Скидки, предусматриваемые при использовании корейта, различаются в зависимости от зоны применения. Так, в Европе они составляют от 40 до 70% от нормального тарифа до 45 кг, а при североатлантических перевозках — до 90%.
- Применение специальных грузовых тарифов согласовывается между авиакомпаниями, совместно эксплуатирующими данную авиалинию. Все предложения об установлении корейта направляются в комитет ИАТА по корейтам, который рассматривает эти предложения на своих совещаниях по корейтам три раза в год.
- Специальные службы маркетинга авиакомпаний следят за состоянием мировых авиационных тарифов и выдают рекомендации по их применению коммерческим директорам и своим представительствам за границей. На основе этих рекомендаций вырабатывается тарифная политика, направленная на обеспечение загрузки и рентабельности международных авиалиний. Разрабатываются также практические рекомендации по построению и применению всех видов пассажирских и грузовых авиатарифов, особенно специальных и льготных с целью увеличения загрузки на рейсах авиакомпаний прежде всего во внесезонные периоды, когда наблюдается спад в перевозках.
- Так, специальные грузовые тарифы (корейты) используются для привлечения дополнительных грузовых перевозок, которые без их применения были бы неосуществимы, а также для привлечения дополнительных категорий грузов. Поскольку, как уже отмечалось, корейты устанавливаются для определенного рода грузов между определенными пунктами, они в основном активизируют дополнительный спрос. В этом заключается их эластичность по сравнению с другими видами тарифов.
- Важной особенностью специальных грузовых тарифов является то, что их можно устанавливать в любое время года и на любой период, не дожидаясь решений конференции ИАТА, поэтому их применение способствует обеспечению дополнительной загрузки.
- Применение скидок с грузовых тарифов также является одним из инструментов влияния на рынок. Размер скидок устанавливается в зависимости от зон ИАТА, например в Европе они составляют от 40 до 70% от нормального тарифа. Их размер зависит от таких факторов, как характер и ценность груза, потенциальные возможности спроса на перевозки, размер отдельных отправок, стоимость обработки, степень воздействия на соотношение доходов и расходов по перевозке. Во внимание принимаются также провозная способность самолетов, эксплуатируемых на данной авиалинии, и ожидаемый поток грузов, который может иметь место в случае установления льготных тарифов.

# Тарифные зоны ИАТА

- ИАТА - ассоциация авиаперевозчиков, выполняющих регулярные коммерческие авиаперевозки. Основана в 1945 г. в Гаване после подписания Чикагской конвенции 1944 г., учредившей ИКАО. Ассоциация является фактическим правопреемником Международной ассоциации воздушных перевозок, основанной в 1919 г. в Гааге.
- Основными задачами ИАТА являются развитие безопасных регулярных и экономичных воздушных сообщений, содействие воздушной коммерции и изучение связанных с этим проблем и др.
- В соответствии с назначением ИАТА действует как международное агентство, при помощи которого авиакомпании общими усилиями решают те проблемы, которые они не смогли бы решить индивидуально в таких областях, как воздушные перевозки, финансы, юридические и технические вопросы, медицина и публичная информация. Кроме того, ИАТА действует как центральный банк информации и технических знаний для авиакомпаний - членов ИАТА, содержит такое предприятие, как Центр международных расчетов BSP, руководит деятельностью комитетов, объединяющих экспертов авиакомпаний, представляет авиакомпании в международных организациях.
- +Высшим органом ИАТА является Генеральная ассамблея, которая созывается ежегодно. Кворум Ассамблеи составляют активные члены Ассоциации, при этом каждый из них имеет один голос. В функции Генеральной ассамблеи входят: выборы президента ИАТА и членов Исполнительного комитета; рассмотрение и утверждение отчета Исполнительного комитета и других комитетов Ассоциации; утверждение финансовых отчетов и бюджета; утверждение технических и других комиссий, назначенных Исполнительным комитетом и др.

- В промежутках между ежегодными генеральными ассамблеями руководство осуществляется Исполнительным комитетом, избираемым Генеральной ассамблеей и состоящим из 21 члена. Исполнительному комитету подчиняются пять постоянных комитетов: воздушного транспорта, финансовый, юридический, технический и медицинский. Каждый комитет образует различные подкомитеты и рабочие группы; часть подкомитетов действует постоянно, другая часть созывается по необходимости. Всеми этими органами управляет генеральный директор, назначаемый Исполнительным комитетом и утверждаемый в должности Генеральной ассамблеей. Рабочим органом при генеральном директоре является секретариат IATA.
- Членство в IATA подразделяется на две категории: активное и ассоциированное. Ассоциированное членство предоставляется регулярным внутренним авиакомпаниям. Это членство не дает права голоса на конференциях или других собраниях IATA. Активное членство предоставляется только тем авиакомпаниям, которые выполняют регулярные международные полеты, и тем государствам, которые являются членами ICAO.
- Тарифные конференции IATA. Земной шар поделен IATA на три тарифные зоны, внутри каждой из которых устанавливается тарифная конференция.
- Конференция (тарифная зона) 1 включает континент Северной и Южной Америки и прилегающие к нему острова.
- Конференция (тарифная зона) 2 охватывает всю Европу (включая Европейскую часть России), всю Африку и прилегающие к ним острова, часть Азии к западу от Ирана (включая Иран).
- Конференция (тарифная зона) 3 включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением той части, которая относится к зоне 2, Австралию, Новую Зеландию и острова Тихого океана (за исключением островов, входящих в зону 1).
- +Конференции IATA занимаются проблемами, касающимися международных воздушных сообщений в соответствующих зонах, в частности анализом эксплуатационных расходов, тарифов, ставок и сборов за перевозки пассажиров и грузов, расписаниями полетов, назначением агентов и контролем за их деятельностью и др. Задачи конференций чрезвычайно сложны. Особенно это касается разработки уровня тарифов и условий их применения. Поэтому все принимаемые конференциями резолюции требуют единодушного одобрения и согласования со всеми перевозчиками данной конференции.



