

ГЛАВА I. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

1.1. Понятие «гражданское воздушное судно»

С появлением авиации и воздухоплавания за летательными аппаратами, предназначенными для воздушных перевозок пассажиров, и грузов, исторически закрепилось наименование «воздушные суда». В советском законодательстве этот термин употребляется в первом кодифицированном акте, регламентирующем воздушные передвижения от 17.01.21, в Воздушном кодексе Союза ССР 1932 г., 1935., 1961 г., ныне действующем воздушном кодексе 1983 г. и других нормативных актах, в данных на их основе. Понятие «воздушное судно» применяется в международном воздушном праве, в международных конвенциях и договорах, например, в Парижской 1919 г. и Чикагской 1944 г. конвенциях.

В отечественной и зарубежной литературе, особенно технической, вместо термина «воздушное судно» нередко употребляется «летательный аппарат». В связи с этим возникает вопрос о содержании и соотношении терминов «воздушное-судно» «летательный аппарат».

«Летательный аппарат» – понятие скорее техническое, означающее, любой аппарат независимо от конструкции и назначения, предназначенный для передвижения в воздушном надземном пространстве. Понятие «летательный аппарат» более широкое, чем «воздушное судно»: любое воздушное судно является летательным аппаратом, но не всякий летательный аппарат – воздушное судно.

Употребляя эти понятия, следует иметь в виду: термин «летательный аппарат» целесообразен в тех случаях, когда мы говорим о технической стороне вопроса, законах движения в воздушной среде, действии аэродинамических сил и т.д. Когда же речь идет о специальных требованиях к летательным аппаратам как транспортным средствам, предназначенным для воздушных перевозок пассажиров и грузов, мы должны употреблять понятие «воздушное судно»: регистрация воздушных судов, годность воздушных судов к полетам и т.д. Термин «воздушное судно» употребляется в нормативных актах, регламентирующих полеты и перевозки в гражданской авиации.

Воздушные суда делятся на гражданские и не относящиеся к гражданским.

В соответствии со ст.12 ВК СССР к гражданским относятся воздушные суда, используемые в целях, указанных в ст.4 ВК СССР, и занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР.

Таким образом, гражданское воздушное судно характеризуют три признака:

- это воздушное судно;
- оно используется в целях, указанных в ст.4 ВК СССР;
- это судно занесено в Государственный реестр гражданских воздушных судов СССР.

Все перечисленные признаки должны быть налицо для отнесения воздушного судна к гражданским. В части II ст.12 ВК СССР перечисляются, воздушные суда, не относящиеся к гражданским: воздушные суда Министерства обороны СССР, Министерства внутренних дел СССР, Комитета государственной безопасности СССР, Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, а также суда других министерств, государственных комитетов и ведомств, предназначенные для опытно-конструкторских, экспериментальных и научно-исследовательских работ в области авиационной и другой техники.

Таким образом, можно предложить следующее определение понятия «гражданское. воздушное судно» – это воздушное судно, предназначенное для перевозки пассажиров, грузов и другого использования авиации в народном хозяйстве (ст.4 ВК СССР) и занесенное в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР.

Чикагская конвенция 1944 г. (ст.3) предусматривает деление воздушных судов на гражданские и государственные. В основу такого деления положен субъект пользования и назначения судна. Воздушные суда, используемые органами власти для военной, таможенной полицейских служб, относятся к государственным, все остальные – к гражданским.

Основным органом, в ведении которого находятся принадлежащие Советскому государству гражданские суда, является Министерство гражданской авиации СССР. Другие министерства, государственные комитеты и ведомства могут иметь гражданские воздушные суда в своем ведении, а кооперативные и общественные организации – в собственности при соблюдении двух условий:

- только с разрешения Совета Министров СССР;
- если это необходимо для обеспечения своих нужд.

Личная собственность на гражданские воздушные суда Советским законодательством не предусмотрена. Они не могут быть предметом залога, на них не может быть обращено взыскание по претензиям кредиторов (ст.22; 23 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик).

1.2. Классификация

Под классификацией понимается распределение ВС по группам в зависимости от общих существенно важных признаков сходства и различия.

Из всего многообразия признаков следует выделить наиболее существенные. Их выбор зависит от того, какой вопрос интересует лицо, производящее классификацию. Специалиста в области лётной эксплуатации будут интересовать одни признаки, инженерно-авиационной службы – другие, аэродромной – третьи и т.д. Однако при всем многообразии способов классификации их можно свести в две группы: имеющие и не имеющие юридическое-значение.

Для первой характерно:

- классификация приводится в нормативных актах;
- является обязательной;
- устанавливает определенные юридические правомочия и обязанности.

Примером может случить классификация ВС по максимальной взлетной массе.

Неюридическая классификация, как правило, в нормативные акты не включается и не имеет юридического значения (обычно дается в научно-технической литературе).

Для определения условий полета-и обеспечения соответствующими экипажами воздушные суда делятся на классы в зависимости от максимальной взлетной массы.

1.3. Нормы лётной годности

Гражданские воздушные суда и их оборудование должны удовлетворять требованиям безопасности полетов, предусматриваемым нормами летной годности воздушных судов (ст.8 ВК СССР).

В соответствии со ст.17 ВК СССР воздушное судно может быть допущено к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что оно соответствует нормам летной годности.

В СССР действуют нормы летной годности гражданских самолетов (НЛГС-2) и нормы летной годности гражданских вертолетов СССР. Нормы летной годности включают 8 разделов (глав): Общие положения; Общие требования по обеспечению безопасности полетов; Требования к летным характеристикам» устойчивости и управляемости воздушного судна; Требования к прочности конструкции; Требования к конструкции воздушного судна, его системам и агрегатам; Требования к Двигателям, их системам и агрегатам; Требования к системам силовой установки и противопожарной защиты; Требования к оборудованию воздушного судна.

Нормы летной годности распространяются на гражданские самолеты и вертолеты, предназначенные к эксплуатации в СССР, независимо от того, в какой стране они построены. Годность ВС иностранного производства к эксплуатации в СССР определяется, заказчиком на основании документации изготовителя и результатов проведенных заказчиком испытаний.

Таким образом, Сертификат летной годности самолетов в СССР имеют самолеты отечественного производства, например, Ил-86 и иностранного, например, Л-410.

Следует учитывать, что некоторые типы эксплуатируемых Аэрофлотом. воздушных судов спроектированы и построены до введения в действие норм летной годности, поэтому они не отвечают полностью нормам и не имеют Сертификата. В отношении этих типов ВС в НПП ГА записано, что требования о наличии Сертификата летной годности не распространяются на воздушные суда, допущенные к эксплуатации в гражданской авиации СССР до введения в действие Госавиарегистром СССР Временных правил сертификации Гражданских воздушных- судов.

1.4. Испытания

Воздушный кодекс СССР (ст.17) устанавливает, что воздушное судно новой конструкции (нового типа) должно пройти заводские, государственные, эксплуатационные испытания и получить от Госавиарегистра СССР Сертификат летной годности, если судно соответствует принятым нормам. Воздушное судно принятой конструкции проходит в установленном порядке необходимые испытания и проверки, на основании которых выдается удостоверение о годности ВС к полетам. При изменении конструкции воздушного судна, если не требуется получения нового Сертификата, а также после ремонта или по истечении установленного срока серийного производства или эксплуатации судно подлежит новому испытанию в установленном порядке.

Министерством гражданской авиации утверждено Положение об испытаниях гражданских самолетов и вертолетов, которые подразделяются на государственные, эксплуатационные, заводские, а также контрольные и специальные.

Государственные испытания, проводимые в отношении опытных, модифицированных и импортных самолетов и вертолетов, должны выявить соответствие ВС заданию на разработку, требованиям заказчика (МГА), летно-техническим и эксплуатационным характеристикам, нормам летной годности. Программу по государственным испытаниям утверждает министр гражданской авиации. В процессе испытаний должны быть обнаружены и устранены конструктивные, производственные и эксплуатационные недостатки. Государственные испытания проводятся заказчиком (ГосНИИГА), и по результатам испытаний составляется акт. Эксплуатационные

испытания должны определить возможности безопасной эксплуатации и надежности воздушного судна в производственных условиях; дать оценку выполненным доработкам; выявить недостатки и дефекты воздушного судна при длительной эксплуатации обработать летную и техническую документацию, эксплуатационные нормы и нормативы.

Эксплуатационные испытания проводятся после государственных на первых серийных ВС в рейсовых условиях по программе, утвержденной МГА. По их результатам составляется акт с заключением о пригодности воздушного судна к эксплуатации в гражданской авиации.

Заводские испытания проводятся для всех ВС, построенных заводом-изготовителем, а также при передаче ВС заказчик. Различают заводские испытания опытных образцов, серийных самолетов (вертолетов) и воздушных судов после ремонта.

Опытные образцы проходят, заводские испытания для того, чтобы определить годность к безопасному выполнению полетов, снять основные летно-технические характеристики, отработать временное руководство по летной эксплуатации и инструкции по обслуживанию и хранению.

Заводские испытания серийных ВС осуществляются заводом-изготовителем, а затем представителем заказчика на заводе по утвержденным программам. Их объем и порядок проведения определяются договором между изготовителем и заказчиком, а также техническими условиями на поставку самолета (вертолета).

Заводские испытания самолетов и вертолетов после ремонта проводятся ремонтными заводам по соответствующим инструкциям. Назначение этого вида испытаний обстоит в том, чтобы проверить качество ремонта, исправность воздушного судна и его летно-технические данные.

Для проверки соответствия серийных ВС техническим условиям и нормам летной годности проводятся контрольные и специальные испытания для изучения отдельных вопросов, возникающих в процессе государственных и эксплуатационных испытаний.

Испытательные полеты всех предприятий гражданской авиации выполняются в соответствии с требованиями документов, регламентирующих летно-испытательную работу и определяющих:

- Правила организации, подготовки, проведения и обеспечения испытательных полетов;
- порядок допуска летного состава и других лиц к испытательным полётам;
- права и обязанности должностных лиц, летного состава и участников испытаний.

После выполнения работ, предусмотренных регламентом технического обслуживания, контрольно-испытательные полеты осуществляются в соответствии с утвержденными МГА Программами по типам воздушных судов для проверки работы замененных двигателей или агрегатов, а также после длительного хранения ВС.

1.5. Государственная регистрация

Воздушный кодекс СССР (ст.13) устанавливает, что гражданские воздушные суда СССР подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов СССР, ведение которого осуществляет МГА. Функции органа государственной регистрации возложены на Инспекцию МГА. Задача государственной регистрации гражданских воздушных судов – учёт всех гражданских воздушных судов СССР, совершающих полеты в воздушном пространстве СССР и за его пределами; определение национальности ВС, то есть принадлежности его тому или иному государству; юридическое оформление права собственности, владения и эксплуатации. Зарегистрированные воздушные суда получают право на полеты в воздушном пространстве СССР, а также на содействие государственных органов СССР во время их нахождения за границей.

Порядок государственной регистрации определен Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полётам, утвержденными МГА:

- внесение в Государственный реестр осуществляется только при наличии Сертификата лётной годности данного типа ВС, выданного Госавиарегистром СССР, и приказа министра гражданской авиации о допуске к перевозке пассажиров, грузов и почты;
- владелец воздушного судна не позже, чем за месяц с момента получения воздушного судна обязан подать заявление в орган государственной регистрации по установленной схеме;
- после внесения гражданского воздушного судна в Государственный реестр органом государственной регистрации выдаётся свидетельство о государственной регистрации;
- при занесении воздушного судна в Государственный реестр ему присваивается государственно-регистрационный опознавательный знак, который наносится на судно (ст.16 ВК СССР);
- не признаётся двойная регистрация. Не может считаться действительной регистрация ВС более, чем в одном государстве, но регистрация, может переходить от одного государства к другому (ст.14 Воздушного кодекса СССР);
- воздушное судно, занесённое в Государственный реестр, подлежит исключению из него в случае списания, продажи или передачи в установленном порядке и собственность иностранному государству, иностранным юридическим лицам или иностранным гражданам (ст.15 ВК СССР).

1.6. Опознавательные знаки и знаки маркировки

Каждое гражданское воздушное судно, допущенное к полетам над территорией СССР и за границу, кроме проходящих заводские испытания, должно иметь присвоенный ему государственно-регистрационный опознавательный знак, который служит для того, чтобы узнать по каким-либо признакам воздушное судно (применяется два вида знаков: знак государства – государственный, и знак судна – регистрационный. Отсюда термин «государственно-регистрационный знак»).

Полёты воздушных судов без государственно-регистрационного опознавательного знака, нанесённого должным образом на борт судна, запрещаются.

Назначение опознавательного знака – индивидуализировать воздушное судно и прежде всего его государственную принадлежность. Опознавательные знаки гражданских воздушных судов и правила их нанесения устанавливаются Министерством гражданской авиации (ст.16 ВК СССР).

Государственно-регистрационный опознавательный знак гражданского воздушного судна состоит из государственного знака СССР, изображаемого четырьмя буквами русского алфавита – СССР, и регистрационного знака данного воздушного судна – пяти арабских цифр. Государственный и регистрационный знаки соединяются дефисом: «СССР-86020».

Государственно-регистрационные опознавательные знаки выполняются черным цветом на светлом фоне и белым на темном. Они должны постоянно обновляться. Запрещается выполнять полёты на воздушном судне, государственно-регистрационный знак которого трудно распознаваем или не соответствует установленным правилам. Воздушное судно должно иметь тот опознавательный знак, который указан в свидетельстве о государственной регистрации этого судна, выданном органом государственной регистрации при внесении судна в Государственный реестр.

К опознавательным знакам следует относить и изображение Государственного флага Союза ССР (действующими Правилами изображение Государственного флага СССР отнесено к элементам внешней раскраски).

Гражданские воздушные суда тяжелее воздуха, принадлежащие одному ведомству, должны иметь единую внешнюю раскраску. Все самолеты и вертолеты Аэрофлота окрашиваются в бело-синие-сером цветосочетании, имеют установленные знаки и надписи (эмблема гражданской авиации, надпись «Аэрофлот» и т.д.). На воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы наносится изображение красного креста в соответствии с ГОСТом 19715-74 (ст.16 ВК СССР).

1.7. Годность к полётам

Каждое гражданское воздушное судно, внесённое в Государственный реестр и допущенное к эксплуатации, должно иметь на борту удостоверение о годности к полетам. Без действующего удостоверения (или временного, выданного в установленном порядке) воздушное судно к полётам не допускается.

Выдача, замена и продление срока действия удостоверения о годности к полётам на воздушные суда всех ведомств (кроме МАП), внесённые в Государственный реестр, производится Инспекцией управления гражданской авиации по территориальному признаку. Оформление ведётся на основании заявления владельца воздушного судна до очередного ремонта, но не более чем на два года при наличии действующего Сертификата лётной годности и свидетельства о регистрации (пп.5.3 и 5.7 Правил).

Наличие удостоверения о годности к полётам является показателем удовлетворительного состояния воздушного судна, надёжности работы всех его агрегатов и механизмов. В частности, оно подтверждает, что воздушное судно пригодно к полётам, если его техническое обслуживание и эксплуатация соответствуют установленным нормам и эксплуатационным ограничениям. Тем не менее, следует иметь в виду, что имеющееся на борту, удостоверение о годности создаёт только предположение об исправности воздушного судна. Компетентные органы Госавианадзора СССР и МГА могут в установленном порядке признать ВС неисправным, несмотря на наличие действующего удостоверения.

Удостоверение о годности к полётам должно иметь каждое гражданское ВС, допущенное к полётам, кроме проходящих государственные, эксплуатационные и заводские испытания.

Выдача (замена) удостоверения о годности к полётам производится на основании заявления, которое подаёт предприятие – владелец воздушного судна в Инспекцию УГА, на территории которого оно находится. К заявлению прилагается акт контрольного осмотра технического состояния судна, оформленный предприятием-владельцем. Для получения удостоверения прилагаются следующие документы: временное удостоверение о годности к полётам (если судно поступило с предприятия-изготовителя); приёмопередаточный акт, подписанный ответственными представителями передающего и принимающего предприятий (если судно передаётся из другого ведомства и не имеет удостоверения о годности к полётам); запись в формуляре ВС, прошедшего ремонт (если судно поступило из ремонтного предприятия).

Продление удостоверения о годности к полётам производится по заявлению предприятия-владельца в Инспекцию УГА и акту контрольного осмотра технического состояния воздушного судна (если из ремонта, то соответствующая запись ремонтного предприятия в формуляре ВС). На время

оформления-продления удостоверения о годности к полётам – начальником АТБ предприятия-владельца выдаётся временное удостоверение сроком на один месяц. Временные удостоверения выдаются для перегона и эксплуатации ВС, полученных с завода-изготовителя, старшим представителем заказчика на заводе и действительны в течение двух месяцев с даты выдачи. При перегоне воздушного судна, не имеющего удостоверения о годности, например, с авиаремонтного предприятия до аэродрома базирования, на борту должен находиться приемо-сдаточный акт. До оформления постоянного удостоверения это судно может эксплуатироваться в течение одного месяца с временным удостоверением, выдаваемым начальником Инспекции (старшим пилотом-инспектором) УГА или начальником АТБ предприятия владельца. Аналогично регулируется вопрос о выдаче временного удостоверения при замене пришедшего в негодность. В случае утраты удостоверения владелец обязан немедленно прекратить полёты на данном судне.

Удостоверение о годности к полётам теряет силу, срок его действия приостанавливается или прекращается в случаях:

- приостановки действия или аннулирования Госавиарегистром СССР Сертификата лётной годности или удостоверения о годности к полётам у всего парка, серии, группы или экземпляра судна данного типа;
- решения компетентных министерств и ведомств о приостановке или прекращении эксплуатации всего парка, группы или экземпляра воздушного судна данного типа;
- авиационного происшествия или повреждения, воздушного судна, приведшего к нарушению его лётной годности;
- нарушения установленного уровня лётной годности воздушного судна (несоответствия его действующему Сертификату лётной годности, невыполнения обязательных доработок, которые выявлены в процессе эксплуатации или ремонта);
- изменения опознавательного знака воздушного судна;
- исключения воздушного судна из Государственного реестра.

Гражданские воздушные суда, совершающие международные полёты, должны иметь на борту удостоверение о годности к полёту.

Согласно ст.21 ВК СССР удостоверение о годности воздушного судна к полётам, которое выдано или которому придана сила иностранным государством, где зарегистрировано данное судно, признаётся СССР действительным, если оно удовлетворяет установленным в СССР требованиям.

1.8. Судовые документы

На борту гражданского воздушного судна должны находиться судовые документы, вид и содержание которых определяются законодательством страны регистрации. Судовые документы должны удостоверить владельца воздушного судна, право на его эксплуатацию, факт занесения судна в Государственный реестр, годность судна, его приборов и агрегатов к эксплуатации, а также определять правила, отражающие функционирование и эксплуатацию воздушного судна.

На борту воздушного судна должны быть и другие документы, объединённые более общим понятием «бортовые документы», которые включают наряду с судовыми также полётные (задание на полёт, план полёта и т.д.) и другие бортовые документы (например, коммерческие).

В СССР установлено (ст.18 ВК СССР), что на гражданском воздушном судне должны находиться следующие судовые документы:

1. свидетельство о регистрации судна;
2. удостоверение о годности судна к полётам;
3. бортовые журналы;
4. разрешение на бортовые радиостанции;
5. руководство по лётной эксплуатации;
6. другие судовые документы, предусмотренные Министерством гражданской авиации.

Значение свидетельства о регистрации и удостоверения о годности мы выяснили.

Бортовые журналы. На воздушном судне их несколько видов: бортовой, технический, санитарный.

В соответствии со ст.34 Чикагской конвенции бортовой журнал должен включать данные о воздушном судне, его экипаже, о каждом полёте, включая все события, происшедшие на борту, форма такого журнала не утверждена.

Назначение технического бортового журнала (он называется «Бортовой журнал приёма-передачи самолёта»), состоит в том, чтобы:

- упорядочить ведение формуляров при полётах самолётов без бортмехаников в составе экипажа, а также при эксплуатации самолётов сменными экипажами;
- установить порядок; приёма-передачи самолётов от экипажа к экипажу или от экипажа в АТБ и обратно;
- фиксировать все дефекты самолёта, выявленные в полёте;
- фиксировать пополнение или убыль бортового имущества.

Порядок ведения этого журнала определён НТЭВС, а также инструкциями о порядке приёма-передачи самолётов в базовых, промежуточных и конечных аэропортах. Приём-передача воздушного судна от экипажа к экипажу имеет место в тех случаях, когда время стоянки самолёта менее двух часов, и производится от бортмеханика (пилота, второго пилота) к бортмеханику (пилоту, второму пилоту).

Бортмеханик обязан записать в бортовой журнал все дефекты, выявленные в полёте, сдать принимающему бортмеханику самолёт, оборудование, имущество и остаток ГСМ. Запись в бортовом журнале удостоверяется подписью, и с этого момента ответственность за состояние и сохранность ВС несёт принявшая сторона. Если стоянка более двух часов, то самолёт сдаётся техническому составу на обслуживание, а потом передаётся экипажу, назначенному в полёт. Вместе с самолётом сдаётся бортовой журнал с записями дефектов. По окончании технического обслуживания воздушное судно может быть в установленном порядке передано ВОХР.

На борту воздушного судна должен находиться санитарный журнал самолёта (вертолёта), в котором отражаются результаты осмотра воздушного судна, предложения, а также отметка командования о выполнении этих предложений.

Осмотры воздушного судна производятся санэпидстанциями УГА, авиапредприятий, санитарными работниками аэропортов, медицинскими работниками здравпунктов аэровокзалов в соответствии с Инструкцией по контролю за санитарным состоянием самолётов и вертолётной гражданской авиации, утверждённой МГА 24.09.79 г. №18/И, и включают обследования непосредственно перед вылетом, в полёте, после полёта, после трудоёмких регламентных работ, в период выполнения работ по техническому обслуживанию, поступления с завода выполнения рейса на новой авиалинии, подготовки литерных рейсов.

Результаты осмотра заносятся в санитарный журнал. О всех выявленных нарушениях составляются акты и сообщается командиру авиапредприятия по принадлежности воздушного судна для принятия необходимых мер.

Санитарный журнал воздушного судна хранится у бортпроводника и выдаётся медицинским работникам аэропортов и инспектирующим лицам.

Эксплуатация радиостанций, находящихся на борту, допускается только при наличии специального разрешения со стороны компетентных органов (разрешительная система). Непосредственно разрешение на эксплуатацию радиостанций оформляется управлениями гражданской авиации с санкции МГА (в МГА направляется анкета о годности радиостанций к эксплуатации). Разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций, как это записано в ст.81 ВК СССР, может быть оформлено в свидетельстве о регистрации воздушного судна.

В настоящее время свидетельство о регистрации воздушного судна и удостоверение о годности к полётам разделены, и разрешение на эксплуатацию р/станций с указанием позывных радиосигналов находится в удостоверении о годности к полётам, а не в свидетельстве о регистрации.

Руководство по лётной эксплуатации (РЛЭ) – основной технический документ, определяющий для самолёта данного типа правила лётной эксплуатации, методику и технику выполнения полёта, особенности пилотирования. РЛЭ должно содержать все конструктивные материалы, обеспечивающие экипажу возможность безопасной и эффективной эксплуатации ВС без привлечения каких-либо дополнительных технических документов, относящихся к лётной эксплуатации.

Общие требования к содержанию, построению, изложению и оформлению РЛЭ определены ГОСТом 24867-81, утверждённым Государственным комитетом СССР по стандартам от 30.06.81.

К другим судовым документам, предусмотренным МГА, относятся паспорта и формуляры на самолёт (вертолёт), его двигатели, отдельные агрегаты, приборы и оборудование. Эти документы являются неотделимой частью ВС в процессе его эксплуатации. На современных воздушных судах число таких паспортов и формуляров значительно, их заполнение начинается на заводе-изготовителе в процессе сборки и лётных испытаний. Ответственность за ведение паспортов и формуляров несёт планово-диспетчерский отдел АТБ.

В настоящее время паспорта и формуляры, находятся в ПДО АТБ, а на борту ВС – при перегонке в ремонт или при передаче другому владельцу.

ГЛАВА 2. ЭКИПАЖ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

2.1. Основные понятия

Слово «экипаж» означает совокупность личного состава, обслуживающего корабль, самолёт [4]. Экипаж гражданского воздушного судна – лица, которым в установленном порядке поручено выполнять определённые обязанности по управлению и обслуживанию воздушного судна в полёте.

«Экипаж состоит из командира, других лиц лётного состава и обслуживающего персонала» (ст.22 ВК СССР). Деление экипажа на лётный и обслуживающий персонал имеет принципиальное значение. Лётный состав выполняет обязанности, связанные с управлением воздушным судном в

полёте. К лётному составу относятся лица, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право лётной эксплуатации воздушных судов и их обслуживание: пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, лётчики-наблюдатели, а также бортоператоры воздушных судов, выполняющие специальные работы (аэрофотосъёмку и др.) (п.3.2.3 НПП ГА).

Обслуживающий персонал функций, связанных с управлением ВС в полёте, не выполняет. Он устанавливается в зависимости от назначения воздушного судна и условий полёта: на пассажирских судах к нему относятся бортпроводники, на грузовых – бортоператоры. При испытательных и научно-исследовательских полётах в состав экипажа могут включаться инженеры и другие специалисты.

Чикагская конвенция 1944 г. также предусматривает деление экипажа воздушного судна на лётный состав и обслуживающий персонал. К членам лётного экипажа относятся лица, имеющие свидетельства, на которых, возложены существенные обязанности по управлению воздушным судном в течение времени полёта, то есть – это пилоты, бортинженеры, штурманы, бортмеханики, бортрадисты.

Состав экипажа определяется приказом министра гражданской авиации в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации. Полёты в неполном составе экипажа не допускаются. В некоторых случаях МГА может увеличивать или уменьшать установленный состав экипажа. Так, на практике известны полёты на самолёте Ан-2 в составе экипажа от одного до пяти человек. Однако во всех случаях экипаж должен обеспечивать надёжность и безопасность полёта. Минимальный состав экипажа воздушного судна данного типа указывается в руководстве по лётной эксплуатации.

Действующее воздушное законодательство не содержит подробных правил о порядке комплектования и формирования экипажей воздушных судов [6]. Необходимо учитывать по крайней мере три обстоятельства: профессиональную подготовку, психологический фактор и наличие четкого порядка комплектования и формирования экипажа.

В состав экипажа могут включаться проверяющие и стажёры, количество которых при выполнении производственных полётов ограничено. По общему правилу в состав экипажа разрешается включать не более одного проверяющего и одного стажёра из лиц лётного состава. НПП ГА определяет порядок выполнения полётов с проверяющим в составе экипажа. Должностные лица командно-лётного и инспекторского состава включаются в задание на полёт в качестве проверяющих при условии, если они имеют допуск к инструкторской работе на данном типе воздушного судна.

Должностные лица командно-лётного и инструкторского состава (пилоты), включённые в экипаж в качестве проверяющих, являются старшими командирами в экипаже и несут ответственность за безопасность данного полёта.

2.1. Общие требования к экипажам

Воздушный кодекс Союза ССР и изданные на его основе нормативные акты определяют основные требования, к экипажам воздушных судов [5].

В соответствии со ст.23 ВК СССР в состав экипажа гражданских воздушных судов СССР могут входить лишь граждане СССР. Изъятия из этого правила могут устанавливаться в порядке, определяемом Советом Министров СССР. Так, в Центре совместного обучения лётного, технического и диспетчерского составов гражданской авиации стран – членов СЭВ в состав экипажей могут включаться иностранцы в качестве стажёров (курсантов), проходящих обучение на советской авиационной технике. На международных воздушных линиях включение иностранцев в состав экипажей советских воздушных судов может производиться в соответствии с межправительственными соглашениями между СССР и иностранными государствами. При эпизодических полётах в страны, с которыми СССР не имеет соглашений о регулярном воздушном сообщении, может назначаться экипаж сопровождения (обычно штурман и бортрадист) из числа граждан того государства, над территорией которого будет осуществляться данный полёт.

Должности лётного состава на гражданских воздушных судах могут быть заняты лицами не моложе 18 лет. Закон устанавливает, что способность гражданина своими действиями приобретать гражданские права и создавать для себя гражданские обязанности (гражданская дееспособность) возникает в полном объёме с наступлением совершеннолетия, то есть по достижении восемнадцати лет.

Воздушный кодекс СССР (ст.7) устанавливает, что лётный состав и обслуживающий персонал должны отвечать по состоянию здоровья установленным требованиям. В гражданской авиации действует Положение о медицинском освидетельствовании лётного, курсантского, диспетчерского составов, бортпроводников и лиц, поступающих в учебные заведения гражданской авиации, утверждённое МГА 20.12.73. Согласно Положению члены экипажа проходят медицинское освидетельствование в установленные сроки ВС врачебно-лётных экспертных комиссиях гражданской авиации (ВЛЭК).

Перед полётом производится медицинский контроль, который проходят все члены экипажа, включая командно-инструкторский и инспекторский состав. Порядок прохождения предполётного контроля определён инструкцией МГА от 14.03.78.

Воздушный кодекс и изданные на его основе нормативные акты определяют требования к подготовке экипажей воздушных судов. Члены экипажа в соответствии с занимаемой должностью должны иметь специальную подготовку, знать Воздушный кодекс Союза ССР, а также правила, наставления, инструкции и другие нормативные акты, регулирующие их работу (ст.7 ВК СССР).

Так, пилоты должны иметь высшее или среднее специальное образование в объёме полного курса соответствующего лётного учебного заведения гражданской авиации по специальности пилота; знать в части, их касающейся, руководящие документы (ВК СССР, Устав о дисциплине работников ГА и др.); соответствующие разделы НШС ГА, НАС ГА, НДС ГА, НС ГА, НМО ГА; основные требования, предъявляемые к перевозкам пассажиров, почты и грузов; РЛЭ; инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа ВС, на котором летает пилот или готовится летать.

Международные стандарты и рекомендации ИКАО определяют требования к лётному составу, которые, в частности, включают знание правил и положений регулирующих гражданскую авиацию в области аэронавигации, метеорологии, связи, эксплуатации воздушного судна и т.д.

Лётный состав экипажа должен быть постоянным. Исторически проблема стабильности решалась по-разному. Так, п.25 НПП ГА-66 было установлено: «Состав экипажа должен быть постоянным и его изменение допускается в исключительных случаях решением командира подразделения». Это положение хотя оно прямо и не было закреплено, сохранялось и в НПП ГА-71 и в НПП ГА-78. В 1981-1983 гг. проводились опытные эксплуатационные полёты в незакреплённом составе экипажей на самолётах I, II, III классов. Результаты показали, что указанный метод имеет при некоторых положительных моментах серьёзные недостатки; снижение уровня безопасности полётов; ослабление роли и ответственности командира воздушного судна за воспитательную работу с членами экипажа; снижение результативности программ ввода в строй; утратился принцип системности; ослаблено проведение партийно-политической работы и социализации между экипажами.

Приказом министра гражданской авиации от 20.09.83 № 186 запрещены с 1.10.83 полёты в незакреплённом составе экипажей.

2.3. Классификация лётного состава

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам лётного состава присваивается класс и выдаётся соответствующее свидетельство (ст.7 ВК СССР).

Классификация лётного состава производится для обеспечения безопасности и регулярности полётов; грамотной эксплуатации авиационной техники; правильного подбора и распределения специалистов в соответствии с их квалификацией; последовательного и систематического повышения квалификации и профессионального уровня специалистов; правильного применения заработной платы в зависимости от квалификации.

Порядок присвоения классов и выдачи свидетельств лётному составу определён Положением о присвоении класса квалификации и выдаче свидетельства специалистам гражданской авиации. Этим Положением предусмотрено четыре класса для пилотов, три для остальных членов лётного состава-экипажа и три класса для бортпроводников.

Определение уровня квалификации и присвоение класса производятся Высшей квалификационной комиссией (ВКК) МГА и местными квалификационными комиссиями (МКК) УГА, производственных объединений, авиапредприятий, учебных заведений и НИИГА.

Присвоение класса и выдача свидетельств лётному составу производятся по схеме, установленной Положением о присвоении классов.

2.4. Свидетельство лётного состава

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам лётного состава выдаются свидетельства в соответствии с требованиями Воздушного кодекса, а также с учётом стандартов и рекомендаций Приложения I Чикагской конвенции 1944г. МГА определило форму свидетельства, порядок его заполнения и выдачи.

Свидетельства всех категорий специалистов гражданской авиации имеют единую форму и содержат 14 пунктов: наименование государства, выдавшего свидетельство; наименование свидетельства; серия и порядковый номер свидетельства; фамилия, имя, отчество, год рождения владельца свидетельства; гражданство владельца свидетельства; личная подпись владельца свидетельства; организация, выдавшая свидетельство; срок действия прав, предоставляемых владельцу свидетельства; подпись должностного лица, выдавшего свидетельство; дата выдачи; печать организации, выдавшей свидетельство; отметка о классификации; особые отметки; другие сведения.

Положение определяет порядок заполнения и оформления свидетельств специалистам гражданской авиации, а также порядок их выдачи.

Срок действия квалификационной отметки в свидетельстве лётного состава один год. По истечении срока действия свидетельство подлежит продлению на срок не более одного года.

Продлевается срок действия свидетельства (подтверждение класса) по результатам проверки знаний по специальным дисциплинам и практической работе, а также по заключению медицинского освидетельствования ВС ВЛЭК на предмет допуска к полётам по состоянию здоровья. Проверку проводит МКК по месту работы специалиста или ВКК. Продление свидетельства без проверки квалификации и заключения ВЛЭК запрещается.

При выполнении служебных обязанностей лица лётного состава должны иметь при себе свидетельство, и предъявлять его по требованию уполномоченных лиц. Отсутствие свидетельства лишает данное лицо права выполнять полётное задание в составе экипажа.

2.5. Права и обязанности командира воздушного судна

Воздушный кодекс СССР, НПП ГА определяют права и обязанности членов экипажа воздушного судна [6]. Отметим два обстоятельства, без которых анализ рассматриваемого вопроса, будет неполным и неточным. Во-первых, необходимо определить содержание терминов «права» и «обязанности» применительно к членам экипажа.

Права члена экипажа – это определяемые государством возможности действовать, поступать установленным образом. При наличии права член экипажа выбирает один из вариантов поведения, установленных правовой нормой. Таким образом, право всегда связано с принятием решения. Например, в соответствии с п.1 ст.25 ВК СССР командир воздушного судна имеет право принимать окончательное решение о вылете, полёте и посадке воздушного судна.

Обязанность члена экипажа – это определённая мера должного поведения. Она означает долженствование совершить определённые действия или воздержаться от действий, запрещённых законом. Определяя обязанность, нормативный акт, как правило, устанавливает один вариант поведения, требование о соблюдении обязанности обычно сопровождается словами «должен», «обязан», «запрещается» и т.д. Так, в случае бедствия все члены экипажа обязаны принять участие в спасении людей и воздушного судна (ст.26 ВК СССР).

Во-вторых, права и обязанности членов экипажа разнообразны и определены в различных нормативных актах (ВК СССР, НПП ГА, правилах, наставлениях, положениях), поэтому для их анализа необходима определённая классификация:

- по видам (права, обязанности, ответственность);

- по содержанию (общие и специальные)

- по субъектам (права и обязанности командира воздушного судна, второго пилота, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортпроводника, проверяющих). Классификация по видам дана в начале п.2.5. По содержанию права и обязанности можно разделить на общие и специальные:

- общие – это функции членов экипажа, которые не связаны с конкретными задачами при выполнении полётного задания. Так, командир воздушного судна обязан: знать и выполнять, требования НПП ГА, РЛЭ и другие нормативные акты; быть дисциплинированным, постоянно повышать свой специальные знания, квалификацию; обеспечивать дисциплину и воспитание членов экипажа;

- специальные функции связаны с выполнением конкретных задач в полёте (буксировка, руление, взлёт, набор высоты, полёт по маршруту и т.д.).

На каждом воздушном судне должен быть командир, то есть лицо, на которое возложено руководство всей деятельностью экипажа, обеспечение строгой дисциплины и порядка, соблюдение правил полётов и эксплуатации, а также принятие необходимых мер к обеспечению безопасности находящихся на борту людей, сохранности судна и имущества (ст.24ВК СССР).

Командиром воздушного судна (КВС) может быть только лицо, имеющее специальность пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа.

Командир воздушного судна непосредственно подчиняется командиру подразделения, а также другим вышестоящим прямым начальникам. В специальном отношении при выполнении полетного задания он подчиняется: в аэропортах - начальнику аэропорта или лицу, его заменяющему; в полёте – должностному лицу, осуществляющему управление воздушным движением в данном районе.

Правовое положение командира воздушного судна определяется ВК СССР, НПП ГА, РЛЭ и рядом других нормативных актов. Права и обязанности КВС включают вопросы подготовки воздушного судна и экипажа к полёту; выполнение полёта; руководство деятельностью экипажа; поддержание порядка и дисциплины в полёте; обеспечение безопасности находящихся на борту воздушного судна лиц и сохранности имущества; осуществление воспитательной работы с членами экипажа; обеспечение высокой профессиональной подготовки и дисциплины экипажа.

Воздушный кодекс СССР определяет основные права и обязанности командира воздушного судна в полёте. Так, в ст.25 подчёркивается право командира принимать окончательные решения о вылете, полёте и посадке воздушного судна в пределах своей компетенции отдавать любому лицу, находящемуся на борту, распоряжения, которые подлежат беспрекословному выполнению; принимать все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают угрозу безопасности полёта и не подчиняются его распоряжениям.

В случае опасности или бедствия командир воздушного судна обязан, принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также находящегося на судне имущества (ст.26 и 27 ВК СССР). При этом он имеет право в полёте сливать топливо, сбрасывать багаж, груз и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полёта и посадки. В случае бедствия никто из членов экипажа не имеет права оставить судно без разрешения командира. Командир оставляет судно последний. Это требование закона вытекает из основного положения о том, что командир несёт ответственность за пассажиров и экипаж.

Перед командиром потерпевшего бедствие ВС, помимо спасения жизни людей, может встать задача обеспечения сохранности судна и груза. Для этого в ряде случаев требуется заключение соглашений с различными организациями. В этой связи возникает вопрос о правомочиях на заключение подобных соглашений воздушный кодекс (ч.IV, ст.26) предоставляет командиру воздушного судна право заключать от имени авиапредприятия соглашения о транспортировке судна, багажа, груза и почты и принимать другие вызываемые обстоятельствами меры (например, соглашение о реализации через организацию торгующую скоропортящимися грузами). Для заключения таких соглашений от командира не требуется каких-либо доверенностей, так как он имеет на это право в силу служебного положения.

Важная обязанность командира воздушного судна закреплена в ст.27 ВК СССР, по которой командир, «... принявший сигнал бедствия от другого воздушного или морского судна, либо судна внутреннего плавания или обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящиеся в опасности людей, обязан оказать помощь, поскольку он может это сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии органу управления воздушным движением». Закон не устанавливает форм и способов оказания такой помощи.

Правовое положение КВС и других членов экипажа детализируется в различных нормативных актах (главным образом МГА), изданных на основе ВК СССР, НПП ГА, РЛЭ, НШС ГА, НАС ГА, НТЭВС, НМО ГА, НС ГА, НДС ГА и т.д.

Деятельность членов экипажа по выполнению полётов сопряжена с повышенной опасностью для экипажа и пассажиров (воздушные суда относятся к источникам повышенной опасности), поэтому ВК предусматривает повышенную ответственность за вред, причинённый здоровью пассажиров (ст.96). Повышенная ответственность авиапредприятия наступает за причинённые увечья или повреждения здоровья члена экипажа, а также смерти, если повреждение здоровья или смерть наступили в связи с исполнением членом экипажа своих служебных обязанностей при взлёте, полёте или посадке воздушного судна, и если не будет доказано, что вред возник вследствие умысла потерпевшего (ст.29 ВК СССР).

ГЛАВА 3. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ

3.1. Основные понятия и классификация

Для обслуживания воздушных судов, совершающих полёты с целью перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, а также с другими целями, создаются аэродромы и аэропорты.

Аэродромом называется земельный или водный участок, специально оборудованный для взлёта, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Аэропортом является комплекс сооружений, предназначенный для приёма и отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и необходимое оборудование (ст.80 ВК СССР).

Различают аэродромы сухопутные, гидроаэродромы и вертодромы. Гидроаэродром – это специально подготовленный водный участок с прилегающей прибрежной территорией, имеющий комплекс сооружений и оборудование для обеспечения взлёта, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов [3]. Вертодром – земельный (водный или ледовый) участок, а также специально подготовленная площадка (на крыше здания, на приподнятой надводной платформе), имеющие комплекс сооружений и оборудование, обеспечивающие взлёт и посадку по-самолётному или по-вертолётному, руление, хранение или обслуживание вертолётов.

Все аэродромы классифицируются в зависимости от установленных классификационных признаков:

– по видам поверхности взлётно-посадочных полос (ВПП): с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные, ледовые;

- по характеру использования: на постоянные и временные, дневного и круглосуточного действия;
- по назначению: на трассовые, заводские, учебные и применения авиации в народном хозяйстве (ПАНХ);
- по использованию экипажами при полётах по трассам и расположению: на базовые, промежуточные, назначения и запасные;
- по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа: на горные и равнинные;
- по метеоминимумам ИКАО: на категорированные и некатегорированные.

Аэродром, допущенный к эксплуатации при метеоминимумам I, II и III категории посадки ИКАО, относится к категорированным.

В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытий аэродромы подразделяются на классы А, Б, В, Г, Д и Е. Аэродромы, имеющие ВПП размером менее, чем аэродромы класса Е, относятся к неклассифицированным. Для производства эпизодических сезонных полётов, кроме аэродромов, могут использоваться посадочные площадки.

Международная организация гражданской авиации классифицирует аэродромы международных воздушных линий на классы с кодовыми буквами А, Б, С, Д и Е.

3.2. Государственная регистрация гражданских аэродромов

Гражданские аэродромы, находящиеся в ведении МГА, кооперативных и иных общественных организаций, кроме временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок, подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Союза ССР, ведение которого возлагается на МГА.

Регистрация аэродромов производится в соответствии с действующими Правилами государственной регистрации и выдачи свидетельств годности гражданских аэродромов СССР к эксплуатации, введёнными в действие 11.03.78.

Государственная регистрация аэродромов классов А, Б и В производится Управлением наземных сооружений МГА; классов Г, Д и Е - отделами эксплуатации наземных сооружений МГА. Основанием для регистрации является:

- приказ министра об открытии полётов для вновь построенных аэродромов классов А, Б и В; приказ начальника УГА для вновь построенных аэродромов классов Г, Д и Е;
- технический паспорт аэропорта с приложением графических материалов;
- акт технического рейса.

3.3. Допуск гражданских аэродромов к эксплуатации

«Каждый гражданский аэродром может быть допущен к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что он соответствует нормам годности к эксплуатации аэродромов». Нормы годности содержат минимальные государственные требования к гражданским аэродромам и призваны обеспечить безопасность полётов ВС.

В нормах определяются правила и принципы классификации аэродромов, требования к их маркировке, радио- и светотехническому оборудованию, электроснабжению, аварийно-спасательным средствам. Приложением к нормам годности являются методики оценки соответствия нормам годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов (МОС НГЭА СССР-80).

Документом, удостоверяющим соответствие аэродрома нормам годности и специальным требованиям заказчика в ожидаемых условиях, является Сертификат годности аэродрома к эксплуатации, который выдаёт Госавиарегистр СССР и устанавливает срок его действия (не менее 5 лет).

Сертификация гражданских аэродромов производится по положению о правилах сертификации и порядке контроля за соответствием гражданских аэродромов действующим нормам годности в СССР, утверждённым Госавианадзором СССР 27.05.75.

В гражданской авиации предусмотрена сертификация оборудования аэропортов, гражданских аэродромов и воздушных трасс. Сертификация оборудования – установление соответствия оборудования требованиям действующих норм годности к эксплуатации в СССР. Сертификация производится в соответствии с Временными правилами сертификации оборудования аэропортов, гражданских аэродромов и воздушных трасс СССР которые определяют этапы разработки и проектирования оборудования, его испытания (заводские, государственные и эксплуатационные); порядок оформления и выдачи Сертификата годности оборудования к эксплуатации; серийного производства; эксплуатации и ремонта оборудования, а также порядок контроля за соответствием комплектующих изделий нормам годности к эксплуатации, в том числе импортируемого и экспортируемого оборудования. В Правилах приводятся перечень сертифицируемого Госавиарегистром СССР основного оборудования аэропортов, аэродромов и воздушных трасс СССР, формы сертификационных документов, а также перечень документации, необходимой для временного Сертификата годности оборудования к эксплуатации.

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что вновь построенный аэродром должен быть принят специальной комиссией, назначенной в порядке, определяемом Советом Министров СССР.

В случае реконструкции, переоборудования или по истечении определённого периода эксплуатации аэродром подвергается проверке и принимается комиссией.

В соответствии с указанными документами аэродром заносится в Государственный реестр и выдаётся свидетельство о регистрации и годности к эксплуатации. Все изменения, происшедшие в период эксплуатации аэродрома, должны заноситься в Государственный реестр.

Свидетельство о регистрации и годности к эксплуатации аэродрома выдаётся на 5 лет (для аэродромов классов А, Б, В) и на 3 года (для аэродромов классов Г, Д, Е).

Временные аэродромы, аэродромы для обеспечения авиационных работ и посадочные площадки в Государственный реестр гражданских аэродромов не заносятся. Однако они подлежат обязательному учёту, порядок которого определён Правилами государственной регистрации аэродромов 1977 г. Основанием для выдачи свидетельства являются:

- инструкция для производства полётов;
- кроки аэродрома.

Свидетельству присваивается порядковый номер записи в журнале учёта. Срок действия свидетельства при наличии ИВПП – 2 года, ГВПП – 1 год. Продление срока действия свидетельства производится командиром авиапредприятия на основании акта технического обследования с участием владельца аэродрома. Свидетельство хранится у владельца аэродрома (колхоза, совхоза и др.) и возвращается в авиапредприятие при ликвидации аэродрома (вертодрома).

Что касается аэродромов совместного базирования, то их регистрация осуществляется теми министерствами, ведомствами, организациями, в ведении которых они находятся.

Допуск к эксплуатации аэродромов осуществляется МГА по согласованию с Госавиарегистром СССР. НАС ГА-80 устанавливает, что подготовка и допуск аэродромов к эксплуатации при метеоминимумах I, II и III категории производятся в соответствии со специальными правилами, устанавливающими единый порядок планирования, строительства, проверки, приёмки, оформления и допуска к эксплуатации аэродромов, оборудованных комплексом средств для обеспечения автоматической посадки при метеоминимуме, соответствующем I, II и III категории ИКАО.

Решение о выдаче предприятию Сертификата годности аэродрома к эксплуатации при метеоминимуме I, II и III категории ИКАО принимает Госавиарегистр СССР, о чём сообщает в МГА. На основании полученного Сертификата издаётся приказ министра гражданской авиации о допуске аэродрома к эксплуатации при метеоминимуме соответствующей категории.

3.4. Приаэродромная территория и район аэродрома

На приаэродромной территории и в районе аэродрома выполняются наиболее сложные этапы полёта – взлёт и посадка воздушных судов, осуществляются, обеспечение полётов, управление воздушным движением. Приаэродромная территория предназначена для обеспечения взлёта, маневрирования в районе аэродрома, захода на посадку и посадки воздушных судов. Она должна отвечать определённым общим и специальным (для посадки по метеоминимумам I, II и III категории ИКАО) требованиям. Общая длина, а также длина средней и крайних частей этой территории колеблются в зависимости от класса аэродрома от 120 до 50 км.

Район аэродрома – воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему местностью в установленных границах в горизонтальных и вертикальных плоскостях.

Воздушный кодекс СССР определяет, правовой режим, на приаэродромной территории и в районе аэродрома (ст.34, 35 ВК СССР). Так, проектирование, строительство и развитие городов и других населённых пунктов, а также свидетельство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов должны, производиться с соблюдением требований безопасности полётов, с учётом возможных вредных физических воздействий на здоровье населения и деятельность предприятий, учреждений и организаций, а также по согласованию с МГА. Такое согласование требуется, прежде всего, для обеспечения безопасности полётов воздушных судов, а также устранения вредных воздействий. Оно может касаться: ограничений по высоте строений и сооружений; наличия угрожающих безопасности полётов выбросов (дыма и т.д.); создания угрозы безопасности полётов привлечением птиц и животных; воздействий, влияющих на безопасность полётов от деятельности предприятий и учреждений (электрические излучения и т.д.); вредных воздействий на здоровье населения, загрязнение окружающей среды.

В связи с этим размещение в районе аэродромов зданий, сооружений, линий связи, высоковольтных линий электропередач, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полётов или создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств, должно быть согласовано с МГА. Перечень согласования размещения указанных объектов производится в порядке, определённом Положением об использовании воздушного пространства СССР.

НАС ГА-80 определяет порядок рассмотрения, согласования и контроля за строительством зданий и сооружений на аэродромных территориях, воздушных трассах и МВЛ. В частности,

согласованию подлежат все объекты, размещаемые (или размещённые) в радиусе 10 км от контрольной точки аэродрома (КТА); Объекты, имеющие высоту 50 м и более относительно высоты аэродрома и размещаемые (размещённые) в радиусе от 10 до 30 км от КТА; объекты высотой 100 м и более – независимо от места размещения.

Согласованию подлежат: радиотехнические и другие объекты, создающие помехи для радионавигации и связи и размещаемые вблизи аэродрома или радионавигационных устройств воздушных трасс; карьеры и другие объекты строительства, прилегающие к территории аэродрома, где намечается проведение взрывоопасных работ; промышленные предприятия с выбросом дыма и газов, сооружения водного хозяйства и другие, ухудшающие видимость в районе аэродрома; на землях, прилегающих к территории аэродрома, на расстоянии 15 км запрещается размещение мест выбросов пищевых отходов, строительство звероводческих ферм, скотобоев, способствующих массовому скоплению птиц. Развитие городов и населённых пунктов в пределах определённой приаэродромной территории согласовывается для учёта воздействия авиационного шума.

В соответствии со ст.56 ВК СССР «... организации и граждане, имеющие установки и аппараты, создающие помехи средствам радиосвязи и радиотехнического обеспечения полётов, обязаны по требованию соответствующих органов Министерства связи СССР устранить помехи своими средствами за свой счёт, а до их устранения прекратить работу этих установок или аппаратов».

НАС ГА-80 определяет порядок решения вопросов, связанных с согласованием строительства (реконструкций объектов). Материалы согласования должны храниться в специальном деле, а произведённое согласование должно учитываться в специальном журнале. Согласование утрачивает силу, если согласующие организации не приступили к его реализации в течение 5 лет.

Контроль за состоянием приаэродромных территорий осуществляется по утверждённому плану. Результаты осмотра приаэродромных территорий (объектов), воздушных трасс, а также контроля за выполнением условий согласования строительства фиксируются в акте и докладываются соответствующему начальнику (командиру).

3.5. Маркировка аэродромов и высотных препятствий

Аэродромы должны поддерживаться в состоянии, пригодном для эксплуатации. Ответственность за подготовку лётного поля несёт аэродромная служба, а за принятие решения о пригодности аэродрома к полётам по состоянию ВПП – служба движения. Работы на лётном поле во всех случаях производятся только с разрешения РПА (диспетчера службы движения) и начальника аэродромной службы (сменного инженера, техника). НАС ГА-80 определяет порядок взаимодействия аэродромной службы и службы движения, а также организацию связи при выполнении работ на лётном поле.

Для опознания с воздуха, а также для ориентировки экипажей при взлёте и посадке аэродромы и ВПП маркируются в соответствии с установленными правилами (ст.86 ВК СССР). В соответствии с НАС ГА-80 маркировка искусственных покрытий аэродромов (ИВПП, РД, МС и перронов) предназначена для обеспечения безопасности при выполнении взлётно-посадочных операций и рулении ВС и обязательна для аэродромов всех классов. Пути движения спецавтотранспорта маркируются особо и не должны совмещаться с осями ВС.

На грунтовых аэродромах ГВПП, РД, МС и перроны обозначаются переносными маркировочными знаками. Предусмотрены специальные правила дневной маркировки вертодромов и посадочных площадок.

Владельцы зданий и сооружений обязаны за свой счёт размещать ночные и дневные маркировочные знаки и устройства в соответствии с установленными правилами (ст.37 ВК СССР).

Все высотные препятствия подразделяются на аэродромные, расположенные на приаэродромной территории, и линейные – на местности и в пределах воздушных трасс. Аэродромные и линейные препятствия могут быть постоянными и временными. Порядок нанесения дневной маркировки и светоограждения высотных препятствий определён НАС ГА-80 (п.3.4).

3.6. Аэропорты

Назначение аэропорта состоит в том, чтобы обеспечить:

- прием и отправку воздушных судов;
- обслуживание воздушных перевозок;
- эксплуатацию и обслуживание аэродрома, аэровокзала и других наземных сооружений и оборудования.

Для функционирования аэропорта необходимо наличие определённой организации и управления этим комплексом, поэтому вопрос об аэропорте должен рассматриваться не только и не столько с технической позиции, сколько с позиции деятельности людей по реализации возложенных на аэропорт функций. Аэропорт должен иметь определённую структуру и штаты, компетенцию органов и должностных лиц, права и обязанности личного состава и т.д. В связи с этим понятно было положение ст.40 ВК СССР 1961 г., где аэропорт определяется как предприятие, осуществляющее регулярные приём и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, организацию и

обслуживание полётов воздушных судов. С 1964 г. аэропорт, как правило, становится подразделением авиапредприятия, хотя его назначение и функции фактически мало изменились.

Аэропорты должны иметь регулярное сообщение с ближайшими городами и другими населёнными пунктами. На исполкомы местных Советов народных депутатов возложена обязанность, обеспечивать, регулярное движение пассажирского транспорта, телефонную связь, благоустройство и эксплуатацию подъездных дорог к аэропортам (ст.38 ВК СССР).

По назначению аэропорты подразделяются на аэропорты союзного значения, местных воздушных линий (МВЛ) и международные. Через аэропорты союзного значения осуществляется основной объем перевозок по союзным воздушным трассам, соединяющим крупные административные и культурные центры нашей страны. Аэропорты, в которых основной объем перевозок осуществляется по воздушным трассам, соединяющим населённые пункты, расположенные на территории, одного управления относятся к аэропортам МВЛ. Аэропорты, выделенные для приёма, выпуска и обслуживания воздушных судов, выполняющих международные полёты, и имеющие пункты пограничного, таможенного и карантинного контроля, относятся к международным. Аэропорты делятся на пять классов.

3.7. Отвод земель под строительство аэродромов и аэропортов

Отвод земельных участков для нужд гражданской авиации производится в соответствии с Основами земельного законодательства Союза ССР и союзных республик, Земельным кодексом РСФСР, Положением о землях, транспорте и другими нормативными актами.

К землям воздушного транспорта относятся земли, занятые аэропортами, вертодромами, заводами, жилыми, служебными, культурно-бытовыми помещениями и другими объектами, имеющими специальное назначение по обслуживанию воздушного транспорта.

Размеры земельных участков, предоставляемых для нужд воздушного транспорта, определяются утверждёнными в установленном порядке нормами или проектно-технической документацией. С 1 апреля 1974 г. Госстроем введены в действие нормы отвода земель для аэропортов.

Так, для аэропортов класса А размеры земельного участка устанавливаются, до 255 га и обособленных сооружений до 32 га; класса Б соответственно 200 и 28 га и т.д. Кроме того, для служебно-технической территории аэропорта в зависимости от класса от 66 до 13 га. Порядок отвода земель для нужд гражданской авиации приводится в Приложении 8 НАС ГА-80.

Для обеспечения безопасности взлёта, посадки и других манёвров воздушных судов устанавливаются охранные зоны. К ним относятся приаэродромные территории и входящие в них полосы воздушных подходов.

Предприятия и организации гражданской авиации, которым отводятся земельные участки, возмещают землепользователям убытки и потери сельскохозяйственного производства, связанные с изъятием земель для строительства аэродромов и других объектов. Если в течение двух лет предприятие гражданской авиации не начнёт строительство на отведённом земельном участке по решению исполкома местного Совета народных депутатов он может быть передан другому застройщику.

При эксплуатации аэродромов предприятия обязаны выполнять установленные требования по охране окружающей среды, в частности, разрабатывать и осуществлять мероприятия по охране почв от эрозии, загрязнений, рациональному использованию земли, отведённой для аэродрома, очистке ливневых и талых вод с лётного поля. Сброс поверхностных вод в водоемы и подземные источники должен быть согласован в установленном порядке с органами мелиорации и водного хозяйства и Министерства геологии СССР.

ГЛАВА 4. ПОЛЁТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

4.1. Организация воздушного пространства СССР

Воздушное пространство нашего государства является частью территорий СССР наравне с сухопутной и водной. Сухопутная и водная территории, а также расположенное над ними воздушное пространство составляют единое понятие «государственная территория». Конституция СССР (ст.75) установила, что суверенитет СССР распространяется на всю его территорию. Применительно к воздушному пространству это юридически закреплено в ст.1 Воздушного кодекса СССР, которая гласит: «Союзу ССР принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством СССР, являющимся частью территории СССР».

Статьёй 45 Воздушного кодекса СССР предусмотрена организация воздушного движения в воздушном пространстве нашего государства. Полёты воздушных судов вне зависимости от их ведомственной принадлежности осуществляются в воздушном пространстве СССР по воздушным трассам СССР, местным воздушным, линиям и по установленным маршрутам. Направление и ширина воздушных трасс СССР, местных воздушных линий и маршрутов, а также высоты полётов устанавливаются с соблюдением требований безопасности полётов и с учётом интересов

соответствующих министерств, государственных комитетов, ведомств и организаций в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства СССР, которое было утверждено, нормативными документами.

Воздушной трассой является коридор в воздушном пространстве, ограниченный по высоте и ширине, предназначенный для выполнения полётов воздушными судами всех ведомств, обеспеченный трассовыми аэродромами и оборудованный средствами радионавигации, контроля и управления воздушным движением. Воздушные трассы, как правило, устанавливаются по кратчайшему расстоянию между населёнными пунктами.

К организации воздушного пространства относится деление воздушного пространства на верхнее и нижнее, а также эшелонирование воздушных судов. Эти элементы организации призваны установить определённый порядок выполнения полётов и обеспечения безопасности движения воздушных судов. К нижнему относится пространство до 6100 и от уровня, соответствующего стандартному атмосферному давлению 760 мм ртутного столба /1013,2 мбар/; с высоты 6100 м и выше относится к верхнему воздушному пространству.

Эшелонирование – это вертикальное, продольное и боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающие безопасность воздушного движения. Такое рассредоточение возложено на органы управления воздушным движением.

Статья 52 Воздушного кодекса СССР установила правило, по которому все виды человеческой деятельности, представляющие угрозу безопасности полётов, в том числе все виды стрельб, пуск ракет, взрывные работы, запуск беспилотных воздушных судов и т.д., допускаются при соблюдении необходимых мер предосторожности только после получения специального разрешения в порядке, определяемом Советом Министров СССР.

Установленный порядок использования воздушного пространства полностью распространяется на воздушные суда, принадлежащие авиационным предприятиям МГА. Их правомочия на выполнение полётов ограничены правом пользования лишь теми частями воздушного пространства, где имеются воздушные трассы и местные воздушные линии, а также за пределами трасс и местных линий, когда выполняются разовые полёты. Однако использование воздушного пространства в пределах установленных правомочий на выполнение полётов гражданскими воздушными судами не осуществляется авиационными представителями МГА только по своему усмотрению. Это использование возможно лишь в тех пределах, которые определены режимами полётов в воздушном пространстве. Районы полётов гражданских воздушных судов за пределами трасс и местных воздушных линий при обслуживании отраслей народного хозяйства нашей страны определяют начальником управления гражданской авиации совместно с местными органами государственной власти.

Для определения готовности к эксплуатации открываемой воздушной трассы или местной воздушной линии назначается специальная комиссия от МГА или управления, на которую возлагается выполнение технического рейса. По результатам работы комиссии и выполнения технического рейса составляется акт на открытие внутрисоюзной воздушной трассы, местной воздушной линии или аэропорта гражданской авиации, который утверждается министром гражданской авиации или его заместителем по лётной службе (при работе комиссии МГА), или заместителем начальника УГА (при работе комиссии УГА). Открытие вновь построенных и реконструированных воздушных трасс объявляется приказом по МГА или УГА в зависимости от того, какой комиссией проводилась проверка.

Регулярные полёты самолётов 1 класса по вновь открываемой воздушной трассе или самолётов новых типов 1 класса по действующей воздушной трассе могут быть начаты только при наличии следующих документов: приказа МГА об открытии трассы; документа, подтверждающего её включение в перечень воздушных трасс СССР, в регламенты и сборники данных радиотехнических средств по трассе.

Ответственность за состояние и поддержание аэродромов и оборудования воздушной трассы, на соответствующем уровне несут управления гражданской авиации, над территорией которых пролегает трасса. Эксплуатация, и техническое обслуживание аэродромов и оборудования, а также управление воздушным движением на трассах должны производиться в соответствии с требованиями действующей нормативно-технической документации.

Управление воздушным движением и эксплуатация оборудования на воздушной трассе осуществляются персоналом, прошедшим специальную подготовку и допущенным к работе в установленном порядке. Госавиарегистр СССР осуществляет непосредственно и через Инспекцию гражданской авиации надзор за соответствием воздушных трасс действующим, нормам годности при их проектировании, оснащении, проверке готовности, приёмке и эксплуатации.

4.2. Управление воздушным движением

Использование воздушного пространства организациями, имеющими в своём ведении воздушные суда, зависит от органов Единой системы управления воздушным движением (ЕС УВД)

и ведомственных органов УВД, так как по ст.54. Воздушного кодекса СССР эти органы осуществляют управление воздушным движением в воздушном пространстве, находящемся под суверенитетом СССР.

На органы ЕС УВД возложены функции по планированию, координации и контролю движения воздушных судов всех ведомств в воздушном пространстве СССР. Главный центр ЕС УВД решает следующие задачи:

- общее планирование, координирование и контроль движения воздушных судов всех ведомств по воздушным трассам СССР и, местным воздушным линиям;
- регулирование воздушных потоков с учётом пропускной способности воздушных трасс и местных воздушных линий, точек их схождения и пересечения;
- участие в разработке временных и согласование местных режимов полётов;
- контроль доведения режимов полётов до зональных центров ЕС УВД;
- участие, в подготовке центрального и местного расписания для организации основных потоков воздушных судов, не превышая пропускной способности трасс и местных воздушных линий, пунктов УВД;
- контроль обеспечения и управления движением воздушных судов, выполняющих литерные и подконтрольные рейсы;
- контроль использования воздушными судами гражданской авиации спрямлённых и обходных маршрутов;
- согласование вопросов использования средств радиотехнического оборудования аэродромов других ведомств, выделенных в качестве запасных;
- оперативное руководство деятельностью зональными центрами Единой системы УВД по планированию и координированию движения воздушных судов на трассах и МВЛ.

Указанные задачи и функции органов ЕС УВД, предусмотренные в п.3.3.4 Наставления по службе движения в гражданской авиации СССР 1981 г., вытекают из ст.43 Воздушного кодекса СССР, которая требует, чтобы полёты воздушных судов производились на безопасных высотах и на таком расстоянии друг от друга, при котором исключается возможность столкновения, а также из ст.49 Воздушного кодекса СССР, по которой органы ЕС УВД вправе полностью или частично запретить выполнение полётов в воздушном пространстве СССР или в отдельных его районах. Порядок и пределы такого запрещения установлены Положением об использовании воздушного пространства СССР.

4.3. Подготовка гражданских воздушных судов и экипажей к выполнению полёта

Статья 40 ВК СССР установила, что полёту воздушного судна должны предшествовать: специальная подготовка судна и его экипажа, проверка готовности наземных служб аэродромов взлёта и посадки к обеспечению полёта, изучение состояния метеорологических условий на всём протяжении полёта и других условий полёта.

Нормативные акты МГА определили порядок подготовки гражданского воздушного судна к полёту. К полётам, допускаются только исправные воздушные суда, удовлетворяющие техническим условиям, установленным в руководстве по лётной эксплуатации типа воздушного судна. Каждое воздушное судно должно иметь государственно-регистрационный опознавательный знак; судовые документы, предусмотренные ст.18 ВК СССР и пунктом 3.1.10 НПП ГА; задание на полёт с планом полёта и диспетчерским разрешением на вылет; необходимой для выполнения полёта количество топлива, включая установленный навигационный запас. Кроме того, на борту воздушного судна должны быть, документы, предусмотренные п.2.4.1.6 Наставления по штурманской Службе в гражданской авиации СССР (НШС ГА-79), а именно: комплект полётных карт для всего маршрута (района) полёта с охватом запасных аэродромов; карты или схемы; с пилотажными зонами и секторами полётов по приборам (для учебных подразделений); сборники и регламенты аэронавигационной информации по воздушным трассам СССР и МВЛ; лист предупреждений, штурманский бортовой журнал, комплект штурманского снаряжения, необходимый справочный материал и таблицы. При выполнении международных полётов на борту воздушного судна должны быть: сборники информационных данных для обеспечения международных полётов экипажей воздушных судов СССР; радионавигационные карты ИКАО НОТАМы; флайт-план; инструкция по производству полётов на международных воздушных линиях. Кроме того, на борту воздушного судна должны быть документы о пассажирах, багаже, грузах и почте.

Пилотирование воздушного судна разрешается экипажу, допущенному к полётам на судах данного типа и в определённых условиях, НПП ГА установило правила допуска лётного состава к полётам. Эти правила сводятся к следующему: командиры воздушных судов - пилоты 2, 3, 4 классов, а также штурманы 2 и 3 классов перед допуском к самостоятельным полётам на аэродромы и по трассам, по которым ранее полётов не производили, должны быть провезены, над равниной и холмистой местностью не менее одного раза, а над горной местностью не менее двух раз. Пилоты 1 класса, а также командиры ВС независимо от класса, имеющие допуск к внетрассовым полётам с посадками на площадки, подобранные с воздуха, и штурманы 1 класса допускаются к

самостоятельным полётам без провозки командно-лётным составом по всем трассам и аэродромам, за исключением указанных в перечне МГА, на которые провозка обязательна. Перед допуском к полетам должны пройти тренировку в аэродромных условиях или в маршрутных полетах командиры ВС, имеющие перерыв в летной работе на воздушном судне данного типа: пилоты 1 класса - более трех месяцев; 2 класса - более двух месяцев; 3,4 классов - более одного месяца. Остальные лица летного состава при перерыве в летной работе до трех месяцев на воздушном судне данного типа допускаются к полетам по усмотрению командира летного подразделения, а при перерыве более трех месяцев - после тренировки в аэродромных условиях или в маршрутных полетах.

НПП ГА определяет детально объем предварительной и предполетной подготовки экипажа воздушного судна к полету. Предварительная подготовка проводится целью: детального уяснения элементов предстоящего полета, а также географических, метеорологических особенностей, аэронавигационной обстановки; изучения инструкций по производству полетов на запасных аэродромах и аэродромах расположенных по трассе полета; изучения зон с особым режимом полетов; изучения рай-положения радиосветотехнических средств по маршруту, особенностей их использования и т.д.

Предварительной подготовкой экипажей к полетам руководит командир летного подразделения с участием, необходимых специалистов (штурмана, инженера, бортмеханика, радиста) в случаях: первого самостоятельного полета командира ВС; перед первым полетом командира ВС по данной трассе; при полетах по специальным заданиям; перед выполнением новых видов работ по ПАНХ; один раз в шесть месяцев при систематических полетах по данным трассам или видам работ по ПАНХ; один раз в три месяца при систематических полетах по данной трассе в горной местности; после перерыва в полетах более трех месяцев.

Цель-предполетной подготовки: качественное выполнение предстоящего полета. Она проводится перед каждым вылетом ВС. В предполетную подготовку включается:

1) изучение метеорологической обстановки по маршруту полета; получение информации о технической готовности воздушного судна к полету, об аэронавигационном обеспечении на трассе; проверка правильности штурманского расчета и уточнение необходимого количества топлива; получение диспетчерского разрешения на вылет; проверка по документам и приборам наличия необходимого количества топлива, центровки и взлетной массы воздушного судна;

2) расчет максимально допустимой взлетной массы ВС в зависимости от конкретных условий полета; расчет длины сбалансированной взлетной дистанции, если это предусмотрено для данного типа, воздушного судна;

3) получение сверенных с контрольными экземплярами сборников, аэронавигационных данных и регламентов средств радиосвязи и радиотехнического обеспечения полетов; производство расчета полета и заполнение штурманского бортового журнала;

4) приемка воздушного судна от АТБ или сменного экипажа; проверка наличия судовой и технической документации и записей об устранении неисправностей; выполнение предполетного, осмотра воздушного судна в соответствии с РЛЭ;

5) проверка исправности радиооборудования, наличия запасного комплекта бортового радиооборудования; приемка груза и багажа.

НПП ГА установило, что все члены экипажа и другие авиационные специалисты, выполняющие полетное задание, в период предполетной подготовки обязаны выполнять все операции, предусмотренные РЛЭ, в части их касающейся. Предварительная и предполетная подготовки экипажей ПАНХ на рабочих аэродромах должны проводиться в соответствии с требованиями руководств по видам работ.

Диспетчерское разрешение на вылет выдается диспетчером АДП на основании задания на полет и принятого командиром ВС решения на вылет при следующих условиях:

– техническое состояние аэродромов вылета, посадки и запасных соответствует установленным требованиям для воздушного судна – данного типа;

– воздушная обстановка (ограничения и запреты по режиму полетов) и моменту выдачи диспетчерского разрешения не препятствует выполнению полета;

– экипаж имеет в наличии установленную и правильно оформленную полетную и метеорологическую документацию;

– экипаж прошел медицинский осмотр и допущен к полету.

Диспетчерское разрешение заносится в соответствующий журнал.

Полеты гражданских воздушных судов обеспечиваются наземными службами авиационных предприятий МГА. НПП ГА предусматривает следующие виды обеспечения полетов: штурманское, аэронавигационное, метеорологическое, инженерно-авиационное, аэродромное, радиосветотехническое, медицинское, организации перевозок и охраны воздушных судов. Каждый из видов обеспечения полетов есть сложный, вид деятельности больших коллективов работников авиационных предприятий. Все виды обеспечения полетов регламентируются нормативными актами, издаваемыми МГА.

4.4. Выполнение полетов

Воздушный кодекс СССР и другие нормативные акты регулируют ряд важнейших вопросов связанных с выполнением полетов гражданскими воздушными судами по трассам и местным воздушным линиям в соответствии с расписанием. Полеты не по расписанию, а также за пределами трасс и МВЛ выполняются по специальным разрешениям, получаемым в установленном порядке.

Основанием для выполнения полета является разрешение на вылет. Каждый полет воздушного судна должен производиться в соответствии с планом, отступление от которого возможно с разрешения органов управления воздушным движением. Экипаж воздушного судна должен выполнять все указания службы движения. Однако в соответствии с п. 1 ст.25 ВК СССР «... В случае явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасения жизни людей, находящихся на борту судна, такое решение может быть принято с отступлением от плана полета, указаний органа управления воздушным движением и полетного задания, но, по возможности, в соответствии с установленными правилами полетов. О принятых действиях командир судна обязан незамедлительно сообщить органу управления воздушным движением под непосредственным управлением которого находится воздушное судно».

Полеты воздушных судов должны производиться на безопасных высотах и на расстоянии друг от друга, исключающем возможность столкновения судов.

Ст.28 ВК СССР установила: «Если воздушное судно при выполнении полета отклонилось от воздушной трассы СССР, местной воздушной линии или установленного маршрута, командир воздушного судна и орган управления воздушным движением обязаны немедленно принять все возможные меры к выводу воздушного судна на воздушную трассу СССР, местную воздушную линию или установленный маршрут».

Ст.50 ВК СССР установила, что «полеты воздушных судов над населенными пунктами могут совершаться лишь на высоте, дающей возможность в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этих населённых пунктов или на ближайшем аэродроме. Демонстрационные полёты над населёнными Пунктами запрещаются». Эта статья предусматривает возможность отступления от этих правил при соблюдении установленного Советом Министров СССР порядка.

Как правило, фотографирование, киносъёмка и пользование средствами радиосвязи с борта воздушного судна запрещены. Однако ст.5ВК СССР предусмотрела возможность осуществления этой деятельности при условии соблюдения порядка, определённого специальными правилами.

При выполнении полётов могут возникнуть ситуации, при которых или вследствие которых появится угроза безопасности полёта и требуется оказание помощи экипажу-самолёта. К ним относятся особые случаи в полёте (отказ двигателей, попадание воздушного судна в опасные метеорологические условия, пожар, потеря ориентировки и радиосвязи и т.д.) и особые условия полётов (полёты в зоне обледенения, грозовой деятельности, сильной болтанки, пыльной бури, над горной и малоориентированной местностью и т.д.). НПП ГА в разделах 8.12 и 8.13 устанавливает ряд правил полётов при особых случаях и в особых условиях.

Ст.59 Воздушного кодекса СССР определила понятие «воздушное судно, терпящее бедствие». Суть этого определения состоит в том, что терпящим бедствие признаётся судно, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность, которая не может быть устранена действиями самого экипажа». НПП ГА устанавливает ряд правил в случаях, когда воздушное судно терпит бедствие. Экипаж терпящего бедствие ВС обязан подавать сигнал бедствия «СОС» («терплю бедствие»), а также сигналы срочности и предупреждения об опасности. Одновременно с этим включается сигнал бедствия аппаратуры опознавания, передаются координаты и сигналы для радиопеленгования, а также сообщается характер происшествия. Экипаж любого воздушного судна, услышав сигналы бедствия, должен принять их, сообщить об этом диспетчеру и продолжать следить за передачей информации на этой частоте. Служба движения и ближайшие аэропорты обязаны оказать неотложную помощь терпящему бедствие воздушному судну. При этом они имеют право, использовать радионавигационные средства всех предприятий, расположенных в районе воздушных трасс или вблизи аэропортов.

Если невозможно продолжать полёт, по решению командира воздушного судна выполняется вынужденная посадка вне аэродрома. Приняв решение о вынужденной посадке, командир воздушного судна предупреждает об этом всех членов экипажа и формирует пассажиров.

Воздушное судно, получившее при взлёте, посадке или падении серьёзные повреждения или полностью разрушенное, а также совершившее вынужденную посадку вне аэродрома, признаётся потерпевшим бедствие. Потерпевшие бедствие воздушные суда, если их местонахождение неизвестно, а также пропавшие без вести подлежат немедленному розыску.

Ст.60 Воздушного кодекса СССР возлагает на органы управления воздушным движением обязанности по оказанию помощи воздушным судам, которым грозит опасность или потерпевшим бедствие. Поиск и спасение этих судов, осуществляется авиационной поисково-спасательной службой СССР, осуществляющей свою деятельность в установленном порядке. Поиск ВС,

терпящих или потерпевших бедствие, а также ВС, с которыми потеряна связь и их местонахождение неизвестно, должен начаться немедленно. На исполкомы местных Советов народных депутатов и граждан в силу ст.61 Воздушного кодекса СССР возлагается обязанность сообщить о всех известных им случаях бедствия, воздушных судов авиационной поисково-спасательной службы СССР и ближайшим предприятиям гражданской авиации. Исполкомы местных Советов народных депутатов, а также предприятия, учреждения и организации, в районе деятельности которых воздушное судно потерпело бедствие, обязаны до прибытия поисково-спасательных команд принять неотложные меры к спасанию людей, оказанию им необходимой помощи, охране воздушного судна и находящихся на его борту оборудования и имущества. Если в результате поиска воздушное судно не обнаружено, министру гражданской авиации предоставлено право прекратить поиск. Такое же право предоставлено и другим руководителям министерств, государственных комитетов и ведомств, в ведении которых находятся воздушные суда. Если поиск воздушного судна прекращён и не установлено его местонахождение, или местонахождение его обломков, оно считается пропавшим без вести.

4.5. Международные полёты

Международным признаётся всякий полёт воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства. Согласно Воздушному кодексу СССР под международным признаётся «...всякий полёт, при котором воздушное судно пересекает государственные границы СССР и другого государства...» (ст.66).

Международные полёты над государственной территорией осуществляются с соблюдением принципа полного и исключительного суверенитета государств в своём воздушном пространстве. Принцип суверенитета закреплён как в международном праве (Конвенция о международной гражданской авиации, принятая в Чикаго в 1944 г.), так и национальном [13]. Полёты иностранных воздушных судов возможны на основании разрешительной системы. Согласно ст.68 ВК СССР в воздушном пространстве СССР полёты иностранных воздушных судов осуществляются на основании и в соответствии с условиями международных договоров СССР, а также специальных разрешений на совершение разовых полётов, выдаваемых, в установленном порядке. Разрешение-выдаётся Министерством гражданской авиации и оформляется в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР.

Правила международных полётов в воздушном, пространстве государств определяются в его внутреннем законодательстве [9]. Согласно ст.66 ВК СССР «При международных полётах в воздушном пространстве СССР гражданских воздушных судов СССР, а также иностранных воздушных судов действуют общие положения, регулирующие полёты и эксплуатацию воздушных судов в СССР, с изменениями и дополнениями, указанными в настоящей главе и в правилах полётов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР, издаваемых советскими компетентными органами и публикуемых в Сборнике аэронавигационной информации». Исходя из принципов полного и исключительного суверенитета правила полётов обязательны для всех, в том числе и иностранных воздушных судов. Согласно ст.11 Чикагской конвенция «...законы и правила Договаривающегося государства касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации таких воздушных судов во время пребывания в пределах его территории» применимы к воздушным судам всех участников Чикагской конвенции без различия национальности.

Это положение основано на принципе полного и исключительного суверенитета государств в своём воздушном пространстве, а не на участии в каком-либо соглашении, в том числе и Чикагской конвенции [8].

Национальные правила, международных полётов регламентируют порядок и место пересечения государственных границ, международные воздушные трассы над государственной территорией, правила эшелонирования и пролёта государственного воздушного пространства, выпуска и приёма воздушных судов и т.д. Так, в ВК СССР, кроме отмеченных оснований осуществления международных полётов, содержатся правила, касающиеся воздушных трасс и аэропортов (аэродромов) для международных полётов (ст.69); положений о въезде и выезде, ввозе и вывозе имущества и транзите через территорию СССР (ст.70); вылета и посадки воздушных судов (ст.71); признания судовых документов иностранных гражданских воздушных судов (ст.72); мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (ст.73). Целый ряд конкретизирующих положений содержится в ведомственных и иных нормативных актах (НПП ГА и др.).

Обязательность соблюдения правил корреспондируется правом государства, как отмечено в ст.12 Чикагской конвенции, «принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полёт или маневрирующее в пределах его территории, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полётов и маневрирования воздушных судов...» [11]. Исчерпывающий перечень таких мер содержится в национальном законодательстве. Поскольку

в международном праве такие меры не перечисляются, вопрос об их характере и содержании решается самим государством. Ответственность за соблюдение правил полётов иностранным воздушным судном несёт государство регистраций этого судна [9].

Каждое государство правомочно создавать свои правила международных полётов в своём воздушном пространстве [17]. Вместе с тем, в целях безопасности полётов государства – участники Чикагской конвенции обязались «поддерживать максимально возможное единообразие своих, собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании Конвенций» (ст.12). Эти правила, устанавливаемые Советом Организации международной гражданской авиации (ИКАО) и включающие стандарты и рекомендации, содержатся в Приложении 2 (Правила полётов по международным воздушным трассам) и ряде других приложений к Чикагской конвенции. Например, общепринятым правилом Приложения 2 является предоставление флайт-плана (плана полёта), содержащего информацию о планируемом международном полёте или его части, командиром воздушного судна пункту, сбора донесений либо другому соответствующему органу службы воздушного движения. Составляется флайт-план на специальном бланке в форме, разработанной и рекомендованной Советом ИКАО.

Экипажи воздушных судов согласно правилам международных полётов обеспечиваются необходимой документацией аэронавигационной информации. Для экипажей Аэрофлота такая информация содержится в сборниках информационных данных Службы аэронавигационной информации (САИ), сборниках иностранных изданий «Джепсен» и сообщениях об изменениях аэронавигационной обстановки (НОТАМ), публикуемых САИ.

К общепризнанным правилам относятся, в частности, и правила эшелонирования, фразеологии обмена, рекомендованные в Приложении 2, и ряд других.

Международные полёты за пределами государственной территории в основном осуществляются в воздушном пространстве над открытым морем, где всякая правомерная деятельность базируется на одном из основных принципов современного международного права – принципе свободы открытого моря, составным элементом которого является и свобода полётов над открытым морем. «В силу принципа свободы открытых морей, отметила Постоянная палата международного правосудия, ни одно государство не могут осуществлять там какую бы то ни было юрисдикцию над иностранными судами». Такое толкование принципа свободы открытого моря, нашедшее широкое применение в международных отношениях, неизбежно, распространяется и на воздушное пространство над открытым морем.

Свобода полётов над открытым морем отнюдь не противоречит принципу безопасности международных полётов, закреплённому в международном и национальном праве. Исходя из этого принципа по рекомендации ИКАО государства придерживаются критериев по разграничению воздушного пространства на районы обслуживания международных полётов при необходимых формах контроля и обеспечения полётной информацией: контролируемое воздушное пространство; консультативное воздушное пространство; опасные зоны для полётов; зоны ограниченного режима для полётов. Установление таких зон вовсе не означает признание каких-либо прав государств на воздушное пространство над открытым морем. Это также относится к контролируемой воздушной и аэродромной зонам, представляющим собой лишь такое выделенное воздушное пространство, которое необходимо для выполнения операций, связанных со снижением и заходом на посадку, взлётом и набором высоты воздушных судов. Такое пространство ограничено радиусом 50-60 миль от аэродрома. По международным стандартам ИКАО установление этих зон относится к компетенции прибрежных государств.

Принцип свободы полётов над открытым морем не означает отсутствия каких-либо правил осуществления полётов [1, 13]. Свободу здесь нужно понимать как отсутствие необходимости запрашивать разрешение на такие полёты у какого-либо государства и придерживаться национальных правил. Допуск осуществляется государством регистрации. Сами полёты подчинены определённому правопорядку, установленному по согласованию государств в международных соглашениях и национальном праве. Например, в двустороннем советско-американском международном соглашении о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним, заключённом в 1972г., участники соглашения обязались недопускать действий, которые могли бы создавать помехи для морских и воздушных судов этих стран, предпринимать меры, направленные на обеспечение безопасности «полётов своих самолётов в воздушном пространстве над открытым морем».

Государства-участники Чикагской конвенции согласились с тем, что над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с Чикагской конвенцией (ст.12). Имеются в виду правила о полётах и манёврах, определённые Советом ИКАО в Приложении 2 к Конвенции. Обязанность государств неукоснительно соблюдать правила Приложения 2 следует рассматривать как исключение из общего положения ст.38 Конвенции, по которому государства свободны в решении вопроса о принятии международных стандартов и процедур, установленных в остальных приложениях. Относительно соблюдения правил Приложения 2 между государствами-

участниками Конвенции не возникает каких-либо трений, что объясняется стремлением к реализации принципа безопасности полётов.

Сама технология полётов над открытым морем определяется на региональных конференциях ИКАО, созываемых для районов Карибского моря, Европы и Средиземного моря, Африки и Индийского океана, Северной Атлантики, Тихого Океана, Южной Америки, и Южной Атлантики.

Некоторые особенности в правовом режиме международных полётов в районе южнее 60 параллели внёс Вашингтонский договор об Антарктике 1959г., участником которого является и СССР. Одним из его важнейших принципов является использование Антарктики только в мирных целях. Согласно ст.1 договора в этом районе запрещаются любые мероприятия военного характера. В договоре нашёл отражение и принцип свободы полётов, однако военные летательные аппараты могут осуществлять полёты над Антарктидой лишь для контроля за соблюдением положений договора, действий и вывода персонала и оснащения станций.

Правовой режим международных полётов над открытым морем не исчерпывается положениями международных соглашений. Государства могут создавать нормы для своих воздушных судов, если, конечно, эти нормы не противоречат положениям международных договоров. Например, согласно ст.27 Воздушного кодекса СССР командиру воздушного судна вменяется в обязанность в случае принятия сигнала бедствия от другого судна или обнаружения судна, терпящего бедствие, либо находящихся в опасности людей оказать возможную помощь и сообщить о бедствии службе руководства движением. Это положение в равной степени действует в открытом море. В НПП ГА специальный раздел посвящён полетам над полярными районами Северного и Южного полушарий.

Особый режим полётов установлен в воздушном пространстве над международными проливами. Согласно общепринятому принципу международного права гражданские воздушные суда беспрепятственно осуществляют полёты транзитом через воздушный коридор, расположенный над проливами, являющимися водными путями. При этом должны соблюдаться правила, установленные Советом ИКАО и содержащиеся в Приложении 2 Чикагской конвенции. Правовой режим может включать правила прибрежных государств, например, определение границ воздушного коридора, высоты пролёта над проливами и другие. Пролет военных судов обычно осуществляется на разрешительной основе. Порядок осуществления полётов может определяться в специальных соглашениях, устанавливающих правовой режим проливов. Так, согласно ст.23 Конвенции о режиме черноморских проливов «...для обеспечения пролёта гражданских воздушных судов между Средиземным морем и Чёрным морем турецкое правительство будет указывать вне запретных зон проливов воздушные маршруты, предназначенные для этого прохода».

4.6. Ответственность за нарушение правил полетов и расследование авиационных происшествий

Основанием для выполнения полётов в воздушном пространстве СССР является соответствующее разрешение компетентных государственных органов. Оно определяет полномочия экипажа воздушного судна на использование воздушного пространства СССР при выполнении каждого отдельного полёта, поэтому ст.53 Воздушного кодекса СССР гласит:

«Воздушное судно, пересекшее Государственную границу СССР без соответствующего разрешения советских компетентных органов или совершившее иные нарушения правил перелёта через Государственную границу СССР и порядка использования воздушного пространства СССР, признаётся, воздушным судном-нарушителем». В этом случае органы, контролирующие полёты ВС в воздушном пространстве СССР, имеют право давать экипажу обязательные «исполнению указания по поводу продолжения полёта. Если экипаж не подчиняется этим указаниям, то воздушное судно принуждается к посадке, которая должна быть совершена в указанном месте. После посадки и выяснения причин, нарушения режима полёта экипаж воздушного судна-нарушителя может продолжить полёт в соответствии с разрешением, которое выдаётся в установленном порядке органом управления воздушным движением. Анализ этой статьи показывает, что нарушителями могут быть воздушные суда, принадлежащие СССР и другим государствам. Под нарушением в этой статье следует понимать не только нарушение правил перелёта Государственной границы, но и любое нарушение правил полёта, свидетельствующее о превышении полномочий на использование воздушного пространства. Нарушение правил международных полётов влечёт ответственность, предусмотренную ст.84 Уголовного кодекса РСФСР, по которой: «Влёт в СССР и вылет из СССР без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полётов или иное нарушение правил международных полётов наказываются лишением свободы на срок от одного года до десяти лет или штрафом в размере от одной тысячи рублей с конфискацией воздушного судна или без конфискации». Что касается нарушений порядка использования воздушного пространства СССР, то ответственность здесь может наступить по ст.85 Уголовного кодекса РСФСР [1] Если такого рода нарушения влекут за собой несчастные случаи с людьми или иные тяжкие последствия – мера наказания предусмотрена в виде лишения свободы на срок от

трёх до пятнадцати лет; если те же самые действия не повлекли, но заведомо создавали угрозу наступления тех же последствий; мера наказания предусматривается в виде лишения свободы на срок от одного года до трёх лет или исправительный работ на срок до двух лет. В других случаях мера наказания к нарушителям порядка использования воздушного пространства применяется в дисциплинарном порядке. В случае угона воздушного судна, под которым понимается выполнение полёта без задания на полёт, ответственность наступает по ст.213-2 Уголовного кодекса РСФСР. При совершении угона воздушного судна имеет место не только посягательство на государственное имущество, но и нарушение правил пользования воздушным пространством. Эта статья содержит три части. Первая определяет ответственность за угон воздушного судна, находящегося на земле или в полёте. Здесь мера наказания предусматривается в виде лишения свободы на срок от трёх до десяти лет; вторая часть установила, что угон воздушного судна, находящегося на земле или в полёте, или захват такого судна с целью угона, совершённые с применением насилия или угроз либо повлекшие аварию воздушного судна или иные тяжкие последствия, наказываются лишением свободы на срок от пяти до пятнадцати лет с конфискацией имущества или без таковой. Если же наступили тяжкие телесные повреждения или гибель людей от действий, предусмотренных частью первой или второй этой статьи, то ответственность наступает в виде лишения свободы на срок от восьми до пятнадцати лет с конфискацией имущества или смертной казни с конфискацией имущества.

«Все авиационные происшествия подлежат расследованию в установленном порядке». Эта формулировка части 1 ст.63 Воздушного кодекса СССР определена положением о том, что воздушные суда, являющиеся собственностью государства, находятся на праве оперативного управления у различных юридических лиц. Целевое использование воздушных судов различно. Это и определило различный порядок расследования авиационных происшествий.

Расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами, принадлежащими авиационным предприятиям МГА, производится, с одной стороны, Госавианадзорсм СССР или администрацией авиационных предприятий МГА, а с другой, – органом прокуратуры СССР или другими органами.

Положение о государственной комиссии по безопасности полётов гражданской авиации СССР, утверждённое Постановлением Совета Министров СССР №323 от 23 апреля 1975 г. установило, что на Госавианадзор СССР возлагается проведение расследования тяжёлых авиационных происшествий с гражданскими самолётами первого и второго классов и в необходимых случаях с другими воздушными судами, а равно расследование на территории СССР происшествий с гражданскими воздушными судами иностранных государств. В задачу Госавианадзора СССР входит установление причин авиационных происшествий и разработка рекомендаций по предупреждению происшествий по этим причинам в будущем. Несколько иная цель стоит перед органами Прокуратуры СССР, которые расследуют преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения воздушных судов, предусмотренных ст.85 Уголовного кодекса РСФСР, и угоном воздушных судов (ст.213-2 Уголовного кодекса РСФСР)[12]. На органы Комитета государственной безопасности СССР возложена обязанность по расследованию нарушений правил международных полётов (ст.84 Уголовного кодекса РСФСР). Цель этих органов при расследовании авиационных происшествий определена ст.2 Уголовно-процессуального кодекса РСФСР и заключается в быстром и полном раскрытии преступлений, изобличении виновных и обеспечении правильного применения закона с тем, чтобы каждый, совершивший преступление, был подвергнут справедливому наказанию и ни один невиновный не был привлечён к уголовной ответственности и осуждён. Если органы Росавианадзора ограничиваются при расследовании авиационных происшествий установлением их причин и разработкой профилактических мероприятий предупредительного характера, то органы прокуратуры подходят к тем же явлениям с других позиций. Не оставляя без внимания установление причин происшествия, эти органы, обязаны привлекать к уголовной ответственности лиц, совершивших преступление.

Воздушные суда вне зависимости от их ведомственной подчинённости по Советскому законодательству рассматриваются как источник повышенной опасности, поэтому ст.64 Воздушного кодекса СССР установила ответственность владельцев воздушных судов перед третьими лицами за вред, причинённый самим третьим лицам и их имуществу. Ответственность наступает от причинения вреда самим воздушным судном или предметом, выпавшим из него. Ответственность владельцев воздушных судов исключается в том случае, когда вред возникает от умышленных действий самого потерпевшего. Возмещение вреда в силу ст.88 и 90 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик осуществляется в полном объёме. Международные договоры, участником которых является СССР, могут содержать другие правила определения вреда. Ст.65 Воздушного кодекса СССР устанавливает правила, определяющие ответственность за вред, причинённый в результате столкновения воздушных судов. Основным условием для возмещения вреда является вина причинителя вреда. Вред должен быть в этом случае возмещён в полном объёме. Если вред причинён по вине нескольких сторон, ответственность определяется степенью вины каждой из них.

При отсутствии вины в действиях сторон, причинивших друг другу вред, ни одна из них не имеет права требовать возмещения вреда от другой стороны.

ГЛАВА 5. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ, БАГАЖА, ГРУЗОВ И ПОЧТЫ

5.1. Нормативные документы по воздушным перевозкам

Правовое регулирование перевозок отнесено Основами гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик к компетенции общесоюзного законодательства. Основные правила перевозок содержатся в главе 9 («Перевозка») Основ. Специальными нормативными актами по воздушным перевозкам являются Воздушный кодекс Союза ССР, Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов. Правила применения тарифов, Правила перевозки почты и другие нормативные акты.

Для реализации основной функции гражданской авиации – перевозок, авиационные предприятия вступают с заинтересованными лицами в договорные отношения, то есть заключают с ними договоры на перевозку [16].

Согласно ст.74 Воздушного кодекса СССР воздушные, перевозки за установленную плату осуществляются авиационными предприятиями Министерства гражданской авиации. Другие организации, имеющие воздушные суда, могут осуществлять перевозки «для обеспечения своих нужд за исключением случаев, предусмотренных законодательством Союза ССР». В зависимости от предмета перевозки, выделяют договоры воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

5.2. Договоры воздушной перевозки пассажиров и багажа

Согласно ст.76 Воздушной кодекса Союза ССР. «По договору воздушной перевозки пассажира авиационное предприятие (перевозчик) обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив пассажиру место на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажирам багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх установленной нормы и за провоз этого багажа».

В приведенной статье дается определение договора перевозки и пассажира, и багажа, что соответствует положению ст.72 Основ гражданского законодательства, распространяющегося на все виды перевозок в СССР. В определении перечислены лишь основные права и обязанности сторон договора - перевозчика и пассажира. Более подробное перечисление прав и обязанностей дается в главе УП ВК СССР. Полный перечень прав, обязанностей и ответственности сторон друг перед другом составляет содержание договора воздушной перевозки пассажира и его багажа.

Договор перевозки пассажира и его условия удостоверяются билетом сдачи багажа – багажной квитанцией (ст.78 ВК СССР). Наличие билета свидетельствует о письменной форме договора, который, следовательно не может быть заключён устно. Билет как удостоверение договора должен предъявляться пассажиром при допуске к самой перевозке и храниться до её окончания, а если возникла претензия, до её разрешения (§38, 40 Правил перевозки). Но может случиться так, что пассажир, имевший билет, прибыл на посадку без него. Здесь могут возникнуть трудности в отправке такого пассажира. Они вызываются кажущимся противоречием положений Правил перевозки. Согласно § 38 Правил пассажир, не предъявивший билет, к перевозке не допускается, а утраченный билет не возобновляется и уплаченные за билет деньги не возвращаются, в таких случаях работники службы перевозок практически исходят из данного правила. При этом не учитывается также обязательное (для сторон договора) правило § 96: «Пассажир оплачивает максимальный сбор в размере 25%» в ряде обстоятельств, в том числе и в случае «прибытия в аэропорт (городской аэровокзал) или на посадку без перевозочных документов», то есть без билета и (или) багажной квитанции.

Совместимы ли положения § 96 и 38? На этот вопрос следует ответить положительно. Предъявление билета и его хранение в указанной ситуации – обязанность пассажира, определённая Правилами перевозки. За нарушение этой обязанности он должен нести штрафную ответственность, предусмотренную § 96. Заново же оплачивать перевозку ни ВК СССР, ни любой другой нормативный документ (включая перечисленные Правила) его не обязывают. Однажды при заключении договора с перевозчиком, как этого требует правило ст.76 ВК СССР, он уже сделал это, то есть выполнил свою основную обязанность.

Вместе с тем, это вовсе не означает, что на основании § 96 пассажир, не имеющий, билета, лишь при оплате сбора допускается к перевозке. В такой ситуации как раз и будет действовать правило § 38 до тех пор, пока, пассажир не докажет перевозчику, что договор на перевозку был заключён и надлежащим образом оформлен. Лишь после, этого по §96 он имеет право при оплате 25% сбора на осуществление перевозки. Перевозчик же в такой ситуации обязан не оставаться пассивной стороной, а по требованию положения Воздушного кодекса должен «проявлять заботу» о

пассажирах (ст.81), то есть всячески стремиться помочь ему, в установлении факта наличия перевозочного документа.

Договор перевозки пассажира и его багажа предусматривает права и обязанности сторон, зарегистрированные в перечисленных нормативных документах (ВК и др.). Сами же стороны имеют право на согласование довольно узкого круга условий [10]. Пассажир, например, может выбирать маршрут, тип воздушного судна, номер рейса, дату вылета, остановки. Перевозчик также наделён определёнными правами он не обязан заключать договор на перевозки с каждым очередным лицом. Имеются определённые ограничения, чтобы стать пассажиром, по возрасту или состоянию здоровья, на что указывается в Правилах перевозки. Согласовав узкий перечень условий по выбору, стороны (перевозчик и пассажир) должны все остальные права и обязанности реализовывать исходя из перечисленных документов. Как уже отмечалось, в документах могут быть противоречия при определении одних и тех же прав и обязанностей. В частности, к сожалению, новый Кодекс не устранил противоречий между его положениями, определяющими право пассажира отказа от полёта и получения уплаченной за перевозку суммы (ст.82), и соответствующими положениями ст.16 и 17 Правил перевозки, а также ст.26 и 88 Правил применения тарифов. Если в ст.82 перечислены четыре основания при возникновении такого права и соответствующие основания для частичного возврата сумм, то в указанных статьях Правил их около 20. Конечно, в ВК СССР, где должны содержаться принципы определённых правовых институтов, нецелесообразно детально перечислять соответствующие основания. Для подобных случаев и создаются соответствующие ведомственные нормативные акты, поэтому правильнее было бы включить в ВК СССР следующее правило: «Пассажир имеет право отказаться от полета и получить обратно уплаченную за перевозку сумму в случаях, указанных в Правилах перевозки...» При создавшейся ситуации следует признать, что пассажир имеет отмеченное право, строго говоря, лишь в случаях, перечисленных в ст.82 Воздушного кодекса.

Одной из обязанностей перевозчика и пассажира является возложение на них договорной имущественной ответственности друг перед другой в случаях, указанных в Воздушном кодексе и Правилах перевозки. В отношении пассажира перевозчик несёт «...имущественную ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья» (ст.96 ВК). Следовательно, лишь за личный имущественный вред причиненный пассажиру, перевозчик несёт установленную законодательством имущественную ответственность. Последняя не возлагается, если вред не связан с повреждением здоровья пассажира, например, в случае опоздания к перевозке. Особенность имущественной ответственности, предусмотренной в ст.96, заключается в том, что она является повышенной. По общему правилу Советского законодательства ответственность возлагается лишь «при наличии вины (умысла или неосторожности), кроме случаев, предусмотренных законом или договором» (ст.37 Основ гражданского законодательства).* Однако ст.37 ВК предусматривает исключение из данного правила, имеющее место в отношении организаций и граждан, деятельность которых, как прямо указывается в законе, «связано о повышенной опасностью для окружающих» (транспортные организации) (ст.90 Основ). К таким организациям относятся и перевозчики, несущие ответственность независимо от того, имела ли вина в их поведении или нет. Более того, даже при наличии вины пассажира в форме неосторожности перевозчик должен нести ответственность в случае причинения пассажиру вреда, предусмотренного ст.96 ВК. Например, при взлёте, посадке или в особых случаях в полёте пассажир не пристегнул ремни, хотя и последовала соответствующая команда. Перевозчик будет нести ответственность по условиям ст.96 ВК, поскольку наступивший вред имел место по причине неосторожности пассажира пусть даже и грубой. Если последний виноват в причинении самому себе вреда умышленно, то есть когда он сознательно добивался, или допуская причинение указанного в ст.96 вреда (смерти или повреждения здоровья), ответственность с перевозчика может быть снята при условии, что этот перевозчик докажет наличие умысла в поведении самого потерпевшего.

По сравнению с железнодорожными, морскими и другими перевозчиками ответственность воздушного перевозчика является ещё более повышенной. По ст.90 Основ гражданского законодательства перевозчик освобождается от ответственности, если вред причинен по умыслу потерпевшего и в случае непреодолимой силы. Воздушный перевозчик может быть освобождён от ответственности лишь в том случае, если он докажет, что возникновению или увеличению вреда содействовала грубая неосторожность самого потерпевшего. Под непреодолимой силой понимаются явления, которые характеризуются объективной непредотвратимостью и чрезвычайностью.

В других, случаях, когда перевозчик докажет, что грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда в соответствии с общими нормами гражданского законодательства, размер возмещения должен быть уменьшен или в нем должно быть отказано (ст.96 ВК СССР).

Все перечисленные основания повышенной ответственности возлагаются на перевозчика лишь в период воздушной перевозки. Положительной особенностью нового Кодекса является определение в ст.96 пределов воздушной перевозки пассажира «с момента выхода пассажира на

перрон аэропорта для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир покинул перрон под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика».

Новеллой в Кодексе является определение принципов имущественной ответственности за причиняемый пассажиром вред в случае столкновения воздушных судов. Согласно ст.65 такую ответственность «несёт перевозчик по правилам настоящего Кодекса, причём он имеет право обратного требования (регресса), к другой стороне (сторонам), по вине которой (которых) причинен вред, в соответствии с п. 1 и 2 ч. 1 настоящей статьи.

В отношении багажа основным обязательством перевозчика перед пассажиром является доставка багажа в пункт назначения и ответственность в первую очередь за его сохранность. Причём важно иметь в виду, что в отличие от ответственности за вред, причинённый личности пассажира, ответственность «...за утрату, недостачу, или повреждение багажа с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю или передачи его согласно установленным правилам другой организации» (ст.97) наступает лишь при наличии вины перевозчика, умышленной или неосторожной. Основания для освобождения от ответственности, предусмотренные ст.97 ВК, являются частными, примерными, на что указывает и слово «в частности»: «В частности, перевозчик освобождается от ответственности...» и т.д.

В новом Кодексе ответственность перевозчика предусмотрена и при просрочке в его доставке (ст.101). Согласно этому новому правилу «за просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивает получателю штраф в размере 10 рублей за каждый день просрочки, но не свыше 80 рублей». При этом важно подчеркнуть, что штрафные санкции возлагаются лишь в том случае, если просрочка имела место по вине перевозчика. «В частности, перевозчик освобождается от ответственности, если просрочка произошла вследствие неблагоприятных метеорологических условий» (ст.101 ВК).

Договорная ответственность пассажира относится к его основным обязанностям. Она возникает в случаях, предусмотренных ст.108.

«Пассажиры обязаны возместить убытки, причинённые по их вине имуществу перевозчика и имуществу других лиц, за которое перевозчик несёт ответственность, в соответствии с общими нормами гражданского законодательства». Определение убытков, данное в ст.36 Основ гражданского законодательства, распространяется и на предусмотренные в ст.103 случаи: «Под убытками понимаются расходы, произведённые кредитором, утрата или повреждение его имущества, а также неполученные кредитором доходы, которые он получил бы, если бы обязательство было исполнено должником». В такой ситуации кредитором будет являться перевозчик, а должником – пассажир.

5.3. Договоры воздушной перевозки грузов и почты

«По договору воздушной перевозки груза или почты перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты, лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза или почты по установленному тарифу» (ст.76). Это определение ВК СССР содержит общее понятие договора воздушной перевозки груза и договора воздушной перевозки почты. Действительно, воздушная перевозка груза отличается от перевозки почты тем, что первая удостоверяется, грузовой накладной, а вторая – почтовой и контрагентами перевозчика (отправителем/получателем). Перевозка грузов и почты воздушным транспортом осуществляется по планам, утверждённым в установленном порядке. Это положение ст.73 Основ нашло отражение и в Воздушном кодексе (ст.84).

Воздушный транспорт как и всё народное хозяйство развивается по единому общегосударственному плану. План воздушных перевозок грузов и почты, является составной частью единого Государственного плана, поэтому плановые задания по перевозке грузов и почты обязательны для всех отправителей/получателей и перевозчиков. Неисполнение двусторонних обязательных плановых заданий влечёт за собой гражданско-правовую ответственность неисправной стороны (ст.73 Основ, ст.86 ВК). Однако имеются исключения из этого правила. «Перевозчик освобождается от ответственности за неподачу перевозочных средств, если это произошло вследствие стихийного бедствия, а также невозможности полётов воздушных судов из-за неблагоприятных метеорологических условий» (ст.87 ВК). Отправитель не несёт ответственности за непредъявление к перевозке груза или почты по причинам стихийных явлений, а также аварий на предприятиях отправителя, вызвавших прекращение производства на срок не менее трёх дней.

«Правилами перевозок почты могут быть предусмотрены и дополнительные основания освобождения отправителей от ответственности за непредъявление почты к перевозке» ст.87 ВК).

Под явлениями стихийного характера или стихийными бедствиями, освобождающими от ответственности, обычно понимаются заносы, наводнения, пожары или другие явления, которые невозможно было предотвратить и предвидеть.

Наряду с плановыми перевозками могут, перевозиться и не предусмотренные планом или предъявляемые сверх плана грузы и почта. Такие перевозки (ст.84 ВК) осуществляются по предварительным заявкам отправителей, принятым перевозчиком. В отношении этих перевозок

особенностью является то, что перевозчик не обязан принимать грузы и почту в тех случаях, если это может нанести ущерб для выполнения плановых перевозок грузов и почты.

«В случае систематического осуществления воздушных перевозок грузов или почты одного и того же отправителя в течение определённого периода перевозчик и отправитель могут заключить специальный договор, в котором должны быть определены условия, вытекающие из особенностей данных перевозок» (ст.85 ВК). Это относится и к плановым, и к не предусмотренным планом перевозкам.

В соответствии со ст.76 на перевозчика возлагается обязанность доставлять вверенный ему отправителем груз или почту в пункт назначения и выдавать их управомоченному на получение груза (почты) лицу. Отправитель должен, уплатить за перевозку груза или почты по установленному тарифу.

Кроме перечисленных, стороны договора наделяются множеством других обязанностей, закрепленных в Воздушном кодексе, Правилах перевозки, Правилах применения тарифов, Правилах перевозка почты и иных нормативных актах. Основные обязанности по договору перевозки грузов или почты перечислены в Воздушном кодексе. К обязанностям перевозчика относятся, в частности: доставка груза в пункт назначения в установленный срок (ст.92); предоставление перевозочных средств для восполнения недогруза (ст.86); обеспечение сохранности груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю или передачи его согласно установленным правилам другой организации...» (ст.98); извещение получателя о прибытии груза в его адрес (ст.94); уплата получателю штрафа, если груз доставлен в аэропорт назначения с просрочкой (ст.101); отказ в приеме груза к перевозке, если он предъявлен, в неисправной таре или упаковке либо в таре или упаковке, не соответствующих роду и свойствам груза либо условиям перевозки (ст. 89); возмещение грузополучателю материального ущерба при определенных условиях, если ущерб был причинен в результате утраты, недостачи или повреждения груза (ст.98), а органам связи - в результате утраты, повреждения или просрочки в доставке почты (ст.102).

К числу основных прав перевозчика можно отнести: заключение договора о систематических перевозках грузов и почты (ст.85); неподачу перевозочных средств вследствие стихийного бедствия, а также невозможности полетов воздушных судов из-за неблагоприятных метеорологических условий (ст.87); проверку правильности указанных отправителем в грузовой накладной точного наименования, и других требуемых сведений о грузе; проверку документов, требующихся в соответствии с санитарными, карантинными и иными правилами (ст.88); хранение груза у себя за счет и на риск отправителя при условии, что получатель не востребовал, прибывший груз в установленный срок или отказался от его приема; увеличение платы за хранение грузов в аэропорту до трехкратного размера в случае скопления их из-за несвоевременного вывоза получателями (ст.95).

Основными обязанностями отправителей и получателей являются:

для отправителей – сдача груза к перевозке точно по количеству/весу, размерам или объёму, указанным в грузовой накладной; передача перевозчику документов, требующихся в соответствии с нормативными актами; возмещение перевозчику или другому лицу, перед которым перевозчик несёт ответственность, вреда вследствие неправильности, неточности или неполноты касающихся груза сведений (ст.88 ВК);

для получателей – принятие и вывоз груза, прибывшего в его адрес в установленный срок (ст.94, 95);

для отправителей и получателей – возмещение убытков, причинённых по их вине имуществу перевозчика к имуществу других лиц, за которые перевозчик несёт ответственность (ст.103).

Отправитель и получатель наделяются определёнными правами, основными из которых являются: право, отправителя, не предъявлять к перевозке груз или почту, если это невозможно сделать вследствие стихийных явлений, а также аварий на предприятиях отправителя, вызвавших прекращение производства на срок не менее трёх дней (ст.87); отказ от перевозки и требование возврата груза; изменение указанного в грузовой накладной получателя груза до выдачи адресату; распоряжение грузом в случае непринятия его получателем или невозможности выдачи его получателю (ст.93). В случае требования возврата груза перевозчик обязан выдать груз отправителю, изъяв у него грузовую накладную и возвратив ему уплаченный тариф с удержанием предусмотренных правилами процентов провозной платы, и переоформить перевозочные документы, взыскав с отправителя за переадресовку сбор в соответствии с Правилами применения тарифов. Получатель имеет право отказаться от приёма прибывшего в его адрес повреждённого или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования его по первоначальному назначению (ст.94); требовать с перевозчика уплаты штрафа за просрочку в доставке груза. Отправитель и получатель могут считать груз утраченным и требовать соответствующего возмещения, если груз не был выдан получателю в течение 10 дней по истечении срока

доставки (ст.101). Однако, если груз прибыл по истечении указанного срока, получатель обязан принять груз и возратить уплаченную перевозчиком сумму за утрату груза (ст.101).

Одной из основных обязанностей сторон договора воздушной перевозки груза или почты является возложение на них ответственности за нарушение договорных обязательств. Это общее требование обязательственного права. В соответствии со ст.36 Основ гражданского законодательства «В случае неисполнения или не надлежащего исполнения обязательства должником он обязан возместить кредитору причиненные при этом убытки ...»

Авиационное предприятие как перевозчик несет ответственность за просрочку, а также вред, причиненный грузу к почте. За просрочку в доставке груза перевозчик платит получателю штраф в размере 5% платы за перевозку за каждый день просрочки, но не свыше 50% платы за перевозку. За просрочку в доставке почти штрафные санкции устанавливаются в размере ответственности органов связи перед отправителями или адресатами. В отношении груза просрочкой считается невыдача груза получателю в течение 10 дней по истечении срока доставки (ст.101). Далее груз считается утраченным. Интересно отметить что, например, на железной дороге груз считается утраченным по истечении 30 дней. Следовательно, к воздушному перевозчику установлены более жесткие требования.

В отношении просрочки в перевозке почты (ст.102) перевозчик, несет ответственность, если эта просрочка возникла «по вине перевозчика». Указание на вину как условие ответственности в случае просрочки в перевозке груза (ст.101) отсутствует. Тем не менее очевидно, что и в данной ситуации определение вины перевозчика обязательно. Если просрочка имела место по причине невиновного поведения перевозчика, нельзя на него возлагать штрафные санкции. Этот вывод следует из положения ст.37 Основ гражданского законодательства: ответственность нарушившего обязательство лица наступает лишь при наличии его вины за исключением случаев, прямо предусмотренных законом или договором. Отсутствие вины должно доказываться лицом, нарушившим обязательство, то есть перевозчиком.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза, а также за утрату и повреждение почты (ст.98, 102 ВК). Утрата груза или почты может быть полной или частичной. Частичная выражается в уменьшении объемов или размеров против сведений, указанных в перевозочных документах. В отношении грузов частичная утрата обычно имеет место при перевозке малогабаритных предметов, например, мелкого оборудования, товаров индивидуального пользования и т.д., переданных воздушному перевозчику на сохранность на время перевозки. Причиной полной или частичной утраты груза являются, как правило, мелкие хищения или кражи. Утрата груза может наступить в результате угона воздушного судна.

Под повреждением груза или почты понимается состояние возникшее в результате их перевозки, которое делает невозможным использование груза или почты по первоначальному назначению или снижает эффективность, возможность их использования. Повреждение груза может вызываться несвоевременной его отправкой. Именно скорость воздушного транспорта является важнейшим основанием обращения к услугам воздушных перевозчиков, поэтому большой процент в перевозках по воздуху составляют грузы, требующие быстрой доставки, в частности, скоропортящиеся продукты и т.д. Несвоевременная их доставка может причинить повреждение.

Специальными нормативными актами определяются условия перевозки воздушным транспортом взрывчатых веществ, оружия, боевых припасов, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных веществ и предметов; киносъёмочных и фотографических аппаратов, радиоаппаратуры и биноклей. Главное в перевозке этих веществ и предметов – более строгие меры к их упаковке. Воздушный перевозчик несет установленную законодательством имущественную ответственность за причинение отмеченного вреда грузу и почте, лишь при условии вины с его стороны в форме умысла или неосторожности. Перевозчик будет нести такую ответственность в отношении грузов «...если, не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения вреда или что такие меры невозможно было принять» (ст.98 ВК). Далее, перечисляются частные случаи освобождения его от ответственности. Перечень оснований освобождения неисчерпывающий, на что указывает слово «в частности». Следовательно, возможны и иные основания, на которые перевозчик может сослаться. Ему необходимо лишь доказать, что при наступивших обстоятельствах он принял все необходимые меры или такие меры-невозможно было принять.

«Перевозчик освобождается, от ответственности за недостачу груза, прибывшего в исправных таре, упаковке или контейнере и с исправными-пломбами отправителя, если предъявитель претензии или иска не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика» (ст.99 ВК). Различие между ст.98 и 99 заключается в том, что при наличии обстоятельств, перечисленных в ст.98, на перевозчика возлагается обязанность доказывать отсутствие его вины. Это общее требование обязательственного права (ст.37 Основ гражданского законодательства). Если установлено, что вред произошел в случаях, предусмотренных ст.99, обязанность доказывать наличия вины перевозчика возлагается уже на предъявителя претензии.

5.4. Договор международной воздушной перевозки

«Международной воздушной перевозкой признается всякая перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения, независимо от того, имелись ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

- 1) на территории двух государств;
- 2) на территории одного и того же государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства» (ст.115 ВК СССР).

«При международных воздушных перевозках пассажиров, багажа и грузов на гражданских воздушных судах СССР действуют общие положения о воздушных перевозках «пассажиров, багажа и грузов с изменениями и дополнениями, указанными в главе VIII Воздушного кодекса, «если иное не вытекает из международных договоров СССР. Международные воздушные перевозки почты осуществляются с соблюдением правил международных почтовых соглашений, заключенных СССР» (ст.116).

Формула «если иное не вытекает из международных договоров СССР» указывает на приоритет международных соглашений с участием СССР в разрешении правовых проблем международных воздушных перевозок. Важнейшим соглашением, в котором регламентируются основные права, обязанности и ответственность по договору международной воздушной перевозки, является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятая в октябре 1929г. в Варшаве. Участниками Варшавской конвенции являются более 100 государств, в том числе и СССР. Условно Конвенцию можно разделить, на пять разделов [7]:

- сфера применения и определение международной воздушной перевозки (ст.1-2);
- оформление договора перевозки; основные права и обязанности перевозчика, пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей (ст.3-16);
- постановления о комбинированных перевозках (ст.31);
- общие и заключительные постановления (ст.32-42).

В сентябре 1955 г. на дипломатической конференции по воздушному праву в Гааге был обсужден и принят Протокол о поправках к Варшавской конвенции. СССР также принимает участие в Протоколе.

Варшавская конвенция и Гаагский протокол унифицировали лишь основные правила международных воздушных перевозок, что следует из самого названия Конвенции. Более детально права, обязанности и ответственность по договору международной воздушной перевозки определяются национальными нормативными актами. С 1 апреля 1977 г. в СССР введены «Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов».

Договор международной воздушной перевозки пассажира и условия договора удостоверяются билетом, сдача багажа – багажной квитанцией. Основные требования к этим документам содержатся в ст.3 и 4 Варшавской конвенции с изменениями в Гаагском протоколе. Требования к грузовой накладной, удостоверяющей договор международной воздушной перевозки груза, определены в ст.5-9 Варшавской конвенции с изменениями в Протоколе. Важнейшим из них является наличие определенных сведений, необходимых для включения в перевозочные документы. Заметим, что как Конвенция (п.2 ст.3; п.4 ст.4; ст.9) и Протокол (п.«г» ст.3, п.«г» ст.4, ст.8), так и Воздушный кодекс СССР 1983г. (ч.3 ст.117) включают правило, по которому «отсутствие, неправильность или утрата» билета, багажной квитанции или грузовой накладной не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки. Но если перевозчик примет пассажира без выдачи проездного билета, багаж - багажной квитанции, а груз - грузовой накладной, «он не будет иметь права ссылаться на постановления настоящей Конвенции, освобождающие его от ответственности или ограничивающие таковую». Тем самым устанавливается своего рода санкция в отношении перевозчиков, допускающих устную форму договора международной воздушной перевозки. Вместе с тем, национальным законодательством устная форма договора может быть ограничена лишь определенными ситуациями, что и имеет место в Правилах международной воздушной перевозки Аэрофлота.

Заклучив договор, перевозчик и его контрагенты (пассажиры, грузоотправители/получатели) приобретают определенные права, обязанности и ответственность. Для перевозчика важнейшей обязанностью является, обеспечение всех возможных мер безопасности при воздушной перевозке. Сюда же можно отнести перевозку в согласованные пункты и соблюдение сроков. Некоторые обязанности прямо закреплены в юридических нормах, например, перевозка в установленные сроки (ст.19 Варшавской конвенции). Однако такая важнейшая обязанность, как обеспечение всех возможных мер безопасности, в отношении пассажиров непосредственно в нормативных актах не содержится. Вместе с тем на её договорный характер указывает то обстоятельство, что авиаперевозчик принимает эту обязанность на себя добровольно. Если он не в состоянии ее выполнить, по условиям Варшавской конвенции ничто не может помешать ему отказаться от заключения договора (с. 33 Варшавской конвенции).

Налагая на авиаперевозчика определенный комплекс юридических обязанностей, договор международной воздушной перевозки предполагает целый ряд его субъективных прав, основным

из которых является право требовать, от другой стороны надлежащего исполнения, условий договора [18]. Обладает ли авиаперевозчик правом отказа от уже заключенного договора? Ни в Варшавской конвенции, ни в Гаагском протоколе не закреплено это право, хотя оно неизменно вытекает из характера договорных отношений по перевозке. Исходя из практики международных авиаперевозок такой отказ может иметь место в следующих случаях объективного и субъективного характера:

1) при возникновении явлений, влияющих на безопасность полета. Здесь, в зависимости от характера и продолжительности стихийного или другого явления у перевозчика возникает право перенести вылет на другое время или отказаться от исполнения договора, если его исполнение невозможно;

2) при нарушении договора международной перевозки контрагентами, если оно также делает невозможным исполнение договора.

В национальном праве могут предусматриваться иные основания для отказа, например, согласно п.15.6 Правил международной перевозки, отказ может иметь место по требованию государственных органов.

Договор Международной воздушной перевозки в числе основных обязанностей перевозчика предполагает ответственность перед контрагентами за причиненный вред. Юридическое обеспечение надлежащего поведения авиаперевозчика предусматривается специальным положением в перевозочном документе, по которому «перевозка, выполняемая по настоящему договору, подчиняется правилам и ограничениям ответственности, установленным Варшавской конвенцией».

По ст.17 Конвенции перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения («причинения смерти или повреждения здоровья пассажира» по ст.121 ВК СССР), если несчастный случай, причиненный вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций по посадке и высадке.

На основании ст.18 конвенции перевозчик несет ответственность за вред, произошедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или груза («за утрату, недостачу или повреждение багажа или груза» по ст.122 ВК СССР), если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки («во время, когда багаж или груз находились под охраной перевозчика, не зависимо от того, имело ли это место на земле или на борту воздушного судна» ...).

Перевозчик отвечает также за вред, происшедший в результате опоздания (ст.18 Варшавской конвенции). В Конвенции понятие вреда не раскрыто. По Советскому законодательству возмещению подлежит лишь имущественный вред (ст.36 Основ гражданского законодательства). В частности, Аэрофлот несет ответственность за прямые убытки (ст.121, 122 ВК СССР, п.16.2 Правил международных перевозок). Неполученную прибыль Аэрофлот возмещать не обязан. Это правило распространяется как на пассажирские, так и на грузовые международные перевозки.

Обязательным условием ответственности авиаперевозчика является наличие вины с его стороны при причинении вреда, определенного в ст.17-19 Варшавской конвенции. В случае простой неосторожности материальная ответственность ограничивается 250 тыс. франков (ст.22 Варшавской конвенции с изменениями в Гаагском протоколе) в отношении каждого пассажира. Допускается заключение особого соглашения пассажира с перевозчиком об установлении более высокого предела ответственности. Согласно п.16.1 Правил международных перевозок в определенных случаях материальный предел ответственности может достигать 75 000 долларов. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается 5000 франков.

При перевозке зарегистрированного багажа и груза по ст.22 Варшавской конвенции применяются следующие пределы ответственности:

1) 250 франков с килограмма; 2), в случае особого заявления о заинтересованности в доставке, сделанного отправителем в момент передачи места с оплатой возможного дополнительного, сбора – в сумме, не превышающей объявленной, если только перевозчик не докажет, что она превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

2) Если вред причинен перевозчиком умышленно или по грубой неосторожности, отмеченные пределы ответственности не применяются (ст.25 Варшавской конвенции, ст.127 ВК СССР).

5.5. Чартер

В Воздушном кодексе Союза ССР 1983 г. предусматривается новая глава – «Чартер», имеющая отношение к внутригосударственным и международным воздушным перевозкам. Сущность чартера раскрывается в ст.134 Кодекса, согласно которой «По договору чартера (фрахтование воздушных судов) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты или для иных целей».

В международных отношениях договоры чартера заключаются Аэрофлотом с авиакомпаниями или туристическими фирмами [2]. В главе «Чартер», в основном, закреплены права и обязанности по этому виду договора. Так, фрахтовщик обязан своевременно предоставить вместимость воздушного судна и содержать воздушное судно в течение всего срока действия договора в состоянии, годном к использованию его для целей, предусмотренных договором. В интересах безопасности полета фрахтовщик (ст.135 ВК) наделяется правом переносить или отменять вылет. В этих же целях он наделяется рядом других прав.

Фрахтователь в свою очередь обязан прежде всего внести плату, предусмотренную договором, а также обеспечить своевременную доставку пассажиров. Багажа, груза и почты к месту отправления (ст.136 ВК).

Как фрахтовщик, так и фрахтователь несут друг перед другом ответственность лишь при наличии вины. Если сторона договора докажет, что неисполнение или ненадлежащее исполнение договора произошли не по их вине, от ответственности они освобождаются (ст.137 ВК).

Ответственность фрахтовщика перед пассажирами, отправителями и получателями определяется в зависимости от того, какая осуществлялась перевозка. При внутригосударственной перевозке фрахтовщик несет ответственность по правилам главы VII ВК СССР (Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты). Соответственно при осуществлении международных воздушных перевозок ответственность фрахтовщика будет рассматриваться по требованиям главы VIII Кодекса (Международные воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты).

ГЛАВА 6. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР В ОТДЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЯХ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА

6.1. Общая характеристика авиационных работ

В настоящее время гражданская авиация выполняет большой объем авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства. Ст.139 Воздушного кодекса СССР определила. Что выполнение этих работ возможно только по договорам с заинтересованными организациями. Гражданское и хозяйственное законодательство не содержат каких-либо правил, определяющих организационные принципы выполнения авиационных работ в интересах предприятия отдельных отраслей народного хозяйства. Ст.141 ВК СССР предоставляет Министерству гражданской авиации СССР по согласованию с заинтересованными министерствами, государственными комитетами и ведомствами право утверждать условия и типовые договоры на выполнение авиационных работ в отраслях народного хозяйства. Однако Основные условия и типовые договоры на выполнение авиационных работ в отраслях народного хозяйства непосредственно не определяют характер организационных отношений между подразделениями гражданской авиации и организациями, заинтересованными в выполнении авиационных работ. Сама же терминология, используемая в этих документах, например, «авиационные работы», «авиационное обслуживание», также не позволяют уяснить характер этих отношений. Правда, в нормативных актах МГА СССР, определяющих технологию выполнения этих работ, можно встретить термин «аренда воздушных судов». Эти документы и действующее законодательство не раскрывают смысловую нагрузку этого термина. В экономической энциклопедии термин «аренда» определен как «договор, по которому одна сторона (арендодатель, наймодатель) предоставляет другой стороне (арендатору, наймодателю) имущество во временное пользование за определенную плату» (М., «Политическая экономия», 1972). Анализ этого определения показывает, что при передаче, имущества в аренду арендатор приобретает его на правах пользователя и по истечении срока договора должен вернуть это имущество арендодателю. Использование переданного имущества в аренду осуществляется арендатором собственными силами в пределах условий договора аренды. За пользование полученным по договору аренды имуществом, а не в связи с другими обстоятельствами, арендатор выплачивает арендодателю определенные денежные суммы. Существующая практика выполнения авиационных работ и нормативные акты, регулирующие отношения авиационных предприятий и заказчиков по поводу выполнения авиационных работ в пользу заказчика, показывают, что авиационные предприятия ни при каких обстоятельствах не передают заказчикам воздушные суда на правомочиях пользования. В любых случаях эксплуатация воздушных судов осуществляется авиационным персоналом, состоящим в трудовых отношениях с авиационными предприятиями, а не с предприятиями-заказчиками. Тарифы на выполнение авиационных работ в отдельных отраслях на одного хозяйства устанавливают плату за осуществление именно авиационных работ, в пользу заказчиков, а не за пользование воздушным судном. Предприятия-заказчики авиационных работ заинтересованы не в воздушных судах и не в самих авиационных работах как таковых, а в продукте труда авиационных специалистов, который существует, как результат деятельности авиационного персонала с орудиями труда, к которым и относятся воздушные суда. В одних случаях этот продукт существует как материальный предмет в виде аэрoneгативом, номограмм, обработанных авиацией сельскохозяйственных угодий и т.п.; в другом-такой продукт существует в виде информации о

явлениях, имеющих место в материальных объектах, например, информация о пожарном состоянии лесов, о процессах, протекающих в аппаратуре при ее испытаниях в полетах, и т.п.; а в третьем – в виде полезного эффекта, создаваемого с помощью воздушных судов, который выражается в перемещении различных объектов из одного места в другое и который за пределами выполняемого полета не существует. Такой полезный эффект возникает при выполнении транспортно-связных полетов, в процессе выполнения полетов по оказанию медицинской помощи населению и т.п.

То обстоятельство, что в ряде случаев предприятия-заказчики для выполнения авиационных работ выделяют своих работников, никоим образом не влияет на вывод о том, что авиационные работы являются подрядными отношениями между авиационными предприятиями и заказчиками. Дело в том, что выделенные работники выполняют вспомогательные функции, не имеющие непосредственного отношения к самому выполнению полетов.

Таким образом, авиационные предприятия, выполняя авиационные работы в пользу заказчиков, выступают в роли подрядчиков, а сами отношения между авиационными предприятиями и заказчиками носят подрядный характер. Ст.350 Гражданского кодекса РСФСР дает определение договора подряда, по которому подрядчик обязуется выполнить на свой риск определенную работу по заданию заказчика из его или своих материалов, а заказчик, обязуется принять и оплатить выполненную работу. Определение договора подряда, охватывает все виды подрядных работ, возможные, в хозяйственных и гражданско-правовых отношениях. Эта формулировка, как и вся глава Гражданского кодекса о подряде, ничего не говорит о специфике подрядных отношений при выполнении авиационных работ.

В настоящее время выполнение авиационных работ регулируется следующими нормативными актами: Основными условиями на выполнение в народном хозяйстве, работ самолетами и вертолетами гражданской авиации СССР и типовыми договорами на эти работы., которые были введены в действие приказом МГА № 411 от 21 июля 1970г., а затем частично изменены указанием МГА № 747/У от 16 декабря 1982 г.; Основными условиями на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению с применением самолетов и вертолетов гражданской авиации и типовым договором на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению, утвержденные приказом МГА № 96 от 30 сентября 1964г.; Основными условиями на выполнение работ самолетами и вертолетами гражданской авиации СССР по охране лесов от пожаров и типовым договором на эти виды работ, введенными в действие с 1 января 1979г.; Основными условиями выполнения авиационных работ в сельском хозяйстве воздушными судами гражданской авиации, которые введены в действие 1 января 1982 г.; Основными условиями установки и эксплуатации нетабельной и съемной специальной аппаратуры на самолетах и вертолетах гражданской авиации (приказ МГА № 172 от 26 ноября 1982 г.); Типовым договором на авиационное обслуживание высокоширотных экспедиций в Арктике и Типовым договором на авиационное обслуживание советских антарктических экспедиций (приказ МГА №16 от 12 января 1972 г.) Споры, возникающие между авиационными предприятиями и заказчиками из ненадлежащего выполнения авиационных работ и заключения договоров на выполнение этих работ, в части, не определенной основными условиями и типовыми договорами, регулируются Положением о порядке предъявления и рассмотрения претензий предприятиями, организациями и учреждениями и урегулирования разногласий по хозяйственным договорам, которое было утверждено Постановлением Совета Министров СССР № 758 от 17 октября 1973г.

6.2. Порядок заключения договоров на выполнение авиационных работ.

Ст.140 Воздушного кодекса СССР определяла, что авиационные работы выполняются в соответствии с планами, в установленном порядке. Так, для выполнения авиационных работ по обслуживанию народного хозяйства министерства и ведомства представляют – в МГА в централизованном порядке до 5 января года, предшествующего выполнению работ, данные для обеспечения своевременного завоза горюче-смазочных материалов, необходимых для выполнения всех видов авиаработ, в аэропорты и на аэродромы гражданской авиации, расположенные в азиатской части СССР севернее Транссибирской железнодорожной магистрали, а также на островах морей Северного Ледовитого и Тихого океанов, сведения направляются в адрес управлений гражданской авиации, на территории которых будут производиться работы; до 15 мая года, предшествующего выполнению, аэрофотосъемки, – сведения, необходимые для заказа специальных сортов аэроплёнки; до 20 июня года, предшествующего выполнению работ, – заявки по всем видам авиационного обслуживания с указанием типов воздушных судов, видов и объемов, с их территориальным размещением, а по-аэрофотосъемочным работам – площади объектов, масштаб фотографирования, типы аэроплёнок и аэрофотоаппаратов; до 1 декабря года, предшествующего выполнению работ, – уточненные заявки на аэрофотосъемочные работы. Для других видов авиационных работ – другие сроки подачи заявок.

Договоры на выполнение авиационных работ заключаются между авиационными предприятиями и предприятиями-заказчиками в соответствии с типовыми договорами,

содержащими обязательные к исполнению сторонами пункты. При необходимости авиационные предприятия и организации могут вносить дополнительные условия, которые не должны противоречить типовым договорам. Основанием для заключения договора на выполнение авиационных работ в сельском хозяйстве является заявка предприятия-заказчика, представленная авиационному предприятию не позднее 1 июля года, предшествующего планируемому. Договоры на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению должны быть заключены, как правило, до 1 февраля на весь предстоящий к выполнению объем работ, текущего года. На другие виды авиационных работ договоры должны быть заключены до 1 марта – на весь предстоящий к выполнению объем работ текущего года. После 1 марта авиационные предприятия вправе частично и полностью отказаться от заключения договора на предусмотренные планом работы, если более поздний срок заключения договора не был заранее согласован. Положение о порядке предъявления и рассмотрения претензий предприятиями, организациями и учреждениями и урегулирования разногласий по хозяйственным договорам 1973 г. установило общий порядок разрешения разногласий между сторонами при заключении договоров, который состоит в том, что разногласия, возникающие между предприятиями при заключении договоров, рассматриваются руководителями или заместителями руководителей предприятий, или уполномоченными лицами. Если возникают возражения по условиям договора, предприятия, получившие проект, составляют протокол разногласий, о чём делают оговорку в договоре в 10-дневный срок и направляют другой стороне, протокол разногласий в двух экземплярах вместе с подписанным договором. Предприятия, получившие протокол разногласий, обязаны в течение 20 дней рассмотреть его (в необходимых случаях совместно с другой стороной), включить в договор все принятые предложения, а оставшиеся неурегулированными разногласия передать в этот же срок на рассмотрение арбитража или другого органа, которому подведомствен спор. Если предприятия, получившие протокол разногласий, в течение указанного срока не передадут оставшиеся неурегулированными разногласия на разрешение арбитража, предложения другой стороны по договору считаются принятыми. Основные условия выполнения авиационных работ в сельском хозяйстве воспроизводят этот порядок. В других документах этот порядок не указан. Пункт 20 Положения о порядке предъявления и рассмотрения претензий распространил его на все другие случаи возникновения разногласий, если специальные правила не устанавливают особой процедуры разрешения разногласий.

В случае необходимости изменения или расторжения договора предприятия направляют предложения об этом другой стороне по договору. Предприятия, получившие предложение об изменении или расторжении договора должны дать ответ и не позднее 10 дней после получения предложения. При недостижении соглашения об изменении или расторжении договора, а также в случае неполучения ответа спор между ними разрешается по заявлению заинтересованной стороны арбитражем. Основные условия на выполнение в народном хозяйстве работ самолетами и вертолетами гражданской авиации СССР предусмотрели последствия при полном или частичном отказе предприятий-заказчиков (независимо от причин) от заключения договоров уменьшения объема авиационных работ или досрочного прекращения работ по договору. В этом случае предприятия-заказчики должны возместить авиационным предприятиям подтвержденные документально фактические расходы, связанные с проведением мероприятий по подготовке к выполнению обусловленных работ. Такая же ответственность заказчиков предусмотрена и Основными условиями на выполнение работ самолетами и вертолетами гражданской авиации по охране лесов от пожаров.

6.3. Права и обязанности сторон по договору подряда на авиационное обслуживание

Авиационные работы выполняются только при условии использования воздушных судов заказчиком по прямому назначению, предусмотренному в договорах. В противном случае авиапредприятие имеет право расторгнуть договор. В то же время авиапредприятия при выполнении транспортных полетов в пользу заказчиков имеют право использовать свободный тоннаж при условии, если это не влияет на сроки и качество выполнения заявки заказчиков, а также использовать с письменного согласия предприятий-заказчиков воздушные суда по своему усмотрению в течении времени, свободного от полетов по заявкам предприятий-заказчиков. При необходимости оборудования воздушных судов съемочной и другой специальной аппаратурой работы по монтажу этой аппаратуры производятся в соответствии с Основными условиями установки и эксплуатации нетабельной и съемной специальной аппаратуры на самолетах и вертолетах гражданской авиации и другими документами МГА. Оборудование воздушных судов этой аппаратурой производится за счет заказчиков по фактическим затратам авиационных предприятий. Заказчики обязаны оборудовать и поддерживать в надлежащем состоянии временные аэродромы, обеспечивать своими силами охрану воздушных судов, доставлять своим транспортом на аэродром летный и технический состав, обеспечивать за наличный расчет летный состав жильем и питанием, завозить за свой счет горюче-смазочные материалы к месту предстоящих работ. На администрацию предприятий-заказчиков возлагается обязанность получения разрешений на

выполнение аэрофотосъемочных работ и всех других видов съемочных полетов. О получении разрешения администрация предприятий-заказчиков в письменном виде должна сообщить авиапредприятию за месяц до начала выполнения работ.

Наиболее подробно обязанности авиапредприятий и предприятий-заказчиков определены Основными условиями на выполнение авиационных работ в сельском хозяйстве. Для авиационных предприятий эти обязанности заключаются в предоставлении необходимого для производства авиационно-химических работ количества воздушных судов и их подготовке к работе, составлении плана их использования для качественного выполнения определенного договорами объема авиационно-химических работ в установленные агротехнические сроки; выделении необходимого числа подготовленных для выполнения работ экипажей; в обеспечении членов экипажей воздушных судов индивидуальными средствами защиты от ядохимикатов, обеспечение за свой счет лимитов горюче-смазочных материалов; обеспечении руководства выполнением авиационно-химических работ, их обеспечении радиосвязью и метеорологической информацией; консультации заказчиков по строительству взлетно-посадочных полос; инструктаже рабочих заказчика по технике безопасности на авиационно-химических работах.

В обязанности администрации предприятий-заказчиков авиационно-химических работ входит: обеспечение договорного объема работ необходимым количеством средств химизации в форме пригодной для авиационного применения; выделение рабочих для сигнализации и для работы на загрузочных площадках; перевозка горюче-смазочных материалов и имущества авиапредприятий к месту выполнения работ; сторожевая охрана воздушных судов; обеспечение авиационного персонала жилыми помещениями; выделение автотранспорта для подвозки авиационного персонала к месту работ; обеспечение рабочих спец-одеждой; приведение взлетно-посадочных полос в пригодное для эксплуатации состояние; выделение под авиационно-химическую обработку земельных участков; обеспечение карантинных мероприятий в районе обрабатываемых участков; медицинское обслуживание летного состава; выделение представителя по контролю выполнения и приемке работ.

Само выполнение авиационных работ в пользу предприятий-заказчиков представляет трудовую деятельность авиационного персонала, регламентируемую нормативными актами, утвержденными Министерством гражданской авиации. Эти акты носят юридический характер и являются обязательными для администрации предприятий-заказчиков. К ним относятся: руководства по авиационно-химическим, лесоавиационным, съемочным и другим работам.

Выполненные экипажем воздушного судна работы принимаются заказчиком и оформляются двусторонним актом. Такие акты составляются ежемесячно на выполненный объем работ. Окончание работ заказчиком также оформляется двусторонним актом. При составлении актов авиационное предприятие должно передать администрации предприятий-заказчиков материальные продукты труда: аэронегативы, негативы регистраторов вспомогательных приборов, номограммы и т.д. Если такая передача невозможна, проводится осмотр объектов. Осмотр проводится представителями авиационных предприятий и предприятий-заказчиков.

6.4. Порядок расчетов и ответственность сторон

Расчеты за выполненные авиационные работы по договору производятся администрацией предприятий-заказчиков в соответствии с тарифами, на выполнение авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства, утверждаемыми МГА. Основные условия и типовые договоры на выполнение авиационных работ предусмотрели наложение штрафных санкции за непредоставление или несвоевременное предоставление объемов авиационных работ, простой самолетов и вертолетов, несвоевременное прибытие самолетов и вертолетов к началу работ, указанного договором. Штрафы применяются к сторонам договора на выполнение авиационных работ за вину в их действиях. Штрафы применяются также и за просрочку оплаты счетов заказчиками.

При некачественном выполнении авиационных работ по вине авиапредприятия оно должно за свой счет устранить выявленные недостатки, а в случае невозможности их устранения – возместить предприятию-заказчику понесенные им затраты. Если авиационные работы выполнены некачественно по вине предприятий-заказчиков, нарушивших технологию, основные условия или обязательства по договору, а также при неблагоприятных метеорологических условиях, стихийных бедствиях, запретах на выполнение полетов временной непригодности к полетам аэродромов и т.п. авиапредприятия ответственности не. Несут и им выплачивается стоимость выполненных работ.

Независимо от взыскания штрафов каждая из сторон вправе требовать от другой возмещения убытков, причиненных невыполнением условий договора в части, не покрытой штрафом. Уплата штрафа и возмещение убытков не освобождает стороны от исполнения договоров на выполнение авиационных работ.

6.5. Разрешение споров между авиационными предприятиями и заказчиками при выполнении авиационных работ

Основные условия на выполнение авиационных работ не содержат правил, определяющих порядок рассмотрения споров по заключенным договорам. Типовые договоры содержат общее положение о разрешении споров в установленном законом порядке. Лишь типовый договор на выполнение аэрофотосъемочных работ детализирует это положение, указывая на то, что споры по техническим вопросам рассматриваются смешанными комиссиями с участием представителей заказчиков и авиации под председательством представителя Государственного геодезического надзора, по другим вопросам – в органах Госарбитража. Порядок рассмотрения споров по заключенным договорам предусмотрен Положением о порядке предъявления и рассмотрения претензий предприятиями, организациями и учреждениями и урегулирования разногласий по хозяйственным договорам №758 от 17 октября 1973 г. Это положение распространяется на все случаи рассмотрения споров между, авиапредприятиями и заказчиками. Исключение составляют споры, где заказчиком авиационных работ выступают колхозы. В этих случаях споры рассматриваются в судебном порядке, а во всех остальных действует претензионный порядок. Суть претензионного порядка состоит в том, что предприятия, имущественные права и законные интересы которые нарушены при выполнении авиационных работ, обязаны в течение двух месяцев с момента составления акта о ненадлежащем выполнении обязанностей по договору заявить претензию к ответчику. Претензия предъявляется в письменном виде. В ней указывается наименование предприятия, заявившего претензию, и предприятия, к которому она предъявляется, дата предъявления и номер претензии; обстоятельства, являющиеся основанием для предъявления претензии; доказательства, подтверждающие изложенные в претензии обстоятельства, ссылка на соответствующие нормативные акты; требования заявителя претензии; сумма претензии и ее расчет, платежные и почтовые реквизиты заявителя претензии; перечень прилагаемых к претензии документов и других доказательств. Претензия подписывается руководителем предприятия и вручается ответчику. Заявленная претензия должна быть рассмотрена в течение двух месяцев. При рассмотрении претензии надлежит проверить законность предъявляемого требования, удовлетворить обоснованные требования заявителя и в письменном виде уведомить его о результатах. В случае полного или частичного отказа в удовлетворении претензии или неполучения в срок ответа заявитель вправе предъявить иск в арбитраж или иной орган, которому подведомствен спор.

Ст.142 ВК СССР предусмотрела ответственность авиационного предприятия за вред, причиненный, людям и имуществу во время выполнения авиационных работ. Если причиняется смерть или повреждается здоровье третьих лиц воздушным судном, находящимся в полете, или предметом, выпавшим из него, авиапредприятие обязано возместить вред в полном объеме, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего. В случае причинения смерти или повреждения здоровья представителям предприятий-заказчиков, утраты, недостачи или повреждения их багажа, а также утраты, недостачи или повреждения грузов, перевозимых на воздушных судах при выполнении авиационных работ, ответственность авиационного предприятия наступает по правилам ст.96-98 ВК СССР.

ГЛАВА 7. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

7.1. Административные правонарушения на воздушном транспорте

Кодексы союзных республик об административных правонарушениях предусматривают ряд действий являющихся административными проступками в сфере деятельности гражданской авиации. Все эти проступки можно разделить на пять групп.

В первую входят административные правонарушения в области охраны труда работников гражданской авиации. Ответственность за нарушение законодательства о труде и правил по охране труда предусмотрена ст.41 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях, в соответствии с которой должностные лица, виновные в нарушении этих правил, подвергаются штрафу в размере до пятидесяти рублей. Эти дела рассматривают правовые и технические инспекторы труда территориальных комитетов профсоюзов.

Часть 2 ст.43 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях установила ответственность за нарушение санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических правил на воздушном транспорте. В силу этой статьи граждане подвергаются штрафу в размере до тридцати рублей, а должностные лица – от десяти до пятидесяти рублей. Рассмотрение этих дел входит в компетенцию Главного государственного санитарного врача СССР и его заместителей.

Вторую группу образуют административные правонарушения в области охраны окружающей природной среды (загрязнение и засорение вод, нарушение водоохранного режима на водосборах, вызывающее их загрязнение, водную эрозию почв и другие водные явления), предусмотренные ст.57 ч.1 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях. В силу этой статьи граждане подвергаются штрафу в размере до пятидесяти, а должностные лица до ста рублей. Эти дела

рассматривают органы по регулированию использования и охране вод системы Министерства мелиорации и водного хозяйства СССР.

Ст.51 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях определила наложение штрафа на должностных лиц в размере до ста рублей за порчу сельскохозяйственных и других земель; загрязнение их производственными и иными отходами и сточными водами.

Ответственность за повреждение сенокосов и пастбищных угодий на землях государственного лесного фонда предусмотрена ст.68 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях. В силу этой статьи на граждан налагается штраф в размере до десяти рублей, а на должностных лиц – до пятидесяти.

Ст.71 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях предусматривает наложение штрафа на должностных лиц в размере до ста рублей за повреждение леса сточными водами, химическими веществами, промышленными коммунально-бытовыми выбросами, отходами и отбросами, влекущее его заболевание или усыхание.

Уничтожение полезной для леса фауны предусмотрено ст.75 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях, в силу которой на граждан налагается штраф в размере до десяти рублей, а на должностных лиц – до пятидесяти. Рассмотрение этой группы дел возложено на административные комиссии при исполнительных комитетах Советов, народных депутатов.

За превышение нормативов предельно допустимых выбросов или временно согласованных выбросов загрязняющих веществ в атмосферу; превышение нормативов предельно допустимых вредных физических воздействий на атмосферный воздух; выброс загрязняющих веществ в атмосферу без разрешения специально уполномоченных на то государственных органов; вредное физическое воздействие на атмосферный воздух без разрешения на то специально уполномоченных на государственных органов в случаях, когда получение такого разрешения необходимо в соответствии с законодательством Союза ССР, ст.77 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях предусмотрела предупреждение или наложение штрафа на должностных лиц в размере до ста рублей.

Ответственность за выпуск в эксплуатацию самолетов и других передвижных средств и установок у которых содержание загрязняющих веществ в выбросах, а также уровень шума, производимого ими при работе, превышают установленные нормативы, предусмотрена ст.80 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях. В соответствии с этой статьей должностные лица предупреждаются или на них налагается штраф в размере до ста рублей.

В случае нарушения правил транспортировки, хранения и применения средств защиты растений, стимуляторов их роста, минеральных удобрений и других препаратов повлекшего или могущего повлечь загрязнение атмосферного воздуха, ст.83 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях предусмотрела предупреждение или наложение на граждан в размере до пятидесяти рублей и предупреждение или наложение штрафа на должностных лиц до ста рублей.

Если не выполняются предписания органов, осуществляющих государственный контроль за охраной атмосферного воздуха, ст.34 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях установила, что граждане предупреждаются или на них налагается штраф в размере до тридцати рублей, а должностные лица предупреждаются или на них налагается штраф в размере до пятидесяти рублей. Дела этих категорий рассматриваются Главным государственным санитарным врачом СССР и его заместителями, а также главными государственными санитарными врачами союзных республик, и их заместителями.

Третью группу образуют нарушения ветеринарно-санитарных правил. В случае вывоза из аэропортов или пограничных пунктов из зарубежных стран материалов, непрошедших карантинную проверку и соответствующую обработку, в силу ст.98 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях граждане подвергаются штрафу до десяти рублей, а должностные лица - до пятидесяти. Эти дела рассматриваются административными комиссиями при исполнительных комитетах Советов народных депутатов.

Если нарушаются правила по карантину животных и другие ветеринарно-санитарные правила, предусмотренные, Ветеринарным уставом Союза ССР, а также решениями местных Советов народных депутатов и их исполнительных комитетов по вопросам борьбы с эпизоотиями, то в силу ст.101 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях граждане подвергаются штрафу до десяти рублей, а должностные лица – до пятидесяти. За нарушение этих правил на воздушном транспорте штраф взыскивается должностными лицами органов Государственного ветеринарного надзора на месте.

Четвертую группу образуют административные правонарушения на воздушном транспорте. Эта группа правонарушений частично воспроизводится в ст.143-149 ВК РСФСР.

Ст.105 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях посвящена нарушению правил безопасности полетов. Смысловая нагрузка термина «безопасность полетов» довольно емкая. Сюда относятся правила, обеспечивающие непосредственно безопасность полетов, а также определяющие порядок использования воздушного пространства, находящегося под

суверенитетом СССР, нарушение которых также влияет на безопасность полетов. Ответственность за нарушение правил безопасности полетов определена ст.105 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях которая, установила, что размещение в районе аэродрома каких-либо знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, или сжигание пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта (аэродрома), или устройство объектов, способствующих массовому скоплению птиц, опасных для полетов воздушных судов, влечет наложение штрафа на граждан в размере до тридцати рублей и на должностных лиц от десяти до пятидесяти. Невыполнение правил о размещении ночных и дневных маркировочных знаков или устройств на зданиях и сооружениях влечет наложение штрафа на граждан в размере от тридцати рублей и на должностных лиц от десяти до пятидесяти. Повреждение аэродромного оборудования, аэродромных знаков, воздушных судов и их оборудования влечет наложение штрафа в размере до пятидесяти рублей. Проход или проезд без надлежащего разрешения по территории аэропортов (кроме аэровокзалов), аэродромов, объектов радио- и светообеспечения полетов влечет наложение штрафа в размере до тридцати рублей. Административная ответственность за нарушение порядка использования воздушного пространства, находящегося под суверенитетом СССР, ни в ВК СССР, ни в Кодексе РСФСР об административных правонарушениях не предусмотрена.

Ст.108 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях определила административную ответственность за нарушение правил международных полетов. В силу этой статьи нарушение правил международных полетов влечет наложение штрафа в размере от ста до двухсот рублей.

Ответственность за нарушение правил перевозки опасных веществ и предметов на воздушном транспорте предусмотрена ст.106 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях. Граждане подвергаются штрафу в размере от десяти до пятидесяти рублей, с возмездным изъятием или конфискацией указанных веществ и предметов или без таковых, а должностные лица – в размере от двадцати до пятидесяти рублей.

Статья 107 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях определила ответственность за нарушение правил поведения на воздушном судне. Противоправными действиями на воздушном судне признаются: невыполнение распоряжения командира судна, что влечет предупреждения или наложение штрафа в размере от десяти до пятидесяти рублей; нарушение правил фотографирования, киносъемки и пользования средствами радиосвязи с борта воздушного судна, что влечет предупреждение или наложение штрафа в размере до тридцати рублей с конфискацией пленки.

Нарушение правил пожарной безопасности, установленных на воздушном транспорте, в соответствии со ст.113 ч.2 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях, влечет наложение штрафа на граждан в размере до тридцати рублей и на должностных лиц от десяти до пятидесяти рублей.

За безбилетный полет пассажиры в соответствии со ст.128 ч.2. Кодекса РСФСР об административных правонарушениях подвергаются штрафу в размере до двадцати рублей. Уплата штрафа не освобождает пассажира от оплаты стоимости полета (ст.148).

Ответственность за нарушение правил, направленных на обеспечение сохранности грузов на воздушном транспорте, предусмотрена ст.130 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях, по которой повреждение пломб и запорных устройств контейнеров, срыв с них пломб, повреждение отдельных грузовых мест и упаковки, пакетов, а также ограждений складов, которые используются для выполнения операций, связанных с перевозкой грузов на воздушном транспорте, влечет наложение штрафа в размере до тридцати рублей. Повреждение контейнеров и транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов, влечет наложение штрафа в размере до пятидесяти рублей. Дела этой категории рассматриваются в соответствии с действующим законодательством должностными лицами органов воздушного транспорта, внутренних дел и государственного пожарного надзора. Перечень должностных лиц органов воздушного транспорта, которым предоставлено право рассматривать дела об административных правонарушениях, устанавливается Советом Министров СССР. В настоящее время такой перечень не утвержден. Право наложения штрафов за эти правонарушения по линии органов внутренних дел предоставлено начальникам органов внутренних дел и их заместителям. За нарушение правил пожарной безопасности на воздушном транспорте штрафы налагаются начальником Главного управлений пожарной охраны Министерства внутренних дел СССР и его заместителями.

Ст.138 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях установила административную ответственность должностных лиц за нарушение правил приобретения, установки, строительства и эксплуатации радиоэлектронных средств, правил использования радиочастот, норм радиоизлучений и допустимых индустриальных помех радиоприему. В силу этой статьи на должностных лиц налагается штраф до тридцати рублей. При повторном в течение года нарушении этих правил, после наложения штрафа, а также при совершении нарушений, повлекших создание помех радиоприему, должностные лица подвергаются штрафу в размере до пятидесяти рублей.

Право рассмотрения этих дел предоставлено органам Государственной инспекции электросвязи системы Министерства связи СССР.

Пятую группу образуют нарушения при выполнении международных полётов.

Ст.186 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях установила: неостановка прибывшего из-за границы или отправляющегося за границу транспорта в месте расположения таможенного учреждения для осуществления таможенного контроля; самовольная перемена места стоянки или остановка транспорта при следовании от Государственной границы СССР в таможенное учреждение, хотя бы и после осмотра транспорта таможенным учреждением; непредставление таможенному учреждению в соответствующих случаях по прибытии из-за границы транспорта письменного показания, передаточной ведомости или генеральной декларации, либо представление этих документов без указания в них требуемых сведений; непредставление багажных списков и списков пассажиров, а также недоставление по назначению таможенных документов, врученных для передачи соответствующему таможенному учреждению; вскрытие или переупаковка груза без разрешения таможенного учреждения; погрузка, перегрузка или выгрузка груза без разрешения таможенного учреждения; отправление транспорта без разрешения таможенного учреждения; непоказание мест, в которых заключается оружие, взрывчатые и легковоспламеняющиеся вещества; повреждение пломб или печатей, наложенных таможенным учреждением на люки, помещения или отдельные грузовые места; выдача без разрешения таможенного учреждения ввезенных из-за границы грузов из складов государственных транспортных организаций или приписных складов влечет наложение штрафа на граждан в размере до десяти рублей и на должностных лиц – до пятидесяти. Ст.187 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях определила понятие контрабанды и установила административную ответственность за ее совершение. Под контрабандой понимается незаконное перемещение через Государственную границу СССР грузов (товаров, ценностей и иных предметов), то есть перемещение грузов, помимо таможенных учреждений, с нарушением требований Таможенного кодекса СССР или с сокрытием от таможенного контроля, а также хранение, перемещение, продажа и покупка таких грузов на территории СССР и т.д. Совершение этих действий влечет наложение штрафа, на граждан в размере до пятидесяти рублей и на должностных лиц – до ста рублей с конфискацией предметов контрабанды, а также перевозочных средств, предназначенных для перемещения предметов контрабанды через Государственную границу СССР, или их сокрытия, независимо от времени их обнаружения. Дела, образующие эту группу правонарушений, рассматривают таможенные органы.

7.2. Производство, по делам об административных правонарушениях на воздушном транспорте

Основы и кодексы союзных республик об административных правонарушениях установили, что задачами производства по делам об административных правонарушениях являются: своевременное, всестороннее, полное и объективное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в точном соответствии с законодательством, выявление причин и условий, способствующих совершению административных правонарушений, предупреждение правонарушений, укрепление социалистической законности. Выполнение, этих задач осуществляется в процессе производства по делу об административном правонарушении лицами, на которых возложена обязанность расследования этих правонарушений. Доказательствами по делу об административном правонарушении являются любые фактические данные, на основе которых в определенном законом порядке органы (должностные лица) устанавливают наличие или отсутствие административного правонарушения, виновность данного лица в его совершении и иные обстоятельства, имеющие значение правильного разрешения дела. Эти данные устанавливаются протоколом об административном правонарушении, объяснениями лица, привлекаемого к ответственности, показаниями свидетелей, потерпевшего, заключением эксперта, вещественными доказательствами, протоколом об изъятии вещей и документов и др. Собранные доказательства должны быть оценены. Должностное лицо, расследующее правонарушение, должно оценить доказательства по своему внутреннему убеждению, основанному на всестороннем полном и объективном исследовании всех обстоятельств дела в их совокупности, руководствуясь законом и социалистическим правосознанием. О совершении административного правонарушения составляется протокол должностным лицом или представителем общественной организации или органа общественной самодеятельности. В протоколе необходимо указать дату и место его составления, должность, фамилию, имя, отчество лица, составившего протокол; сведения о личности нарушителя: место, время совершения и существо административного правонарушения; нормативный акт, предусматривающий ответственность за данное правонарушение; фамилии, адреса свидетелей и потерпевших; объяснение нарушителя; иные сведения, необходимые для разрешения, дела. Протокол подписывается лицом, его составившим, и лицом, совершившим административное правонарушение; свидетелями и потерпевшими, если они есть. Лицо, совершившее правонарушение, вправе представить прилагаемые к протоколу объяснения и

замечания по содержанию протокола. Протокол направляется органу (должностному лицу), уполномоченному рассматривать дела об административных правонарушениях.

При нарушении установленных на воздушном транспорте санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических правил (ст.43 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях); правил по карантину животных и других ветеринарно-санитарных правил, если их нарушение произошло на воздушном транспорте (ст.101 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях); правил безопасности полетов (ст.105 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях); правил перевозки опасных веществ и предметов на воздушном транспорте (ст.106 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях); правил поведения на воздушном судне (ст.107 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях); правил пожарной безопасности на воздушном транспорте (ст.107 ч.2 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях), а также при безбилетном полете пассажиров (ст.128 ч.2 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях) протокол на составляется. В этих случаях штраф с нарушителя взимается на месте совершения административного правонарушения с выдачей нарушителю квитанции установленного образца. В случае неуплаты штрафа нарушителем или если он оспаривает налагаемое на него взыскание, должен быть составлен протокол. Если невозможно установить личность нарушителя и нет свидетелей, которые могут сообщить необходимые данные о нем, нарушитель может быть доставлен в милицию.

В целях обеспечения безопасности полетов проводится личный осмотр пассажиров, ручной клади и багажа. Общие правила проведения личного досмотра и досмотра вещей определены ст.243 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях. Личный досмотр производится уполномоченным лицом одного пола с досматриваемым и в присутствии двух понятых того же пола. Досмотр ручной клади и багажа осуществляется, как правило, в присутствии пассажиров. В случаях, не терпящих отлагательства, багаж подвергается досмотру с участием двух понятых в отсутствие пассажиров. Порядок проведения такого рода досмотров на воздушном транспорте установлен Правилами производства досмотра ручной клади, багажа, и личного досмотра пассажиров гражданских воздушных судов в целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей этих судов, утвержденными Постановлением Совета Министров СССР от 16 июня 1978 г. №484с изменениями, внесенными постановлением Совета Министров СССР от 21 февраля 1980 г. №160 «Об участии органов гражданской авиации и милиции в производстве досмотра ручной клади, багажа и личного досмотра пассажиров гражданских воздушных судов в аэропортах, в которых осуществляется пограничный и таможенный контроль».

Обнаруженные при личном досмотре и досмотре багажа вещи, запрещенные к провозу на воздушном транспорте, подлежат изъятию. Они хранятся до рассмотрения дела. При изъятии вещей, запрещенных к провозу на воздушном транспорте, составляется протокол или делается соответствующая запись в протоколах об административном правонарушении. Дела об административных правонарушениях в сфере деятельности гражданской авиации рассматриваются в пятнадцатидневный срок со дня получения должностным лицом, правомочным рассматривать, дело протокола и других материалов дела. Ст.35 Основ об административных правонарушениях определила права лиц привлекаемых к административной ответственности. Эти лица вправе знакомиться с материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства; при рассмотрении дела пользоваться юридической помощью адвоката, выступать на родном языке; обжаловать постановления по делу. Дело об административном правонарушении рассматривается в присутствии лица, привлекаемого к административной ответственности. В отсутствие этого лица дело может быть рассмотрено в случае, когда имеются данные о своевременном его уведомлении о месте и времени рассмотрения дела. Дела об административных правонарушениях рассматриваются открыто. При рассмотрении дел должностное лицо обязано выяснить: было ли совершено административное правонарушение; виновно ли данное лицо в его совершении, подлежит ли оно административной ответственности, имеются ли обстоятельства, смягчающие или отягчающие ответственность, причинен ли имущественный ущерб, имеются ли основания для передачи материалов об административном правонарушении на рассмотрение товарищеского суда и других общественных организаций. При установлении в действиях правонарушителя признаков преступления должностное лицо обязано передать материалы дела прокурору. Рассмотрев дело об административном правонарушении, должностное лицо выносит постановление по делу, которое должно содержать: наименование органа (должностного лица) вынесшего постановление; дату рассмотрения дела; сведения о лице, в отношении которого рассматривается дело; изложение обстоятельств, установленных при рассмотрении дела; указание на нормативный акт, предусматривающий ответственность за данное правонарушение; принятое по делу решение. В постановления по делу должен быть решен вопрос об изъятых вещах и документах. Постановление объявляется немедленно по окончании рассмотрения дела. Копия постановления в течение трех дней под расписку вручается лицу, в отношении которого оно вынесено. Постановление по делу об административном правонарушении в течение десяти дней со дня вынесения постановления может

быть обжаловано лицом, в отношении которого оно вынесено, а также – потерпевшим. Постановление о наложении административных взысканий в виде штрафа в сфере деятельности гражданской авиации обжалуется в вышестоящий орган (должностному лицу) или в районный (городской) народный суд, решение которого является окончательным. Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении может быть подана⁸ в течение десяти дней со дня вынесения постановления о наложении административного взыскания. Должностное лицо рассматривает жалобу в десятидневный срок. При рассмотрении жалобы должно быть принято одно из следующих решений: постановление остается без изменения, а жалоба без удовлетворения; постановление отменяется и дело, направляется на новое рассмотрение; постановление отменяется и дело прекращается; мера взыскания изменяется в пределах, предусмотренных нормативным актом об ответственности за правонарушение, с тем, чтобы, взыскание не было усилено.

Штраф должен быть уплачен не позднее пятнадцати дней со дня вручения постановления о наложении штрафа, а в случае обжалования постановления – не позднее пятнадцати дней со дня уведомления об оставлении жалобы без удовлетворения. Если штраф в установленные сроки не будет уплачен, он взыскивается в принудительном порядке. Не подлежит исполнению постановление о наложении административного взыскания, если оно не было исполнено в течение трех месяцев со дня его вынесения.

ССЫЛКИ:

[1]. Нормы лётной годности подразделяются на международные и национальные. Чикагская конвенция (ст.33) и Приложение 8 «Летная годность воздушных судов» определяют минимально обязательные требования к воздушным судам государств – членов ИКАО. Национальные нормы лётной годности разработаны в США, Англии, Франции, Австралии и СССР [14].

[2]. И соответствующие статьи УК других союзных республик.

Литература:

1. Актуальные вопросы международного воздушного права. Под ред. А.С. Пирадова. – М.: 1973.
2. Афанасьев В.П. Международные отношения в области гражданской. – М.: 1983.
3. Аэродромы гражданской авиации. Термины и определения. ГОСТ 23071-78. – М.: 1978.
4. Большая Советская Энциклопедия. Изд.3.
5. Волков М.М. Воздушное право. – Л.: 1972.
6. Волков М.М. Экипаж воздушного судна гражданской авиации. – Л.: 1972.
7. Дежкин В.Н. Правовое регулирование международных воздушных перевозок. – Л.: 1982.
8. Дежкин В.Н. Игнатова Н.С. К определению международного воздушного права. – «Вестник Ленинградского университета», 1983, №17.
9. Игнатова Н.С. Правовой статус воздушных судов по международному праву – «Вестник Ленинградского университета», 1978, № 17.
10. Крылов С.Б. Воздушное право СССР. Вып. I. – Л.: 1983.
11. Колосов Ю.М. Правовые вопросы безопасности гражданской авиации. – «Международная жизнь», 1974, №3.
12. Малеев Ю.Н. Воздушное пиратство – вне закона. – «Человек и закон», 1974, №3.
13. Международное воздушное право. Кн.1. Под ред. А.П. Мовчан. – М.: 1980.
14. Международное воздушное, право. Кн.2.Под ред. А.П.Мовчан, О.Н. Садикова. – М.: 1981.
15. Перетерский И.С. Договоры воздушной перевозки. – М.: 1924.
16. Перетерский И.С. Воздушное право. – М.: 1923.
17. Шоукросс, Бьюмонт. Воздушное право. – М.: 1957.
18. Штипельман А.А. Основы советского законодательства. – М.: 1940.