

В настоящей работе освещаются правовые вопросы, касающиеся гражданских воздушных судов СССР. Работа является учебным пособием для слушателей Высшего авиационного училища гражданской авиации, изучающих курс советского воздушного права, а также для командно-руководящего состава МГА СССР, связанного с эксплуатацией воздушных судов.

## **§1. ПОНЯТИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА**

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что к гражданским воздушным судам относятся все летательные аппараты как легче, так и тяжелее воздуха, за исключением летательных аппаратов, входящих в состав Вооруженных Сил Советского Союза. [1]

Обычно под летательным аппаратом понимается любой аппарат, который может держаться в воздухе благодаря реакции последнего. [2]

К летательным аппаратам тяжелее воздуха относятся аппараты, осуществляющие полеты в результате действия аэродинамических сил. Аппараты, поддерживаемые в воздухе главным образом в результате аэростатических сил (плавучести в воздухе), относятся к летательным аппаратам легче воздуха.

Не относятся к гражданским воздушным судам летательные аппараты, входящие в состав вооруженных сил.

Воздушными судами, входящими в состав вооруженных сил, считаются летательные аппараты, которые:

- 1) принадлежат к военно-воздушным силам данного государства;
- 2) имеют внешние знаки, отличающие военные воздушные корабли его национальности;
- 3) имеют экипаж из военнослужащих.

В Советском Союзе к военным воздушным судам относятся летательные аппараты, входящие в состав Военно-Воздушных Сил СССР. Национальный знак ВВС СССР изображается в виде пятиконечной звезды красного цвета, нанесенной на воздушное судно. Командиром военного воздушного судна и членами его экипажа являются лица, находящиеся в кадрах Вооруженных Сил СССР.

При анализе определения гражданского воздушного судна, данного в ст.9 ВК СССР, требует уточнения слово «все» («все летательные аппараты»). Это слово может привести к выводу, что любой аппарат, если он является летательным аппаратом (т.е. может держаться в воздухе благодаря реакции последнего) и не входит в состав вооруженных сил, считается гражданским воздушным судном. Однако это не так. Совершенно очевидно, что авиационные модели, воздушные змеи и т.д. не являются гражданскими воздушными судами. Слово «судно» (корабль) означает транспортное средство, предназначенное для перевозки людей и грузов. Значит и воздушным судном признается лишь летательный аппарат, являющийся транспортным средством для перевозки людей и грузов. Поэтому слово «все», употребленное в ст.9 ВК СССР, по нашему мнению, следует понимать как все летательные аппараты, предназначенные для воздушных перевозок и других целей, предусмотренных ст.4 ВК СССР. [3]

Понятия «воздушное судно» и «летательный аппарат» не во всех странах совпадают. Так, в Англии согласно акту о воздушной навигации 1949 г. понятие «воздушное судно» шире, чем понятие «летательный аппарат». К летательным аппаратам по этому закону относятся воздушные суда тяжелее воздуха, снабженные механическим двигателем. [4]

В капиталистических странах, где средства производства являются частной собственностью, в отношении гражданских воздушных судов применяется термин «частные воздушные суда». По своему значению этот термин равнозначен термину «гражданское воздушное судно».

Чикагская конвенция 1944 г. предусматривает деление всех воздушных судов на две группы: государственные воздушные суда и частные воздушные суда. В соответствии со ст.3 Конвенции государственными воздушными судами являются «воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах». Таким образом, основанием для отнесения воздушного судна к государственным судам служит характер использования воздушного судна. [5]

К частым воздушным судам относятся воздушные суда, эксплуатируемые государственными авиакомпаниями, акционерными обществами, а также отдельными лицами.

Советские гражданские воздушные суда во время их нахождения за границей рассматриваются законодательством капиталистических стран как частные воздушные суда, хотя они и составляют государственную социалистическую собственность СССР и являются государственными воздушными судами в нашем понимании этого слова.

## §2. КЛАССИФИКАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Классификация гражданских воздушных судов имеет большое практическое значение. Она дает возможность изучить особенности, специфику применяемых в гражданской авиации летательных аппаратов, установить их внутреннее единство, а также различия между ними.

Под классификацией гражданских воздушных судов мы понимаем распределение летательных аппаратов по группам в зависимости от общих существенно важных признаков сходства и различия. Для правильной классификации следует избирать из всего многообразия признаков наиболее существенные.

В данной работе мы рассмотрим лишь некоторые, наиболее общие виды классификации гражданских воздушных судов.

С точки зрения конструктивных особенностей по принципу действия все воздушные суда можно классифицировать следующим образом (табл. 1).

Таблица 1

Летательные аппараты	
Легче воздуха	Тяжелее воздуха
Без двигателя	
Свободные аэростаты Привязные аэростаты	Планеры
С двигателем	
Дирижабли	Самолеты Вертолеты Автожиры Орнитоптеры

Самолетом (Aeroplane) называется летательный аппарат тяжелее воздуха с двигателем. Полет самолета осуществляется главным образом в результате действия аэродинамических сил на неподвижные плоскости.

Вертолет (Helicopter) – это летательный аппарат тяжелее воздуха, осуществляющий полет благодаря реакции воздуха от одного или нескольких несущих винтов, вращающихся от двигателя вокруг соответствующих вертикальных осей.

Автожир (Giroplan) – это летательный аппарат тяжелее воздуха, поддерживаемый в полете реакцией воздуха от одного или нескольких несущих винтов, вращающихся свободно вокруг соответствующей вертикальной оси. [6]

Орнитоптер (Ornithopter) – это летательный аппарат тяжелее воздуха, поддерживаемый в полете главным образом в результате реакции воздуха на плоскости, которым сообщается движение (машущие крылья).

Планер (Glider) – это летательный аппарат тяжелее воздуха без двигателя. Полет планера осуществляется главным образом в результате действия аэродинамических сил на неподвижные плоскости.

Дирижабль (Airship) – это летательный аппарат легче воздуха, имеющий двигатель.

Аэростат (Ballon) – это летательный аппарат легче воздуха, не имеющий двигателя.

В зависимости от типа посадочных устройств летательные аппараты тяжелее воздуха подразделяются на сухопутные, амфибии и гидросамолеты (вертолеты).

По назначению гражданские воздушные суда делятся на транспортные, специального применения, учебные и испытательные.

Транспортными являются воздушные суда, предназначенные и оборудованные для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

Гражданские воздушные суда специального применения – это летательные аппараты, предназначенные и оборудованные для выполнения специальных работ в отдельных отраслях народного хозяйства (аэрофотосъемка, применение авиации в сельском хозяйстве и т.д.).

Учебными воздушными судами считаются летательные аппараты, предназначенные и оборудованные для обучения лётно-подъемного состава.

Испытательными называются летательные аппараты, предназначенные и оборудованные для испытания двигателей, приборов и агрегатов.

Классификация самолетов и вертолетов по полетному весу имеет целью:

- определить условия полетов воздушных судов;
- обеспечить воздушные суда экипажами соответствующей квалификации;
- установить требования к наземному оборудованию (аэродромам и аэропортам).

В зависимости от полетного веса установлена следующая классификация самолетов и вертолетов:

Таблица 2

Класс	Полетный вес, т	
	Самолеты	Вертолеты
IV	до 5	до 2
III	5-15	2-5
II	15-30	5-10
I	свыше 30	свыше 10

Примечание. Под полетным весом понимается максимально допустимый взлетный вес самолета (вертолета).

Существующая классификация гражданских воздушных судов по полетному весу, на наш взгляд, не отвечает современным требованиям и нуждается в уточнении.

Во-первых, при классификации самолетов необходимо учитывать тип воздушных судов:

- 1) турбореактивные самолеты (вертолеты);
- 2) турбовинтовые самолеты (вертолеты);
- 3) поршневые самолеты (вертолеты).

Совершенно очевидно, что условия полета (а значит и требования к ЛПС) на самолетах с ТРД (ТВД) отличаются от условий полета на поршневом самолете (даже при одинаковом полетном весе).

Во-вторых, граница между классами самолетов (вертолетов) должна отражать принципиальные различия в требованиях к ЛПС и пилотированию судна. Приведем пример: самолеты Ил-14 и Ли-2 практически мало отличаются друг от друга с точки зрения условий полета и обеспечения экипажами соответствующей квалификации. Однако из-за того, что самолет Ли-2 является самолетом третьего класса, а самолет Ил-14 – второго, исчисление срока летной работы для получения пенсии за выслугу лет производится по-разному: на самолете Ли-2 один год работы ЛПС засчитывается за два года при налете 500 часов и более, а на самолете Ил-14 один год за два засчитывается при налете 700 часов и более.

Применительно к существующему уровню развития гражданской авиации в СССР классификация гражданских воздушных судов по их полетному весу может выглядеть примерно следующим образом (табл.3).

Таблица 3

Класс	Тип двигателя	Полетный вес, т	
		Самолеты	Вертолеты
IV	Поршневой	до 5	до 2
III		свыше 5	свыше 2
II	ТРД, ТВД	до 30	до 20
I		свыше 30	свыше 20

К четвертому классу следует отнести легкие поршневые самолеты и вертолеты с одним пилотом в составе экипажа: Як-12, Морава, Ми-1, Ка-18.

Третий класс составят поршневые самолеты и вертолеты с экипажем два и более человека. Самолеты третьего класса имеют более высокую скорость и дальность полета. К самолетам третьего класса относятся все поршневые самолеты за исключением самолетов, отнесенных к четвертому классу.

Ко второму классу следует отнести самолеты и вертолеты с турбовинтовыми или турбореактивными двигателями за исключением тяжелых самолетов и вертолетов с ТРД и ТВД, отнесенных к первому классу.

### **§3. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА КАК ОБЪЕКТЫ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ СОБСТВЕННОСТИ**

Гражданские воздушные суда могут быть собственностью СССР (государственная социалистическая собственность), а также собственностью кооперативных и общественных организаций (социалистическая собственность кооперативных и общественных организаций).

Конституция СССР устанавливает, что воздушный транспорт в Советском Союзе является государственной собственностью, т.е. всенародным достоянием. Поэтому принадлежащие государственному воздушно-транспортным предприятиям гражданские воздушные суда как средство транспорта являлись государственной социалистической собственностью.

Субъектом права государственной социалистической собственности на воздушные суда является Союз Советских Социалистических Республик. Это означает, что Советское государство обладает

всеми правомочиями собственника – правом владения, пользования и распоряжения воздушными судами. [7]

Советское государство, оставаясь собственником гражданских воздушных судов, наделяет определенные органы правом оперативного управления ими – правом владения, пользования и распоряжения в рамках тех задач, которые поставлены перед этими государственными органами.

В силу ст.5 ВК СССР основным органом, в ведении которого находятся принадлежащие государству гражданские воздушные суда, является Министерство гражданской авиации. [8]

Устанавливая правомочия МГА СССР, Советское государство не уменьшает и не ограничивает свои права собственника на гражданские воздушные суда.

Воздушный кодекс СССР допускает наличие гражданских воздушных судов в собственности кооперативных и общественных организаций. Воздушные суда могут быть объектами кооперативно-колхозной собственности или собственности общественных организаций при соблюдении двух обязательных требований: во-первых, кооперативные (общественные) организации могут приобрести гражданское воздушное судно при наличии специального разрешения Совета Министров СССР; во-вторых, воздушные суда могут приобретаться только для обеспечения нужд этих кооперативных (общественных) организаций. [9]

Гражданские воздушные суда не могут быть объектом личной собственности граждан СССР.

Воздушные суда не могут быть также предметом залога и на них не может быть обращено взыскание по претензиям кредиторов. [10]

Находящиеся в ведении Министерства гражданской авиации воздушные суда в силу того, что они являются государственной собственностью, во время пребывания за границей обладают иммунитетом (неприкосновенностью).

Иммунитет воздушных судов СССР проявляется в том, что, во-первых, иностранным судебным органам неподсудны иски, касающиеся государственных воздушных судов; во-вторых, иностранные судебные органы должны воздерживаться от применения принудительных мер в отношении воздушных судов (например, арест государственного воздушного судна СССР в порядке обеспечения иска или принудительного исполнения уже вынесенного судебного решения).

Действие принципа иммунитета государственных воздушных судов вытекает из общепризнанного принципа международного права, состоящего в том, что суверенные государства равны между собой и неподсудны иностранным судам.

Гражданские воздушные суда, являющиеся собственностью СССР, передаются компетентными органами государственной власти (Советом Министров СССР) в ведение Министерства гражданской авиации СССР для эксплуатации их в подразделениях гражданской авиации в целях, предусмотренных ст.4 ВК СССР, а также соответствующими положениями о Министерстве гражданской авиации и его подразделениях по местам.

Приказом Министра гражданской авиации воздушные суда распределяются по подразделениям. Управления гражданской авиации (отдельные авиагруппы) в соответствии с утвержденными планами распределения передают воздушные суда на баланс объединенных с аэропортом авиаотрядов или отдельных авиаэскадрилий, подчиненных непосредственно управлению (отдельной авиагруппе). Гражданские воздушные суда относятся к основным фондам подразделений гражданской авиации.

#### **§4. РЕГИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Государственная регистрация гражданских воздушных судов имеет своей целью:

- 1) определить национальность воздушного судна, т.е. принадлежность воздушного судна тому или иному государству;
  - 2) юридически оформить право собственности, владения и эксплуатации данного воздушного судна;
  - 3) сосредоточить в органе государства сведения о гражданских воздушных судах;
  - 4) осуществлять государственный контроль и надзор за техническим состоянием воздушных судов.
- Обычно одновременно с регистрацией главная инспекция гражданской авиации присваивает воздушному судну опознавательный знак и радиопозывной (если имеется бортовая радиостанция), а также выдает удостоверение о годности к полетам. [11]

Зарегистрированные воздушные суда получают право на полеты в воздушном пространстве данного государства, а также содействие государственных органов этого государства во время нахождения воздушного судна за границей.

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что находящиеся в ведении государственных предприятий, организаций и учреждений, а также принадлежащие кооперативным и общественным организациям воздушные суда (по установленному перечню) подлежат обязательной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Союза ССР (ст.10 ВК СССР). [12]

Из текста ст.10 ВК СССР следует, что в Государственный реестр заносятся не все гражданские воздушные суда, а лишь те, которые указаны в специальном перечне воздушных судов, подлежащих

регистрации. Установление такого перечня возложено на МГА СССР. В настоящее время этот перечень пока не установлен.

Вероятно, в перечень войдут все гражданские воздушные суда, предназначенные для воздушных передвижений на регулярных и разовых воздушных линиях. Те гражданские воздушные суда, которые не предназначены для воздушных передвижений или предназначены для них, но и строго ограниченном пространстве, не будут регистрироваться в Государственном реестре СССР (привязные аэростаты, планеры и т.д.).

В основу перечня воздушных судов, подлежащих занесению в государственный реестр, должны быть положены некоторые определяющие признаки: принадлежность гражданского воздушного судна, его назначение, конструкция и соответствие требованиям безопасности полетов.

В каждом из перечисленных признаков можно установить перечень воздушных судов, подлежащих занесению в реестр.

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что обязательной регистрации подлежат воздушные суда, находящиеся в ведении или собственности:

а) Министерства гражданской авиации СССР,  
б) других государственных общественных и кооперированных организаций, которым в установленном порядке предоставлено право иметь воздушные суда. [13]

Не подлежат регистрации в реестре СССР воздушные суда, принадлежащие Всесоюзному добровольному обществу содействия армии, авиации и флоту.

По назначению в реестр должны быть занесены воздушные суда, предназначенные для:

а) воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты;  
б) выполнения специальных работ в отдельных отраслях народного хозяйства;  
в) проведения опытных, экспериментальных и научно-исследовательских работ;  
г) учебных, культурно-просветительных и спортивных целей. При этом следует иметь в виду, что не все воздушные суда, предназначенные для указанных в ст.4 ВК СССР целей, подлежат регистрации.

Не подлежат регистрации (занесению в реестр) воздушные суда, предназначенные для опытно-конструкторских, экспериментальных и исследовательских работ (находящиеся в ведении авиационной промышленности); для учебных, культурно-просветительных и спортивных целей (воздушные суда, принадлежащие общественным и кооперативным организациям), а также воздушные суда, проходящие заводские, государственные и эксплуатационные испытания.

Занесению в реестр подлежат гражданские воздушные суда определенной конструкции (типа), если они удовлетворяют установленным требованиям безопасности полетов. Правила государственной регистрации относятся к числу судов, подлежащих занесению в реестр, самолеты, вертолеты, дирижабли и свободно плавающие аэростаты. В настоящее время в гражданской авиации применяются и регистрируются только самолеты и вертолеты.

Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов возлагается на Министерство гражданской авиации СССР.

Для занесения гражданского воздушного судна в Государственный реестр необходимо подать заявление от имени организации, в ведении которой находится воздушное судно.

Заявление подается в Главную инспекцию МГА в письменном виде по форме, утвержденной МГА СССР. В заявлении указываются владелец воздушного судна, а также данные, характеризующие воздушное судно: тип воздушного судна, опознавательный знак, заводской номер, двигатель (количество и тип), год выпуска воздушного судна, вес конструкции, полетный вес, назначение воздушного судна, установленный состав экипажа, аэродром базирования, дата технического осмотра и летного испытания, кем произведено испытание воздушного судна, на какой срок требуется удостоверение.

Подписывает заявление инженер авиаотряда. В заявлении содержится заключение главного инженера управления (отдельной авиагруппы) о годности воздушного судна к эксплуатации.

Заявление должно быть подано не позже месячного срока с момента получения воздушного судна. Соблюдение этого срока дает возможность, не прекращая эксплуатации воздушного судна, на основании временного удостоверения получить свидетельство о регистрации из МГА СССР.

На основании заявления производится запись в Государственный реестр. В реестре указывается дата регистрации, номер свидетельства о регистрации, собственник воздушного судна (СССР – в отношении воздушных судов, находящихся в ведении государственных учреждений и предприятий, в том числе подразделений гражданской авиации; соответствующая кооперативная или общественная организация в отношении воздушных судов, принадлежащих этим организациям), владелец воздушного судна (подразделение гражданской авиации), опознавательный знак, радиопозывной, тип судна, заводской номер судна, тип и количество двигателей, вес конструкции, полетный вес, номер удостоверения о годности к полетам и примечание (исключение из реестра и др.).

На занесенное в реестр воздушное судно выдается свидетельство о регистрации. Выдача свидетельств о регистрации производится Главной инспекцией гражданской авиации. Форма

свидетельства утверждается МГА СССР. В свидетельстве о регистрации содержатся сведения о собственнике и владельце воздушного судна, а также адрес владельца воздушного судна, опознавательный знак, тип, заводской номер, тип двигателя и назначение судна.

Свидетельство о регистрации подписывается начальником Главной инспекции гражданской авиации и инженером – инспектором по реестру воздушных судов и удостоверяется гербовой печатью.

Срок действия свидетельства о регистрации обычно не устанавливается. Свидетельство о регистрации теряет силу, если произойдет изменение какого-либо пункта свидетельства.

В частности, свидетельство теряет силу при существенном изменении конструкции самолета, изменении опознавательного знака, владельца воздушного судна, при переоборудовании воздушного судна под двигатель (двигатели) другой конструкции.

Владелец воздушного судна обязан немедленно сообщить о произошедших изменениях в Главную инспекцию гражданской авиации. Изменения заносятся в реестр, а владельцу воздушного судна или выдается новое свидетельство о регистрации или производятся соответствующие изменения в свидетельстве. Производство каких-либо изменений в свидетельстве о регистрации без ведома Главной инспекции гражданской авиации и без отражения этих изменений в Государственном реестре воздушных судов категорически запрещено. [14] Учреждения и организации, в ведении которых находятся гражданские воздушные суда, несут ответственность за соответствие сведений, указанных в свидетельстве о регистрации, фактическому состоянию судна на каждый данный момент, а также сведениям, занесенным в реестр.

Изменения, не требующие замены свидетельства о регистрации, заносятся в свидетельство в раздел «Изменения, произошедшие в период эксплуатации». Запись производится главным инженером управления (отдельной авиагруппы) и скрепляется приложением гербовой печати.

Свидетельство о регистрации должно находиться на борту воздушного судна. При утере свидетельства о регистрации эксплуатация судна должна быть прекращена. Новое свидетельство может быть выдано Главной инспекцией гражданской авиации на основании письменного заявления от подразделения с приложением материалов расследования обстоятельств утери свидетельства. Советский закон не признает двойной регистрации воздушных судов.

С момента занесения воздушного судна в Государственный реестр СССР все ранее сделанные записи в отношении этого судна в реестрах иностранных государств не признаются Советским Союзом. СССР также не признает занесения воздушных судов СССР в реестр иностранного государства, если это судно не исключено в установленном порядке из Государственного реестра СССР (ст.11 ВК СССР).

Иностранные гражданские воздушные суда, совершающие регулярные или эпизодические полеты в воздушное пространство СССР и занесенные в реестр соответствующего иностранного государства, в реестр СССР не заносятся.

Исключение воздушных судов из реестра СССР может быть произведено в случаях, предусмотренных законом.

Воздушный кодекс СССР устанавливает четыре основания для исключения воздушного судна из реестра СССР:

- 1) снятие воздушного судна с эксплуатации;
- 2) уничтожение воздушного судна;
- 3) пропажа воздушного судна без вести, когда розыск судна прекращен;
- 4) продажа или передача воздушного судна в установленном порядке иностранному государству, иностранным юридическим лицам или иностранным гражданам (ст.12 ВК СССР). [15]

Рассмотрим эти основания более подробно.

Воздушное судно может быть снято с эксплуатации на основании приказа министра гражданской авиации СССР (начальника управления, командира отдельной авиагруппы).

Гражданское воздушное судно подлежит списанию (снятию с эксплуатации) если:

- а) конструкция, самолета (вертолета) устарела или признана непригодной;
- б) самолет (вертолет) отработал полный амортизационный срок и по техническому состоянию непригоден к дальнейшей эксплуатации; [16]
- в) воздушное судно пришло в негодность в результате преждевременного износа, небрежного хранения и т.д., а передача судна в ремонт нецелесообразна;
- г) воздушное судно потерпело аварию (вынужденную посадку) и транспортирование его с места аварии (вынужденной посадки) невозможно или экономически нецелесообразно.

Следующим основанием для исключения воздушного судна из реестра СССР является его уничтожение. Под уничтожением самолета (вертолета) следует понимать такое его разрушение, после которого восстановление воздушного судна невозможно или признается компетентными органами нецелесообразным.

Воздушное судно может быть исключено из реестра в случае пропажи самолета (вертолета) без вести, когда розыск судна прекращен.

Летательный аппарат считается пропавшим без вести, если:

- а) срок, когда должен быть израсходован весь имеющийся на борту судна запас топлива, истек;
- б) местонахождение судна неизвестно.

Пропавшее без вести воздушное судно подлежит немедленному розыску. Организация розыска пропавшего без вести судна осуществляется МГА СССР. Если меры, принятые к розыску воздушного судна, не дали результата, решение о прекращении розыска принимается министром гражданской авиации СССР.

Наконец, воздушное судно может быть исключено из реестра СССР в случае продажи или передачи летательного аппарата в установленном порядке иностранному государству (иностранному юридическому лицу или иностранному гражданину).

Советский Союз экспортирует летательные аппараты (самолеты и вертолеты) во многие страны Европы, Азии, Америки и Африки. Продажа самолетов и вертолетов иностранным государствам, организациям и лицам осуществляется в соответствии с действующими у нас принципами организации внешней торговли, в основе которой лежит государственная монополия как социалистическая форма организации внешнеторговых связей СССР с иностранными государствами.

Основными органами государственного управления, осуществляющими руководство внешней торговлей в СССР, являются Министерство внешней торговли СССР (МВТ СССР) и Государственный комитет Совета Министров СССР по внешним экономическим связям (ГКЭС). Непосредственное осуществление внешнеторговых операций производится всесоюзными внешнеторговыми объединениями. Экспорт и импорт самолетов, вертолетов, планеров, самолетного и аэродромного оборудования возложен на всесоюзную контору «Авиаэкспорт».

Помимо продажи, советский закон допускает отчуждение летательных аппаратов иностранным государствам, организациям и лицам безвозмездно, путем передачи. Передавать самолеты (вертолеты) могут только компетентные органы государственной власти СССР в установленном порядке.

## **§5. ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И ЗНАКИ МАРКИРОВКИ**

Гражданским воздушным судам при занесении их в Государственный реестр присваивается государственно-регистрационный опознавательный знак, который наносится на воздушное судно. Назначение опознавательных знаков состоит в том, чтобы индивидуализировать воздушное судно и прежде всего его национальность.

В СССР опознавательные знаки гражданских воздушных судов и правила их нанесения устанавливаются Министерством гражданской авиации.

Опознавательный знак состоит из двух частей – знака государства и знака судна. [17]

Знак государства – Союза Советских Социалистических Республик состоит из четырех букв русского алфавита «СССР».

Регистрационный знак состоит из пяти арабских цифр. [18]

Знак государства и регистрационный знак разделяются тире. При этом государственный знак должен предшествовать регистрационному знаку.

Например: «СССР – 42516».

Самолеты Аэрофлота, совершающие полеты по международным воздушным линиям, должны иметь, помимо государственно-регистрационного знака, изображение государственного флага СССР, нанесенного на обеих сторонах вертикального оперения самолета. [19]

Опознавательный знак изображается следующим образом.

На самолетах. Знак Союза СССР (четыре буквы русского алфавита – СССР) на нижней правой плоскости снизу и на верхней левой плоскости сверху, а также на боковых поверхностях фюзеляжа. Цифровой знак судна (пять арабских цифр) на нижней левой плоскости снизу и на верхней правой плоскости сверху, а также на боковых поверхностях фюзеляжа. Знак СССР и знак судна разделяются тире.

На вертолетах. Знак СССР и цифровой знак изображаются на обеих боковых поверхностях хвостовой балки по горизонтальной оси, а также на фюзеляже снизу.

На дирижаблях. Опознавательный знак изображается на носовой части оболочки по обе стороны ее оси, на хребте кормовой части оболочки и на боковых поверхностях гондолы.

На сферических аэростатах. Опознавательный знак изображается на оболочке ниже пояса.

Опознавательные знаки должны быть всегда четкими и хорошо различимыми. На светлом фоне опознавательный знак изображается черным цветом, на темном фоне – белым цветом. Размеры опознавательных знаков (букв, цифр и тире) на гражданских воздушных судах устанавливаются МГА СССР.

Гражданские воздушные суда наряду с опознавательными знаками имеют маркировочные знаки. Под знаками маркировки следует понимать изображения, наносимые на воздушные суда, но не являющиеся опознавательными знаками.

Следует различать шесть основных видов маркировочных знаков:

- а) наименование ведомства или организации, в ведении которых находится гражданское воздушное судно;
- б) эмблема или государственный знак ведомства или организации;
- в) особое наименование воздушного судна;
- г) особые маркировочные знаки для судов специального назначения;
- д) служебные обозначения, изображаемые на воздушных судах;
- е) прочие знаки маркировки.

На гражданских воздушных судах обычно указывается наименование ведомства и даже организации, в чьем ведении находится воздушное судно. Так, на гражданских воздушных судах, принадлежащих МГА СССР наносится надпись «Аэрофлот», на воздушных судах Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту – надпись «ДОСААФ» и т.д.

Помимо надписи, указывающей наименование ведомства или организации, на фюзеляже судна изображается эмблема ведомства (организации). [20] Эмблемой Аэрофлота являются крылья, изображенные на фоне серпа и молота.

В соответствии со ст.13 ВК СССР воздушному судну может быть присвоено особое наименование. Это наименование наносится на воздушное судно в порядке, установленном МГА СССР. Присвоенные воздушным судам наименования заносятся в Государственный реестр. [21]

На двух- и многомоторных самолетах может наноситься отличительная заводская маркировка, установленная для данного типа самолета (Ан-10, Ан-10А, Ил-18 и др.).

На воздушные суда специального назначения могут наноситься особые знаки маркировки. Так, согласно ст.13 ВК СССР, на воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы, наносится изображение красного креста или красного полумесяца. Эти суда должны иметь белую окраску. [22]

Гражданские воздушные суда имеют значительное число надписей и знаков, составляющих различные служебные обозначения: заводской номер, указатели, предупреждения и т.д. К числу прочих маркировочных знаков относятся различные цветные полосы и иные знаки. Знаки маркировки не должны ухудшать видимость опознавательных знаков.

Гражданским воздушным судам, оборудованным радиосредствами, присваивается определенный радиопозывной.

Иностранные гражданские воздушные суда, совершающие полеты по воздушным линиям Аэрофлота над территорией СССР, должны иметь национальные (государственные) и регистрационные опознавательные знаки.

Национальные (государственные) знаки обычно выбираются из серии национальных символов, включенных в радиосигналы соответствующей страны. Национальные знаки могут быть буквами (латинского алфавита) или комбинацией из букв и цифр.

Например: национальный знак Чехословакии – ОК, Польши – SP, Франции – F, Великобритании – G, Бельгии – OO, Финляндии – OH, Цейлона – 4X, Ливии – 5A и др.

Регистрационные знаки могут быть в виде букв и цифр. Регистрационные знаки отделяются от национальных знаков тире. Если в качестве регистрационных знаков используются буквы, то нельзя применять следующие комбинации букв:

- а) комбинации из пяти букв (национальный и регистрационный знаки), которые могут быть приняты за пятибуквенные комбинации, применяемые в международном коде сигналов;
- б) трехбуквенные комбинации, начинающиеся с буквы Q (используемые в коде Q);
- в) сигналы из букв: SOS, TTT, XXX, PA.

Национальный знак должен предшествовать регистрационному знаку. Например: ОК-СВА (опознавательный знак воздушного судна, принадлежащего Чехословакии), OO-STU (опознавательный знак Бельгии), F-HBRA (опознавательный знак Франции) и т.д.

Международной организацией гражданской авиации разработаны стандарты и рекомендации об авиационных национальных и регистрационных знаках. В специальном приложении содержатся правила о порядке нанесения национальных и регистрационных знаков (их расположении на воздушных судах, размерах, типе букв и т.д.). [23]

Система опознавательных знаков воздушных судов СССР, совершающих международные полеты, принципиально отличается от аналогичной системы опознавательных знаков иностранных государств (в том числе и большинства стран народной демократии). Нам представляется целесообразным для установления единства в этом вопросе ввести для самолетов гражданской авиации СССР, летающих на международных воздушных линиях, опознавательные знаки типа знаков, установленных ИКАО. В пользу этого предложения говорят, в частности, следующие моменты:

- а) международные полеты в СССР осуществляются специальным воздушно-транспортным предприятием МГА СССР – Транспортным управлением международных воздушных линий гражданской авиации;
- б) производство международных полетов выполняется только по международным воздушным линиям СССР, установленным Советом Министров СССР;

в) это определенным образом облегчит работу службы движения иностранных государств по связи с воздушными судами СССР, пролетающими над территорией иностранного государства;

г) практикой принят и получил признание национальный символ (самолетов международных рейсов СССР) – SU (Soviet Union). Этот символ может быть принят как государственный (национальный) опознавательный знак СССР.

## **§6. ГОДНОСТЬ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ К ПОЛЕТАМ**

Гражданские воздушные суда, применяемые для целей, указанных в статье 4 ВК СССР, могут быть допущены к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что они удовлетворяют требованиям безопасности полетов.

При расчете и конструировании воздушных судов должна быть обеспечена уверенность в том, что все части и агрегаты воздушного судна будут работать надежно и эффективно в эксплуатационных условиях. До начала эксплуатации воздушные суда должны быть подвергнуты испытаниям как на земле, так и в воздухе (в полете). Воздушные суда новой конструкции могут быть допущены к эксплуатации после проведения государственных и эксплуатационных испытаний (ст. 14 ВК СССР).

Государственные испытания имеют целью выявить соответствие воздушных судов техническим требованиям, установить (и устранить) конструктивные, производственные и эксплуатационные недостатки. Порядок проведения государственных испытаний определяется компетентными органами. В программу испытаний входит выявление летно-технических и эксплуатационных характеристик воздушного судна. На основании государственных испытаний дается заключение о пригодности воздушного судна данного типа к серийной постройке, а также даются рекомендации о режиме эксплуатации воздушного судна.

Эксплуатационные испытания производятся по окончании государственных испытаний. Целью этого вида испытаний является окончательное заключение о целесообразности серийного производства данного типа самолетов (вертолетов), выявление всех эксплуатационных особенностей воздушного судна, установление срока службы до ремонта и необходимых доработок конструкции.

После прохождения государственных и эксплуатационных испытаний и положительного заключения Государственной комиссии по испытаниям министр гражданской авиации СССР издает приказ об открытии регулярных полетов с пассажирами (грузами) на воздушных линиях Аэрофлота.

Заводские испытания воздушных судов принятой конструкции производятся в отношении построенных летательных аппаратов (по отдельным группам – сериям), а также при сдаче воздушных судов заказчику (Аэрофлоту). Заводские испытания имеют место и в отношении опытных образцов летательных аппаратов, законченных постройкой и подлежащих государственным или эксплуатационным испытаниям. Цель таких испытаний состоит в том, чтобы определить годность самолета (вертолета) к полетам, снять летно-техническую характеристику, определить возможность передачи летательного аппарата на государственные испытания.

Гражданские воздушные суда подлежат испытанию также: а) после изменения конструкции судна; б) после произведенного ремонта; в) по истечении определенного срока эксплуатации судна.

Выдача удостоверений о годности к полетам имеет целью предупредить выпуск в полет неисправных воздушных судов. Удостоверение о годности к полетам определяет общее техническое состояние воздушного судна. Наличие удостоверения о годности является показателем удовлетворительного состояния воздушного судна, надежности работы всех его агрегатов и механизмов. В частности, оно подтверждает, что ресурс планера, двигателей и агрегатов не израсходован, а также указывает установленный Министерством гражданской авиации СССР состав экипажа и основные весовые характеристики самолета (вес пустого самолета, полетный вес). [24]

Каждое гражданское воздушное судно, допущенное к воздушным передвижениям над территорией СССР, кроме воздушных судов, проходящих государственные, эксплуатационные и заводские испытания, должно иметь удостоверение о годности к полетам. [25] Порядок выдачи удостоверений о годности к полетам устанавливает МГА СССР.

При получении самолетов (вертолетов) от заводов-изготовителей выдача удостоверений производится в следующем порядке. На основании наряда МГА СССР и доверенности, выданной управлением гражданской авиации (отдельной авиагруппой), специально выделенный экипаж от подразделения гражданской авиации в установленном порядке получает самолет от завода-изготовителя. Начальник технической приемки завода выдает временное удостоверение о годности воздушного судна к полетам сроком до двух месяцев.

Временное удостоверение дает право осуществить перегонку воздушного судна от завода до аэропорта базирования, а также эксплуатировать это судно до получения удостоверения о годности к полетам из Главной инспекции гражданской авиации. По общему правилу временное удостоверение продлению не подлежит. [26]

Получив новый самолет с временным удостоверением, подразделение, не прекращая эксплуатации воздушного судна, подает заявление в Главную инспекцию гражданской авиации с просьбой выдать удостоверение о годности к полетам взамен временного удостоверения. [27]

В том случае, если подразделение гражданской авиации получает воздушное судно от завода-изготовителя, на котором нет технической (военной) приемки, то перегонка этого судна до аэродрома постоянного базирования производится без временного удостоверения о годности к полетам, а лишь при наличии на борту воздушного судна приемо-передаточного акта. [28] Приемо-передаточный акт является документом, подтверждающим принятие самолета от завода-изготовителя в установленном комплекте приборов, агрегатов, запасных частей и инструмента, а также юридически закрепляющим сам факт приема и сдачи самолета в исправном состоянии.

Приемо-передаточный акт содержит заключение, в котором указывается, что необходимые испытания на земле и в воздухе произведены; что самолет полностью укомплектован агрегатами, приборами и спецоборудованием, а также запасными частями, инструментом, чехлами и технической документацией; заправлен ГСМ и имеет соответствующее снаряжение.

В приемо-передаточном акте фиксируется, что при осмотре и проверке работы всех агрегатов и приборов на земле и в воздухе последние отвечают установленным требованиям, работают нормально и находятся в полной исправности. Самолет полностью подготовлен для отправки (перелета) в подразделение гражданской авиации.

Приемо-передаточный акт подписывают представители завода-изготовителя, а также представитель подразделения гражданской авиации (командир корабля, уполномоченный подразделением в соответствии с доверенностью принять воздушное судно).

После перегонки от завода-изготовителя до аэродрома постоянного базирования эксплуатация воздушного судна может производиться до получения постоянных судовых документов (удостоверения о годности к полетам) на основании временного удостоверения о годности к полетам, которое подписывает главный инженер управления (ОАГ), начальник авиашколы, летных училищ или Управление полярной авиации, в ведение которого приняли воздушное судно.

Перегонка воздушного судна, переданного в ведение Аэрофлота от ведомства, воздушные суда которого регистрируются в ином порядке, нежели воздушные суда гражданской авиации, производится также на основании приемо-передаточного акта. По прибытии этого судна в аэропорт постоянного базирования для продолжения его эксплуатации должно быть выдано временное удостоверение о годности к полетам сроком до двух месяцев (удостоверение выдается после облета самолета и составления анкеты летных испытаний).

На основании поданного заявления Главная инспекция гражданской авиации высылает в подразделение удостоверение о годности к полетам. Срок действия удостоверения устанавливается Главной инспекцией, но не может превышать одного года.

Выдача удостоверения о годности к полетам может быть произведена Главной инспекцией по заявлению подразделения гражданской авиации или другой организации на основании акта, контрольного осмотра технического состояния воздушного судна для определения его годности к полетам и анкеты летных испытаний, составленных комиссией авиаотряда или другого авиационного подразделения.

Продление срока действия удостоверения производится старшим инженером авиаотряда (начальником ремонтных предприятий) на срок до очередного ремонта, но не свыше одного года.

Если ко времени истечения срока действия удостоверения воздушное судно не эксплуатировалось более трех месяцев, то для продления срока годности удостоверения необходимо произвести контрольные испытания на земле и в воздухе. О произведенных испытаниях комиссия авиаотряда составляет акт контрольного осмотра технического состояния судна и анкету летных испытаний.

Если подразделение получило воздушное судно от другой организации (не входящей в систему МГА СССР) без удостоверения о годности к полетам, то эксплуатация его может производиться после проведения испытаний и выдачи главным инженером управления ГА (ОАГ) временного удостоверения о годности к полетам. Одновременно подразделение направляет заявление в Главную инспекцию с просьбой занести судно в реестр и выдать свидетельство о регистрации и удостоверение о годности к полетам.

Удостоверение о годности к полетам может утратить силу до истечения срока действия в случае:

- а) изменения опознавательного знака;
- б) изменения конструкции;
- в) повреждения воздушного судна, требующего замены основных ответственных деталей, изменяющих вес конструкции и допускаемую нагрузку;
- г) переоборудования самолета под двигатели другой конструкции и мощности;
- д) исключения воздушного судна из реестра.

Во всех указанных выше случаях (кроме пункта «д») для получения нового удостоверения о годности к полетам подается заявление в Главную инспекцию гражданской авиации. Эксплуатация воздушного судна до получения удостоверения о годности к полетам может иметь место только при наличии временного удостоверения.

Если удостоверение пришло в негодность и требует замены, то подразделение обращается в Главную инспекцию с заявлением о замене судовых документов (в заявлении указываются те же сведения, что и в заявлении на выдачу удостоверения о годности к полетам). До получения нового удостоверения воздушное судно может эксплуатироваться при наличии временного удостоверения о годности к полетам.

При утрате удостоверения о годности эксплуатация воздушного судна должна быть прекращена. Командование подразделения направляет ходатайство (заявление) в Главную инспекцию с просьбой выдать новое удостоверение о годности.

Гражданские воздушные суда, совершающие международные полеты, должны иметь на борту удостоверения о годности к полетам.

В соответствии с действующими на территории СССР правилами иностранные воздушные суда, совершающие регулярные или эпизодические полеты над территорией Советского Союза, должны иметь на борту удостоверения о годности, выданные компетентными органами того государства, в реестр которого они занесены. Двухсторонние соглашения о воздушном сообщении, заключенные СССР с иностранными государствами, подчеркивают, что удостоверения о годности, выданные или признаваемые действительными одной стороной, будут признаваться другой стороной. [29]

Международной организацией гражданской авиации на основании ст.33 Чикагской конвенции разработаны международные стандарты о пригодности к полету летательных аппаратов (приложение №8). В этом документе подчеркивается, что стандарты о пригодности воздушных судов к полетам не заменяют национальных требований, а служат для того, чтобы:

- а) все летательные аппараты, используемые на международных воздушных линиях, получали свидетельства и подвергались контролю в соответствии с одинаковыми правилами;
- б) установить комплекс минимальных международных требований пригодности к полетам воздушных судов (являющихся основой для признания государствами свидетельств о пригодности к полетам) других государств.

В приложении №8 наряду с решением административных вопросов, касающихся пригодности воздушных судов к полетам, содержится перечень минимальных требований, предъявляемых к воздушным судам.

## **§7. СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ**

На борту гражданского воздушного судна должны находиться судовые документы. Судовые документы служат для того, чтобы удостоверить собственника и владельца воздушного судна, право на эксплуатацию, факт занесения воздушного судна в Государственный реестр гражданских воздушных судов СССР, годность судна, его приборов, агрегатов к эксплуатации. [30]

Виды судовых документов и их содержание определяются законодательством страны регистрации воздушного судна. Согласно ст.15 ВК СССР установлено, что на каждом воздушном судне должны находиться следующие судовые документы:

- 1) свидетельство о регистрации судна;
- 2) удостоверение о годности судна к полетам;
- 3) бортовой журнал;
- 4) разрешение на эксплуатацию радиостанции;
- 5) другие судовые документы, установленные МГА.

Значение свидетельства о регистрации и удостоверения о годности к полетам мы рассмотрели выше (см. §4 и 6 настоящей работы).

Бортовой журнал. Полное наименование этого документа «Бортовой журнал приема-передачи самолета». Назначение бортового журнала состоит в том, чтобы:

- а) упорядочить ведение формуляров при полетах самолетов без бортмехаников, а также при эксплуатации самолетов сменными экипажами;
- б) установить порядок приема-передачи самолетов от экипажа экипажу или от экипажа в ЛЭРМ (ЛТС аэропорта, авиаотряда) и обратно;
- в) фиксировать все дефекты самолета, выявленные в рейсе (полете);
- г) фиксировать пополнение или убыль бортового имущества.

Порядок ведения «бортового журнала приема-передачи самолета» определен инструкцией о порядке приема-передачи самолетов в базовых, промежуточных и конечных аэропортах гражданской авиации, а также Наставлением по инженерно-авиационной службе гражданской авиации СССР.

Прием-передача самолета от экипажа экипажу производится в тех случаях, когда время стоянки самолета менее двух часов. Прием-передача производится от бортмеханика (пилота, второго пилота) бортмеханику (пилоту, второму пилоту).

Бортмеханик, сдающий самолет, обязан записать в бортовой журнал все дефекты самолета, выявленные в полете, а также сдать принимающему бортмеханику самолет, оборудование, имущество и остаток ГСМ. В бортовом журнале делается запись о передаче. Приемка самолета

удостоверяется подписью в бортовом журнале. С этого момента ответственность за состояние и сохранность самолета несет принявшая сторона.

Если стоянка самолета более двух часов, то самолет сдается техническому составу на обслуживание, а после обслуживания передается экипажу, назначенному в полет. Вместе с самолетом сдается бортовой журнал с записями дефектов, обнаруженных в полете.

По окончании технического обслуживания самолет может быть в установленном порядке передан под охрану ВОХР.

Разрешение на эксплуатацию радиостанции. Эксплуатация радиостанции, находящейся на борту самолета, допускается только при наличии специального разрешения со стороны компетентных органов власти СССР. Непосредственное разрешение на эксплуатацию радиостанции оформляется управлением гражданской авиации (отдельной авиагруппой) с разрешения МГА СССР (в МГА направляется анкета о годности к эксплуатации радиостанции).

На практике в свидетельстве о регистрации разрешение на эксплуатацию радиостанции (ст.15 ВК СССР) оформляется в виде записи о том, что данному самолету присвоен радиопозывной (из пяти букв русского алфавита). Эта запись делается начальником связи управления гражданской авиации (ОАГ) и скрепляется печатью. [31]

Другие документы. Воздушный кодекс допускает наличие других документов, являющихся судовыми документами. Виды таких документов устанавливаются МГА СССР. К основным документам, учитывающим работу и техническое состояние авиационной техники, относятся формуляры и паспорта на самолет (вертолет), его двигатели, агрегаты, приборы и оборудование. Формуляры (паспорта) поступают с завода-изготовителя вместе с авиационной техникой. Их заполнение начинается в процессе сборки и летных испытаний воздушного судна.

Формуляры (паспорта) удостоверяют, что самолет, его оборудование изготовлены и смонтированы в соответствии с техническими условиями, приняты ОТК завода-изготовителя и заказчиком (представителем МГА СССР) и признаны годными для эксплуатации.

В формулярах (паспортах) отражаются следующие сведения:

- а) технические данные самолета (вертолета), двигателя, агрегата или прибора;
- б) все изменения, которые произошли в отношении самолета, двигателей и оборудования (приборов, агрегатов, узлов);
- в) работа самолета и оборудования, сроки их службы, отметки о продлении ресурса;
- г) сведения о проведении регламентных работ, ремонтов, доработок;
- д) иные сведения в зависимости от вида и характеристики формуляра (паспорта).

Ответственность за правильность заполнения формуляров (паспортов) возложена на авиационного техника по учету (инженера отряда).

Формуляры (паспорта) самолетов и двигателей, агрегатов и оборудования должны находиться на борту воздушного судна при выполнении рейса, передаче самолета из одного подразделения в другое, при направлении самолета в ремонт, на переоборудование или доработку, а также при длительном пребывании самолета вне аэродрома базирования.

Общее количество формуляров и паспортов на современных воздушных судах значительно и достигает в ряде случаев многих сотен (на самолете Ил-18 их около тысячи).

Возникает вопрос: должны ли все формуляры и паспорта находиться на борту воздушного судна при выполнении рейса? При выполнении рейса на борту воздушного судна должны находиться формуляры планера самолета (вертолета) и двигателей. Наличие в этом случае всех формуляров и паспортов на агрегаты и оборудование воздушного судна не обязательно.

Если формуляр или паспорт полностью использован, заводится продолжение формуляра (паспорта). При утере формуляра (паспорта) на авиационную технику, которая пригодна к эксплуатации, заводится дубликат формуляра (паспорта).

Помимо формуляров и паспортов, на воздушном судне должна находиться обязательная для эксплуатации данного типа авиационной техники техническая документация: технические описания, руководства (инструкции) по летной и технической эксплуатации, регламенты и технология технического обслуживания, фидерные и монтажные схемы. При отсутствии этой документации эксплуатация авиационной техники запрещается.

## Ссылки

[1]. См. ст.9 Воздушного кодекса СССР (в дальнейшем ВК СССР).

[2]. В настоящее время, когда человек успешно начал освоение космического пространства, практически возник вопрос – относятся ли космические корабли (спутники) к летательным аппаратам. Среди ученых юристов нет на этот счет единого мнения.

Некоторые юристы считают, что термин «летательный аппарат» неприменим к космическим аппаратам в силу того, что эти аппараты перемещаются главным образом в среде, лишенной воздуха (за исключением отправления с земли и возвращения на нее).

Другие, наоборот, полагают возможным употребление термина «летательный аппарат» к любым средствам передвижения как в воздушном, так и космическом пространстве. Нам представляется

более правильной вторая точка зрения. Но в определении понятия «летательный аппарат» отнесение к летательным аппаратам космических аппаратов должно получить отражение. Определение может выглядеть примерно так: летательным аппаратом следует считать любой аппарат, предназначенный для передвижения в воздушном или космическом (межпланетном) пространстве.

Ввиду того, что режим полетов летательных аппаратов в воздушном и космическом пространстве принципиально различен, следует, по возможности, четко разграничить воздушные (предназначенные для полетов в воздушном пространстве) и космические (предназначенные для полетов в космическом пространстве) летательные аппараты. Если полеты в воздушном пространстве регулируются преимущественно нормами национального законодательства, то полеты космических объектов – международным правом.

Летательные аппараты, предназначенные для передвижения в воздухе, благодаря действию аэродинамических сил или плавучести в воздухе, мы относим к воздушным судам.

Летательные аппараты, предназначенные для передвижения в космическом пространстве при помощи ракетных двигателей, следует относить к космическим судам (кораблям, аппаратам).

Поэтому нам представляется неточным отнесение к воздушным судам межпланетных кораблей.

[3]. Воздушный кодекс СССР 1935 г., давая определение понятия воздушного судна, включал в качестве признака назначение судна. Ст.7 ВК СССР 1935 г. устанавливалось, что к гражданским воздушным судам относятся все предназначенные для воздушного передвижения (подчеркнуто нами – М.В.) летательные аппараты (как легче, так и тяжелее воздуха), за исключением летательных аппаратов, входящих в состав Вооруженных Сил.

[4]. См. Шоукросс и Бьюмонт. Международное воздушное право М, 1957, стр. 24.

[5]. Там же, стр. 258-259.

[6]. Сессией ИКАО в 1961 г. принято решение вместо терминов Giroplan (автожир) и Helicopter(вертолет) употреблять единый термин Rotorcraft.

[7]. Под владением понимается фактическое обладание вещь, дающее возможность физически или хозяйственно воздействовать на нее. Обычно владение охраняется правом (право владения). Пользование состоит в извлечении из вещи определенных полезных свойств. Право пользования есть закрепленная законом возможность пользоваться имуществом (извлекать полезные свойства). Наконец, под распоряжением понимается возможность передачи вещи другим лицам, истребования их обратно, обмена их на другие вещи, а также возможность установления порядка хозяйственного или иного их использования. Право распоряжения есть право устанавливать, изменять и прекращать правомочия по поводу данного имущества (см. Советское гражданское право. Ч.1, М., 1960, стр. 246-253).

[8]. Гражданские воздушные суда могут находиться в ведении иных государственных органов (Государственного Комитета Совета Министров СССР по авиационной технике, советов народного хозяйства и др.). Однако эти органы должны использовать воздушные суда для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты в целях обеспечения своих нужд.

[9]. Кооперативно-колхозная собственность и собственность общественных организаций является второй формой социалистической собственности. В отличие от первой формы (государственная собственность) вторая форма социалистической собственности представляет групповую собственность отдельных колхозов, кооперативных и общественных организаций и не образует единого фонда.

[10]. См. ст.ст. 22-24 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик и ст.98 ГК РСФСР.

Залог является одной из мер обеспечения исполнения главного обязательства. Он возникает в силу договора или специального указания закона. Сущность залога состоит в том, что залогодержатель имеет право на преимущественное удовлетворение своего требования за счет средств от реализации заложенного имущества, если залогодатель нарушит главное обязательство. Залогодателем называется лицо, предоставившее имущество в залог (обычно это сам должник). Залогодержателем называется лицо, получившее имущество (всегда кредитор).

[11]. Об опознавательных знаках и годности воздушных судов к полетам см. ниже.

[12]. Слово реестр (польское rejestr) от латинского registrum – опись, список, книга для записи дел и документов. Занесение воздушного судна в реестр состоит в производстве записей в книгу реестра гражданских воздушных судов определенных сведений о воздушном судне.

[13]. Государственные и общественные организации могут иметь в своем ведении или собственности воздушные суда с разрешения Совета Министров СССР (ст.5 ВК СССР).

[14]. Как известно, начиная с 1958 г., в Аэрофлоте началась замена опознавательных знаков воздушных судов (вместо четырехзначного цифрового знака с литером был введен пятизначный цифровой знак). Некоторые подразделения гражданской авиации, изменив знак на судне, произвели исправление в свидетельстве о регистрации и не сообщили об этом в главную инспекцию гражданской авиации, в результате чего это изменение не было отражено в реестре воздушных судов.

- [15]. Предусмотренный ст.12 ВК СССР перечень оснований исключения гражданского воздушного судна из реестра не является, по нашему мнению, исчерпывающим. Могут быть иные основания для исключения воздушного судна из реестра гражданских воздушных судов СССР. Например, передача воздушного судна в собственность ДОСААФ.
- [16]. Срок службы сверх установленного амортизационного срока может быть продлен в случаях, предусмотренных МГА СССР для каждого типа самолета (вертолета).
- [17]. Оповестительный знак служит для того, чтобы узнать по каким-нибудь признакам, приметам воздушное судно. В качестве оповестительных знаков воздушных судов применяются два вида знаков: знак государства – государственный знак; знак судна – регистрационный знак. Отсюда термин государственно-регистрационный оповестительный знак, употребляемый ВК СССР (ст.13).
- [18]. До 1958 г. регистрационный знак состоял из знака-литера и цифрового знака судна, которые изображались слитно. Знак-литера означал принадлежность воздушного судна определенному ведомству или организации и изображался в виде буквы русского алфавита. Например: знак-литер «Л» обозначал транспортные самолеты ГУ ГВФ, «Н» – самолеты Главсевморпути, «Ш» – самолеты летных училищ, учебно-летных отрядов и т.д. Цифровой знак индивидуализировал воздушное судно. Он состоял из четырех арабских цифр. При этом сочетание цифр могло повторяться у разных владельцев воздушных судов.
- [19]. В настоящее время самолеты с ТРД и ТВД, независимо от того, совершают они международные полеты или нет, имеют изображение государственного флага СССР на вертикальном оперении самолета.
- [20]. Эмблема означает условное или символическое изображение какого-либо понятия, организации и т.д. Так, эмблемой авиации и воздухоплавания являются крылья, эмблемой мира – голубь, эмблемой труда – серп и молот и т.д.
- [21]. В настоящее время не определен порядок присвоения отдельным воздушным судам особых наименований в соответствии со ст.13 ВК СССР. В истории гражданской авиации СССР известны случаи присвоения особого наименования воздушным судам. Так, восьмимоторному самолету АНТ-20 было присвоено имя «Максим Горький», АНТ-14 – «Правда».
- [22]. Маркировка воздушных судов, предназначенных для медико-санитарной службы (изображение красного креста или красного полумесяца и окраска судна в белый цвет), предусмотрена Международной Женевской конвенцией, участником которой является Советский Союз. Согласно этой Конвенции указанная специальная маркировка наносится не на всякие воздушные суда, используемые в санитарном подразделении гражданской авиации, а лишь на те, которые специально выделены под санитарные перевозки и соответствующим образом оформлены.
- [23]. См. Авиационные национальные и регистрационные знаки. Приложение 7 к Конвенции о международной гражданской авиации.
- [24]. Следует иметь в виду, что имеющееся на борту воздушного судна удостоверение о годности создает только предположение об исправности воздушного судна. Компетентные органы МГА СССР могут в установленном порядке признать воздушное судно неисправным, несмотря на наличие удостоверения о годности. Например, должностные лица инспекции по безопасности полетов имеют право запрещать эксплуатацию воздушных судов, состояние которых не обеспечивает безопасности полетов.
- [25]. Правила выдачи удостоверений о годности к полетам предусматривают наличие временных удостоверений на воздушных судах, поступивших в подразделения для прохождения эксплуатационных испытаний. Эти удостоверения выдаются заводом-изготовителем.
- [26]. Воздушное судно, поступившее в подразделение гражданской авиации от завода-изготовителя с временным удостоверением о годности к полетам для прохождения эксплуатационных испытаний, может эксплуатироваться более 2 месяцев. В этом случае временное удостоверение может быть продлено председателем комиссии по проведению эксплуатационных испытаний.
- [27]. Форма заявления устанавливается МГА СССР. В заявлении указывается владелец воздушного судна, тип судна, оповестительный знак, заводской номер, двигатель (количество и тип), год выпуска самолета, вес конструкции, полетный вес, назначение судна, установленный состав экипажа, аэродром базирования, дата технического осмотра и летных испытаний (срок действия временного удостоверения), подпись старшего инженера отряда и заключение главного инженера управления (отдельной авиагруппы) о годности воздушного судна к полетам. Подпись главного инженера скрепляется гербовой печатью.
- [28]. Приемо-передаточный акт оформляется и в случае выдачи временного удостоверения о годности к полетам.
- [29]. См., например, ст.3, Соглашение между СССР и Польшей о регулярном воздушном сообщении; ст.9, Соглашение между СССР и Великобританией и др. соглашения (см. Сборник соглашений о воздушном сообщении между СССР и иностранными государствами. М., 1960).
- [30]. Понятие «судовые документы» не следует путать с документами, которые должны находиться на борту воздушного судна. В зависимости от назначения судна и полета на борту воздушного судна, помимо судовых документов, имеются также задание на полет, штурманский бортовой

журнал, бортовой журнал радиста, коммерческая документация и другие документы. Таким образом, не все документы, находящиеся на борту воздушного судна, охватываются понятием «судовые документы» (сравни ст.ст.15 и 51 ВК СССР).

[31]. Запись позывного радиостанции в свидетельство о регистрации часто делают непосредственно в отряде (начальник штаба, начальник связи отряда).