

Глава 1. Гражданские воздушные суда

1.1. Понятие гражданское воздушное судно

Определить понятие гражданское воздушное судно – это значит установить значение слова «судно» и выяснить, какие суда относятся к гражданским воздушным судам.

Толковый словарь русского языка слово «судно» определяет как «плавучее транспортное средство для перевозки людей и грузов (о корабле, пароходе и т.п.)». Аналогично определено это понятие в Большой Советской энциклопедии. В пространной статье, посвященной слову «судно», содержится такое определение этого понятия: «инженерное сооружение способное плавать на воде и под водой и предназначенное для перевозки грузов, людей и для выполнения различных работ».

Таким образом, слово «судно» означает: первое, специально построенное средство, второе, предназначенное для перевозки людей, грузов, а также выполнения различных работ, третье – это транспортное средство перемещается в определенной среде (водной, воздушной). Транспортные средства, предназначенные для передвижения по земле, судами не называются (поезда, автобусы, трамваи, метро и т.д.).

Слово «воздушное» определяет, в какой среде перемещается транспортное средство (по аналогии морское, подводное, речное судно). Воздушные суда предназначены для передвижения в воздушном пространстве.

Следует отметить, что 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, – ленинском декрете от 17 января 1921г. (СУ РСФСР, 1921, №6, ст. 40), в ВК СССР 1935г., ныне действующем ВК СССР 1961г. и других нормативных актах, изданных на их основе. Понятие «воздушное судно» применяется и в международном воздушном праве, в международных конвенциях и договорах, например, в Чикагской конвенции 1944г.

В зависимости от принадлежности воздушные суда делятся на гражданские и не гражданские (военные, государственные).

В отечественной и зарубежной литературе, особенно технической, вместо понятия «воздушное судно» нередко употребляется термин «летательный аппарат». В связи с этим возникает вопрос о его содержании и соотношении понятий «воздушное судно» и «летательный аппарат».

"Летательный аппарат" понятие скорее техническое, означающие любой аппарат независимо от конструкции и назначения, предназначенный для передвижения в воздушном (наземном) пространстве. К ним относятся не только самолеты и вертолеты, но и авиационные модели, воздушные змеи, ракеты и т.д. Понятие «летательный аппарат» более широкое, нежели понятие «воздушное судно». Любое воздушное судно является летательным аппаратом, но не всякий летательный аппарат – воздушное судно.

При употреблении этих понятий следует учитывать следующее. Понятие «летательный аппарат» целесообразно употреблять в тех случаях, когда мы говорим о чисто технической стороне вопроса: о действии аэродинамических сил на крыло, о законах перемещения в воздушной среде, о назначении отдельных частей конструкции 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 их к полетам, нормы летной годности кораблей, иммунитет, требования безопасности полетов и т.д.

Рассмотренное нами соотношение понятий «летательный аппарат» и «воздушное судно» не во всех странах совпадает. Так, в Англии согласно Акту о воздушной навигации 1949г. понятие «летательный аппарат» уже по объему, чем понятие «воздушное судно». К летательным аппаратам по этому закону относятся воздушные суда тяжелее воздуха, снабженные механическим двигателем.

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что к гражданским воздушным судам относятся все летательные аппараты как легче, так и тяжелее воздуха за исключением входящих в состав Вооруженных Сил. Приведенное определение указывает на два основных признака гражданского воздушного судна – это (1) летательные аппараты, (2), не входящие в состав Вооруженных Сил.

Летательные аппараты бывают тяжелее и легче воздуха. К первым относятся аппараты, поддерживаемые в полете в результате действия аэродинамических сил. Аппараты, поддерживаемые в воздухе главным образом в результате плавучести, относятся ко вторым. При анализе ст. 9 ВК СССР требует уточнения выражение «все летательные аппараты». Слово «все» может привести к выводу, что любой аппарат, если он является летательным и не входит в состав Вооруженных Сил, считается гражданским воздушным судном. Однако это не так. Очевидно, что авиационные модели, воздушные змеи и т.д., будучи летательными аппаратами, не являются воздушными судами. Слово «судно», как мы уже отметили выше, означает транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов. Значит и воздушными судами признаются лишь те летательные аппараты, которые являются транспортными средствами для перевозки людей и грузов. Поэтому слово «все», примененное 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. В связи с этим в порядке предложения по уточнению формулировки ст. 9 ВК СССР вместо слов «все летательные аппараты как легче, так и тяжелее воздуха» предлагается включить слова: «все летательные аппараты как легче, так и тяжелее воздуха, предназначенные для воздушных перевозок и других целей, определенных ст. 4 ВК СССР» или «все воздушные суда как легче, так и тяжелее воздуха».

Не относятся к гражданским воздушным судам летательные аппараты, входящие в состав Вооруженных Сил.

Воздушными судами, входящими в состав Вооруженных Сил, считаются те, которые:

- принадлежат Военно-Воздушным Силам и ПВО государства;
- имеют внешние знаки воздушных судов Вооруженных Сил;
- находятся под командой лиц, состоящих на военной службе;
- имеют экипаж из военнослужащих.

Национальный знак воздушных судов Вооруженных Сил СССР изображается в виде пятиконечной звезды красного цвета, нанесенной на воздушное судно в установленном порядке. Командиром и членами экипажа являются лица, находящиеся в кадрах Вооруженных Сил СССР.

Чикагская конвенция 1944г. все воздушные суда тяжелее и легче воздуха. К первым относятся любые воздушные суда, поддерживаемые в полете в основном аэродинамическими силами. Ко вторым относятся те, которые удерживаются в воздухе за счет его плавучести.

Согласно Чикагской конвенции понятие «воздушное судно» определено как «любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха, отличной от реакции воздуха, отраженного от земной поверхности».

Согласно Чикагской конвенции понятие «воздушное судно» определено как «любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха, отраженного от земной поверхности».

В Приложении 7 к Конвенции о международной гражданской авиации «Государственные и регистрационные знаки воздушных судов» дается классификация воздушных судов легче и тяжелее воздуха.

Каждый из перечисленных видов воздушных судов означает следующее.

Самолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, приводимое в движение силовой установкой, поддерживаемое в полете в основном аэродинамической силой, создаваемой неподвижными в данных условиях полета несущими поверхностями.

Вертолет. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое удерживается в полете за счет воздействия воздуха на один или несколько несущих винтов, вращающихся от двигателя на осях, находящихся в более или менее вертикальном положении.

Автожир. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое удерживается в полете за счет воздействия воздуха на один или несколько несущих винтов, свободно вращающихся вокруг осей, находящихся в более или менее вертикальном положении.

Орнитоптер. Воздушное судно тяжелее воздуха, которое удерживается в полете главным образом за счет воздействия воздуха на его плоскости, совершающие маховые движения.

Планер. Воздушное судно тяжелее воздуха, не приводимое в движение силовой установкой, которое может двигаться в полете главным образом за счет аэродинамической реакции на поверхностях, остающихся неподвижными в данных условиях полета.

Дирижабль. Воздушное судно легче воздуха, приводимое в движение силовой установкой.

Аэростат. Воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение силовой установкой.

Винтокрыл. Воздушное судно тяжелее воздуха, снабженное силовой установкой и удерживаемое в полете за счет воздействия воздуха на один или несколько несущих винтов.

В зависимости от типа посадочных устройств воздушные суда тяжелее воздуха подразделяются на сухопутные, амфибии и гидросамолеты (гидровертолеты).

Чикагская конвенция предусматривает деление воздушных судов на гражданские и государственные. В основу такого деления положен субъект пользования и назначение судна. Воздушные суда, используемые органами власти для военной, таможенной и полицейской служб, относятся к государственным. Все остальные – к гражданским. Подобное деление в ряде других международных конвенций и договоров, например, в Римской конвенции 1952г., Женевской конвенции 1948г., а также в национальном законодательстве Великобритании, США, Японии.

Воздушные суда Аэрофлота, выполняющие международные полеты, относятся согласно Чикагской конвенции к гражданским воздушным судам и не являются государственными с точки зрения субъекта пользования и назначения. Может возникнуть вопрос: не применяются ли в СССР воздушные суда органами власти помимо использования их Вооруженными Силами СССР. В частности, не имеют ли воздушных судов таможенные органы и органы внутренних дел. Таможенные органы не имеют воздушных судов, специально выделенных для целей этой службы. Органы милиции очень широко применяют авиацию в самых различных целях, например, для урегулирования дорожного движения.

В связи с этим возникает потребность делить воздушные суда СССР не на гражданские и суда Вооруженных Сил, а на гражданские и государственные. В пользу этого предложения говорит следующее:

- СССР является участником Чикагской конвенции и официальное деление воздушных судов на гражданские и государственные для него обязательно;
- понятия государственное и относящееся к Вооруженным Силам являются и общими (родовыми), и частными (видовыми) и не противоречат друг другу;
- широкое применение авиации в таможенной и милицейской службах безусловно поставит вопрос об определении принадлежности воздушных судов.

На основе изложенного предлагается следующее определение понятия: гражданское воздушное судно – это летательный аппарат легче или тяжелее воздуха, предназначенный для перевозки пассажиров, грузов и других применений авиации в народном хозяйстве и не входящий в состав государственных воздушных судов (воздушных судов Вооруженных Сил).

1.2. Классификация гражданских воздушных судов.

Под классификацией судов мы понимаем распределение их 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 воздушных судов. Специалиста в области летной эксплуатации будут интересовать одни признаки, инженерно-авиационную службу – другие, экономическую – третьи.

Однако при всем многообразии способов классификации гражданских воздушных судов ее можно свести к двум группам: имеющим и не имеющим юридического значения.

В первом случае классификация дается в нормативных актах: наставлениях, правилах, положениях, руководствах, в которых устанавливаются определенные правомочия и обязанности. Примером может служить распределение воздушных судов в зависимости от максимального взлетного веса.

Во втором случае – в научно-технической литературе, что не влечет юридических последствий (установления правомочий и обязанностей).

Примером может служить классификация самолетов, данная в «Справочнике авиационного инженера»: «Основным признаком, по которому классифицируют самолеты, является их назначение, так как назначение самолета определяет его характеристики, размеры, общую компоновку, оборудование и полетный вес. Классификация самолетов по назначению и основным конструктивным признакам приведена в таблице». Все самолеты автор делит на две группы: военные и гражданские.

К военным относятся истребители, истребители-бомбардировщики, фронтовые бомбардировщики, ракетноносцы, штурмовики, разведчики, корректировщики, многоцелевые и специальные военные самолеты, транспортные, десантные самолеты. К гражданским – пассажирские, транспортно-грузовые, почтовые, связные, сельскохозяйственные, учебные, спортивные, специальные. Самолеты классифицируются также по типу шасси, по числу крыльев, по типу и расположению крыла, по типу фюзеляжа, по расположению оперения, по числу двигателей, по расположению двигателей и типу тяги. Здесь классификация самолетов (гражданских) проводится по признакам. Однако в классификации по назначению гражданских самолетов автор не учитывает официальной классификации, данной в НПП ГА-71.

В данной работе рассматриваются лишь некоторые виды классификации воздушных судов, главным образом такие, которые получили юридическое закрепление в соответствующих нормативных актах.

По назначению гражданские воздушные суда подразделяются на транспортные, применения авиации в народном хозяйстве, учебные и испытательные.

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

для выполнения работ по применению в народном хозяйстве (аэрофотосъемка, медицинское обслуживание и т.д.), относятся к воздушным судам ПАНХ. Для испытания двигателей, приборов и агрегатов применяются специальные суда, для обучения летного состава – учебные.

Для определения условий полета и обеспечения соответствующими экипажами воздушные суда делятся на классы в зависимости от полетного веса.

Министерством гражданской авиации установлена следующая классификация самолетов и вертолетов по летному весу.

Классификация воздушных судов по полетному весу дается применительно к тому самолетно-моторному парку, который эксплуатируется на дату принятия нормативного акта, устанавливающего классификацию (НПП ГА-71) с учетом реальной перспективы.

Развитие классификации воздушных судов за последнюю четверть века по названному признаку можно проследить.

Развитие гражданской авиации, появление новых самолетов и вертолетов требует совершенствования классификации по этому основному признаку. Действительно, будущие пассажирские сверхзвуковые самолеты поставят вопрос о пересмотре классификации воздушных судов. С другой стороны, немаловажными дополнительными признаками являются скорость, высота и дальность полета, а также оснащенность специальным оборудованием. Этот момент учтен действующим летным законодательством. Согласно НПП ГА-71, п. 2.3.11 отдельным типам воздушных судов в зависимости от перечисленных признаков могут присваиваться повышенные классы. Так, приказом министра гражданской авиации СССР самолету ТУ-134 присвоен первый класс, хотя его взлетный вес не достигает 50 т.

В зависимости от дальности полета самолеты подразделяются на две группы: магистральные и местные. В НПП ГА-71 официально дается классификация лишь магистральных самолетов: ближние – с дальностью полета до 2500 км, средние – с дальностью от 2500 до 5000 км и магистральные дальние – свыше 5000 км. Затронутый вопрос требует дальнейшей разработки. Представляется целесообразным привести в НПП ГА полную классификацию по названному признаку, т.е. включить самолеты местных воздушных линий.

Объединение воздушных судов по правилам ИКАО в зависимости от взлетного веса предусматривает две группы: самолеты весом до 5,7 т (12.500 фунтов) и самолеты весом более 5,7. Так, статьи Приложения 8 «Норм летной годности воздушных судов», часть III применяются ко всем самолетам весом более 5,7 т, осуществляющим международные воздушные перевозки пассажиров, грузов или почты.

1.3. Гражданские воздушные суда как объект 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 СССР является государственной собственностью, т.е. всенародным достоянием. Поэтому принадлежащие государственным воздушнотранспортным предприятиям гражданские воздушные суда (средства транспорта) являются государственным имуществом.

Субъектом собственности на гражданские воздушные суда является Союз Советских Социалистических Республик. Это означает, что Советское государство является единственным собственником всего государственного имущества, в чем бы в ведении оно ни находилось и в чем бы оно ни выразилось. Только Советскому государству принадлежат

все правомочия собственника – право владения, пользования и распоряжения воздушными судами.

Советское государство, оставаясь собственником гражданских воздушных судов, наделяет определенные органы правом оперативного управления ими – правом владения в пределах, установленных законом в соответствии с целями их деятельности, плановыми заданиями и назначением имущества.

В силу ст. 5 ВК СССР основным органом, в ведении которого находятся принадлежащие государству гражданские воздушные суда, является Министерство гражданской авиации СССР. Устанавливая правомочия МГА, 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 при соблюдении двух обязательных условий: во-первых, кооперативные(общественные) организации могут приобрести гражданские воздушные суда при наличии специального разрешения Совета Министров СССР и, во-вторых, воздушные суда могут приобретаться только для обеспечения нужд этих кооперативных(общественных) организаций.

Советское законодательство не допускает личной собственности на воздушные суда. Они не могут быть предметом залога и на них не может быть обращено взыскание по претензиям кредиторов.

Находящиеся в ведении МГА воздушные суда в силу того, что они являются государственной собственностью, во время пребывания их за границей обладают иммунитетом. Сущность иммунитета заключается в том, что иностранная держава не имеет права применять к судам принудительные меры – арест, задержание и т.д. Принцип иммунитета государственной собственности основан на присущем данному государству суверенитете. В силу этого ни одна страна не правомочна без согласия другой применять свою юрисдикцию. Каждое государство обязано уважать права других на принадлежащую им собственность. В отношении держав, не признающих иммунитет советских государственных воздушных судов, законодательство СССР предусматривает возможность применения ответных мер.

Гражданские воздушные суда, являющиеся собственностью СССР, передаются компетентными органами государственной власти (Советом Министров СССР) в ведение Министерства гражданской авиации в целях, предусмотренных ст. 4 ВК СССР, а также соответствующими положениями МГА СССР и его органов на местах. Приказом министра гражданской авиации СССР они распределяются по предприятиям гражданской авиации и в соответствии с утвержденными планами распределения передаются на их баланс. Гражданские воздушные суда относятся к основным фондам предприятий гражданской авиации.

1.4. Регистрация гражданских воздушных судов.

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). Из ст. 10 ВК СССР следует, что в Государственный реестр заносятся не все гражданские воздушные суда, а лишь те, которые указаны в установленном перечне. Установление такого перечня возложено на МГА.

Зарегистрированные воздушные суда получают право на полеты в воздушном пространстве СССР, а также на содействие государственных органов СССР во время нахождения за границей.

Советский закон не признает двойной регистрации. 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). Требование советского закона о недопустимости двойной регистрации воздушных судов соответствует нормам международного права.

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

Для занесения гражданского воздушного судна в Государственный реестр необходимо подать заявление от имени организации, в ведении которой оно находится. Заявление подается в письменном виде по форме, утвержденной МГА. В заявлении указывается владелец, а также данные, характеризующие воздушное судно: тип, опознавательный знак, заводской номер, двигатель (тип, количество), год выпуска, вес конструкции, полетный вес, назначение, установленный состав экипажа, аэродром базирования, дата технического осмотра и летного испытания, кем произведено испытание. Заявление подписывается соответствующими должностными лицами и скрепляется гербовой печатью.

В правилах о государственной регистрации указывается, что занесению в реестр подлежат все гражданские воздушные суда как легче, так и тяжелее воздуха, принадлежащие государственным, кооперативным и общественным организациям за исключением проходящих заводские, государственные и эксплуатационные испытания, а также входящих в состав Вооруженных Сил СССР и ДОСААФ.

Государственная регистрация гражданских воздушных судов имеет цель:

- определить национальность воздушного судна, т.е. принадлежность тому или иному государству;
- юридически оформить право собственности, владения и эксплуатации данного воздушного судна;
- сосредоточить в органе государства сведения о гражданских воздушных судах;
- осуществлять государственный контроль и надзор за техническим состоянием воздушных судов.

Срок действия свидетельства о регистрации обычно не устанавливается. Свидетельство теряет силу, если произойдет изменение какого-либо пункта в нем, в частности, при существенном изменении конструкции самолета, замене опознавательного знака, владельца судна, переоборудовании воздушного судна под двигатель(двигатели) другой конструкции.

Владелец воздушного судна обязан немедленно сообщить в орган, осуществляющий регистрацию, о происшедших изменениях. Они заносятся в реестр, а владельцу выдается новое свидетельство о регистрации или производятся соответствующие изменения в прежнем. Внесение новых сведений без ведома Инспекции МГА и без отражения в Государственном реестре категорически запрещено. Учреждения и организации, в ведении которых находятся гражданские воздушные суда, несут ответственность за идентичность сведений, указанных в свидетельстве, с фактическим состоянием судна на каждый момент, а также со сведениями, занесенными в реестр.

Новые данные, не требующие замены свидетельства, заносятся в раздел «Изменения, происшедшие в период эксплуатации». Запись производится главным инженером управления гражданской авиации и скрепляется гербовой печатью.

Свидетельство о регистрации относится к судовым документам и в силу этого должно находиться на борту. В случае его утери эксплуатация судна должна быть прекращена, а новое выдается на основании письменного заявления от предприятия с приложением материалов расследования обстоятельств утери.

Исключение воздушных судов из реестра может быть произведено при обстоятельствах, предусмотренных Воздушным кодексом СССР:

- снятие с эксплуатации;
- уничтожение;
- пропажа без вести, когда розыск прекращен;
- продажа или передача в установленном порядке иностранному государству, иностранным юридическим лицам или иностранным гражданам (ст. 12 ВК СССР).

Рассмотрим перечисленные выше основания более подробно.

Снятие воздушного судна с эксплуатации возможно только на основании приказа министра гражданской авиации СССР (начальника управления гражданской авиации), если:

- конструкция самолета (вертолета) устарела или признана непригодной;
- самолет (вертолет) отработал полный амортизационный срок и по техническому состоянию не пригоден к дальнейшей эксплуатации;
- воздушное судно пришло в негодность в результате преждевременного износа, небрежного хранения и т.д., а передача его в ремонт нецелесообразно;
- воздушное судно потерпело аварию или вынужденную посадку, а транспортирование его невозможно или экономически нецелесообразно.

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

Воздушное судно может быть исключено из реестра в случае пропажи без вести, если:

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

Пропавшее без вести воздушное судно подлежит немедленному розыску, который осуществляется МГА (управлением поисково-спасательной службы и его органами на местах). Если меры, принятые к розыску, не дали результата, решение о прекращении розыска принимается министром авиации СССР.

Наконец, воздушное судно может быть исключено из реестра в случае продажи или передачи его в установленном порядке иностранному государству, иностранному юридическому лицу или гражданину.

Советский Союз экспортирует самолеты и вертолеты во многие страны Европы, Азии, Америки и Африки. Продажа 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), Государственный комитет Совета Министров СССР по внешним экономическим связям (ГКЭС). Непосредственное осуществление внешнеторговых операций производится всесоюзными внешнеторговыми объединениями. Экспорт и импорт самолетов, вертолетов, самолетного и аэродромного оборудования возложен на всесоюзную контору «Авиаэкспорт».

Помимо продажи советский закон допускает отчуждение воздушных судов иностранными государствам, организациям и лицам безвозмездно путем передачи, что может иметь место только в установленном порядке со стороны компетентных органов государственной власти СССР.

На практике передача гражданского воздушного судна государственным и общественным организациям СССР в ряде случаев требует исключения этого судна из

реестра гражданских воздушных судов СССР. Такое исключение производится при передаче самолетов организациям, осуществляющим самостоятельную регистрацию воздушных судов, например, Военно-Воздушным Силам СССР, ПВО, а также ДОСААФ.

1.5. Оознавательные знаки и знаки маркировки гражданских воздушных судов.

Гражданским воздушным судам при занесении их в Государственный реестр присваивается государственно - регистрационный опознавательный знак, который наносится на воздушное судно.

Назначение его состоит в том, чтобы индивидуализировать воздушное судно и прежде всего его государственную принадлежность, а правила их нанесения устанавливаются Министерством гражданской авиации СССР.

Опознавательный знак состоит фактически из двух – знак государства и знак судна.

Знак Союза Советских Социалистических Республик – четыре буквы русского алфавита «СССР», регистрационный – пять арабских цифр. Знак государства и регистрационный разделяются дефисом, причем государственный должен предшествовать регистрационному, например, «СССР- 42412».

Самолеты Аэрофлота, совершающие полеты по международным воздушным линиям, должны помимо указанных знаков изображение государственного флага СССР, нанесенного на обеих сторонах вертикального оперения самолета.

Опознавательный знак наносится следующим образом:

На самолетах: на нижней и верхней плоскостях, боковых поверхностях фюзеляжа и на киле хвостового оперения. На вертолетах: на обеих боковых поверхностях хвостовой балки по горизонтальной оси и на фюзеляже снизу. На дирижаблях: на носовой части оболочки по обе стороны ее оси, на хребте кормовой части оболочки и на боковых поверхностях гондолы. На сферических аэростатах: на оболочке ниже пояса.

Опознавательные знаки должны быть всегда четкими и хорошо различимыми, их размеры на гражданских воздушных судах устанавливаются МГА СССР.

Наряду с опознавательными на воздушные суда наносятся знаки маркировки. Под ними следует понимать изображения и надписи, наносимые на воздушные суда и не являющиеся опознавательными знаками.

Следует различать шесть основных видов маркировочных знаков:

- наименование организации, в ведении которой находится гражданское воздушное судно;
- эмблема или государственный знак ведомства или организации;
- особое наименование воздушного судна;
- особые маркировочные знаки для судов специального назначения;
- служебные обозначения, изображаемые на воздушном судне;
- прочие знаки маркировки.

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

Помимо этой надписи на фюзеляже изображается эмблема ведомства (организации), являющаяся символом какого-либо понятия, организации и т.д. Так, эмблема авиации и воздухоплавания являются крылья, труда – серп и молот, а эмблема Аэрофлота изображается в виде крыльев, расположенных на фоне серпа и молота.

В соответствии со ст. 13 ВК СССР воздушному судну может быть присвоено особое наименование, которое наносится на него в порядке, установленном МГА, и заносится в Государственный реестр. На воздушные суда специального назначения могут наноситься особые знаки маркировки. Так, согласно ст. 13 ВК СССР на суда, предназначенные для

медико-санитарной службы, наносится изображение красного креста или красного полумесяца. Эти суда должны иметь белую окраску. Указанная маркировка предусмотрена Женевской конвенцией, участником которой является СССР. Однако специальная маркировка наносится не на все воздушные суда, используемые в санитарных подразделениях гражданской авиации, а лишь те, которые специально выделены для санитарных перевозок и соответствующим образом оформлены.

Гражданские воздушные суда имеют значительное число различных надписей, изображений и знаков, составляющих специальные служебные обозначения: заводской номер, указатели, предупреждения, различные цветные полосы, причем все они не должны ухудшать видимость опознавательных знаков. Гражданским воздушным судам, оборудованным радиосредствами, присваивается определенный радиопозывной.

Чикагская конвенция устанавливает, что каждое воздушное судно, занятое в международных сообщениях, должно соответствующие государственные и регистрационные знаки (ст. 20 Чикагской конвенции). В силу этого, все иностранные воздушные корабли, совершающие полеты по воздушным линиям Аэрофлота над территорией СССР, следуют этому решению.

Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) разработаны стандарты об авиационных знаках, а в Приложении 7 к Конвенции о международной гражданской авиации содержатся правила о порядке их нанесения. Стандарт содержит минимальные требования к нанесению знаков для указания надлежащей национальной принадлежности в соответствии со ст. 20 Конвенции.

Государственный знак выбирается из числа национальных символов, включенных в радиопозывные, которые представляются государству регистрации Международным союзом электросвязи. Эти знаки сообщаются в ИКАО.

Регистрационный знак представляет собой несколько букв или комбинацию букв и цифр. Нельзя применять такие комбинации, которые могут быть приняты за пятибуквенные, применяемые в Международном коде сигналов, трехбуквенные, начинающиеся с букв, используемых в Q-коде, и за сигнал бедствия SOS или другие подобные сигналы (например, XXX, PAN, TTT).

ИКАО определяет правила расположения государственных и регистрационных знаков на воздушных судах легче и тяжелее воздуха, а также размеры, типы букв и цифр.

Приложение 7 предусматривает наличие на воздушных судах опознавательных щитков. Они изготавливаются из огнеупорного металла, крепятся на видном месте около главного входа и должны содержать по крайней мере государственный и регистрационный знак.

1.6. Нормы летной годности гражданских воздушных судов

Гражданские воздушные суда могут быть допущены к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что они удовлетворяют требованиям безопасности полетов.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уделяет большое внимание разработке стандартов надежности и безопасности воздушных судов, первые из которых были приняты ИКАО в 1949 году. В настоящее время комитет летной годности ИКАО, в который входят специалисты СССР, Австралии, Англии, Голландии, Италии, Канады, США, Швеции, ФРГ, Франции, Японии, разрабатывает проекты новых стандартов с учетом ряда современных научно-технических требований.

Чикагская конвенция устанавливает, что удостоверения о летной годности, выданные или признанные действительными двумя государствами, должны признаваться действительными остальными державами при условии, что эти удостоверения соответствуют минимальным стандартам, установленным в соответствии с Чикагской конвенцией, или превышают их, например, Приложение 8 к Чикагской

конвенции «Летная годность воздушных судов», которое является основным документом, определяющим минимальные стандарты, предусмотренные Чикагской конвенцией. В этом документе подчеркивается, что стандарты пригодности не заменяют национальные требования, а служат для того, чтобы:

- все воздушные суда, используемые на международных воздушных линиях, получали свидетельства и подвергались контролю в соответствии с одинаковыми правилами;

- установить комплекс минимальных международных требований пригодности к полетам воздушных судов различных государств.

Стандарты определяют толкование терминов, административных вопросов и применяются ко всем самолетам весом более 5700 кг, предназначенным для перевозки пассажиров, грузов или почты на международных авиалиниях.

Полный свод подробных норм летной годности устанавливается государством членом ИКАО для конкретного класса воздушного судна.

Согласно п. 2.2 ч. II Приложения 8 установлено, что «Государства члены ИКАО не должны выдавать или признавать действительными удостоверения о летной годности, в отношении которых сделана заявка в соответствии со ст. 33 Конвенции до тех пор, пока воздушное судно не будет удовлетворять исчерпывающим и подробным национальным нормам летной годности, установленным для данного класса воздушных судов государством регистрации или каким-либо другим государством членом ИКАО». Национальные нормы должны быть такими, чтобы их выполнение гарантировало соответствие:

- стандартам части II настоящего Приложения;

- там, где это применимо, стандартам части III настоящего приложения.

Если вследствие конструктивных особенностей данного воздушного судна какие-либо стандарты части III становятся неприменимыми или недостаточными, то государство регистрации может изменить норму лишь так, чтобы был обеспечен эквивалентный уровень безопасности этого судна.

Таким образом, стандарты ИКАО по летной годности не заменяют национальных правил. ИКАО признает, что государственные (национальные) нормы летной годности должны содержать полную и детальную информацию для выдачи удостоверений о годности воздушных судов, причем они должны основываться на международных стандартах.

В соответствии с требованиями ИКАО в СССР впервые в 1967 г. были разработаны нормы летной годности гражданских воздушных судов (НЛГС-67), а в 1974 г. в них были внесены изменения и разработаны новые нормы (НЛГС-2).

Разработка НЛГС-2 явилась результатом работ по совершенствованию уровня безопасности полетов с учетом современных достижений в области развития авиационной техники и опыта ее эксплуатации. НЛГС-2 содержит минимальные требования к летной годности самолетов и полностью отвечает требованиям ИКАО. Самолеты, соответствующие требованиям НЛГС-2, одновременно будут соответствовать стандартам ИКАО.

Для вертолетов разработаны нормы летной годности гражданских вертолетов СССР, которые содержат требования и указания, выполнение которых обязательно для допуска к эксплуатации гражданских вертолетов с максимальным взлетным весом не менее 1000 кг.

Нормы летной годности гражданских самолетов и вертолетов 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, систем и агрегатов; Требования к двигателям, его системам и агрегатам; Требования к

системам силовой установки и противопожарной защиты; Требования к оборудованию воздушного судна.

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

1.7. Испытания гражданских воздушных судов

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что суда новой конструкции допускаются лишь после проведения государственных и эксплуатационных испытаний, суда принятой конструкции – после проведения заводских испытаний. При изменении конструкции, после ремонта и по истечении определенного периода эксплуатации судно подлежит новым испытаниям в установленном порядке. Министерством гражданской авиации Союза ССР утверждено Положение об испытаниях гражданских самолетов, вертолетов. Испытания воздушных судов подразделяются на государственные, эксплуатационные, заводские, а также контрольные и специальные.

Государственные испытания должны выявить соответствие воздушного судна заданию на разработку, требованиям заказчика (МГА), летно-техническим и эксплуатационным характеристикам, а также нормам летной годности. В процессе государственных испытаний выявляются и устраняются конструктивные, производственные и эксплуатационные недостатки. Государственные испытания проводятся в отношении опытных, модифицированных и импортных самолетов и вертолетов. Государственные испытания проводятся заказчиком (ГосНИИГА) самостоятельно или с участием изготовителя, и по результатам испытаний составляется акт.

Цель эксплуатационных испытаний состоит в том, чтобы выявить особенности эксплуатации и наземного обслуживания воздушного судна, определить возможность безопасной и надежной его работы в целом, а также отдельных его частей и агрегатов, оценить комфорт для пассажиров, удобства перевозки багажа, груза и почты. Эксплуатационные испытания проводятся заказчиком (ГосНИИГА) совместно с эксплуатационными предприятиями гражданской авиации с участием изготовителя, и по их результатам также составляется акт.

Программы государственных и эксплуатационных испытаний разрабатываются испытательными организациями заказчика (ГосНИИГА) с учетом предложений изготовителя и утверждаются МГА.

Заводские испытания проводятся в отношении всех построенных воздушных судов заводом-изготовителем, а также при передаче их заказчику.

Различают заводские испытания опытных образцов, серийных самолетов (вертолетов) и воздушных судов после ремонта.

Опытные образцы, подлежащие государственным испытаниям, проходят и заводские испытания. Их цель – определить годность к безопасному выполнению полетов, снять основные летно-технические характеристики, отработать временное руководство по летной эксплуатации и инструкции по обслуживанию и хранению воздушного судна.

Заводские испытания серийных самолетов (вертолетов) проводятся 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 заводами в соответствии с «Инструкцией по организации испытаний воздушных судов на заводах гражданской авиации». Назначение этого вида испытания состоит в том, чтобы проверить качество ремонта, исправность воздушного судна и соответствие техническим условиям работы двигателей, агрегатов, механизмов и оборудования, а также определить его летно-технические данные.

Для проверки соответствия серийных самолетов и вертолетов техническим условиям и нормам летной годности заказчик проводит контрольные испытания головного экземпляра серийного производства, осваиваемого на данном заводе.

Экземпляр выпускаемой серии (нескольких серий), на котором введены конструкторские изменения, влияющие на летно-технические характеристики, испытываются ГосНИИГА по программам, утвержденным министром гражданской авиации.

Специальные испытания проводятся в необходимых случаях изготовителем или заказчиком с целью изучения отдельных вопросов, возникающих в процессе государственных и эксплуатационных испытаний, например, испытание самолетов, оборудованных аппаратурой или приспособлениями для выполнения полетов по ПАНХ, для проверки работы систем и агрегатов воздушного судна, которые не могут быть проверены на земле, либо после завершения одного или нескольких заданий, указанных в «Перечне работ, после выполнения которых производятся контрольно-испытательные полеты», а также после установки специального оборудования или устранения неисправностей, влияющих на управляемость и устойчивость воздушного судна, или когда определение правильности работы авиационной техники возможно только в полете. Порядок проведения контрольно-испытательных полетов определен в НТЭВС ГА-71.

По окончании всех видов испытаний составляется заключение о годности воздушного судна к эксплуатации с указанием летных ограничений и основных его данных.

1.8. Годность гражданских воздушных судов к полетам

Воздушный кодекс устанавливает, что на основании произведенных испытаний выдается удостоверение о годности судна к полетам, порядок выдачи которого назначается МГА. Основным документом, определяющим возможность выдачи удостоверения, является сертификат летной годности воздушного судна к эксплуатации. Он выдается после проведения государственных и эксплуатационных испытаний и проверок, на основании которых устанавливается соответствие воздушного судна нормам летной годности, утверждается министром гражданской авиации и согласовывается с Министерством авиационной промышленности. Кроме того, изготовитель должен представить заказчику свидетельство о соответствии серийного воздушного судна техническим условиям и нормам летной годности, акт отдела технического контроля и акт о результатах заводских испытаний.

Удостоверение о годности к полетам выдается Инспекцией МГА в соответствии с Правилами выдачи удостоверений о годности гражданских судов к полетам и имеет целью предупредить выпуск неисправных воздушных судов.

Удостоверение определяет общее техническое состояние воздушного судна, его наличие является показателем удовлетворительного состояния корабля, надежности работы всех его агрегатов и механизмов. В частности, оно подтверждает, что ресурс планера, двигателей и агрегатов не израсходован, указывает установленных МГА состав экипажа и основные весовые характеристики самолета (вес пустого самолета, полетный вес).

Удостоверение о годности к полетам должно иметь каждое воздушное судно, допущенное к воздушным передвижениям над территорией СССР, кроме проходящих государственные, эксплуатационные и заводские испытания.

При получении самолетов (вертолетов) от заводов-изготовителей выдача удостоверений производится в следующем порядке, установленном МГА: на основании наряда МГА и доверенности, выданной управлением гражданской авиации, специально выделенный от подразделения экипаж получает самолет от завода-изготовителя. Начальник технической приемки завода выдает временное удостоверение о годности воздушного судна к полетам сроком до 2-х 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 Инспекции МГА.

Получив новый самолет с временным удостоверением, подразделение, не прекращая эксплуатации воздушного судна, подает заявление в Инспекцию МГА с просьбой выдать удостоверение о годности к полетам взамен временного.

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

Этот документ содержит перечень основных агрегатов и приборов, установленных на самолете, паспорта (формуляры) которых приложены к воздушному судну. Акт содержит заключение, в котором указывается:

- какие испытания на земле и в воздухе производились;
- самолет полностью укомплектован агрегатами, приборами и спецоборудованием, а также запасными частями, инструментом, чехлами и технической документацией;
- самолет заправлен ГСМ и имеет соответствующее снаряжение;
- при осмотре и проверке работы всех агрегатов и приборов на земле и в воздухе последние отвечают установленным требованиям;
- самолет полностью подготовлен для отправки (перелета) в подразделение гражданской авиации.

Приемно-передаточный акт подписывают представители завода-изготовителя, а также представитель подразделения гражданской авиации (командир корабля, уполномоченный подразделением).

После перегонки от завода-изготовителя до аэродрома постоянного базирования эксплуатация воздушного может производиться до получения постоянных судовых документов на основании временного удостоверения о годности к полетам, которое выписывает главный инженер управления гражданской авиации, в ведение которого приняли воздушное судно.

Перегонка воздушного судна, переданного Аэрофлоту другим ведомством, производится также на основании приемо-передаточного акта. По прибытии этого судна в аэропорт постоянного базирования для продолжения его эксплуатации выдается временное удостоверение о годности к полетам сроком до 2-х месяцев (удостоверение выдается после облета самолета и составления анкеты летных испытаний).

На основании поданного заявления Инспекция МГА высылает в подразделение удостоверение о годности к полетам, срок действия которого устанавливается Инспекцией, но не может превышать трех лет.

Выдача удостоверения может быть произведена Инспекцией МГА 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 авиаподразделения.

Продление срока действия удостоверения производится старшим инженером АТБ на срок до очередного ремонта, но не свыше трех лет. 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 которых комиссия авиаподразделения составляет акт контрольного осмотра технического состояния судна и анкету летных испытаний.

Если подразделение получило воздушное судно от другой организации без удостоверения, его эксплуатация возможна после проведения испытаний и выдачи главным инженером управления гражданской авиации временного удостоверения. Одновременно подразделение направляет заявление в Инспекцию МГА с просьбой занести судно в реестр и выдать свидетельство о регистрации и удостоверение о годности к полетам.

Это удостоверение может утратить силу до истечения срока действия в случае:

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

Во всех указанных случаях (кроме последнего) для получения нового удостоверения подается заявление в Инспекцию МГА. Эксплуатация воздушного судна до получения удостоверения о годности может иметь место только при наличии временного удостоверения.

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

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

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, выполняющие регулярные или эпизодические полеты над территорией Советского Союза, также обязаны иметь на борту эти удостоверения, выданные компетентными органами того государства, в реестр которого они занесены. Двусторонние соглашения о воздушном сообщении, заключенные СССР с иностранными государствами, подчеркивают, что удостоверения годности, выданные или признаваемые действительными одной стороной, будут признаваться другой.

1.9. Судовые документы

На борту гражданского воздушного судна должны находиться судовые документы, их виды и содержание определяются законодательством страны регистрации. Они служат для того, чтобы удостоверить владельца воздушного судна, право на его эксплуатацию, факт занесения в Государственный реестр, годность судна, его приборов, агрегатов к эксплуатации.

В СССР согласно ст. 15 ВК СССР установлено, что на каждом воздушном судне должны находиться следующие судовые документы:

- свидетельство о регистрации;
- удостоверение о годности судна к полетам;
- бортовой журнал;
- разрешение на эксплуатацию радиостанции;
- другие судовые документы, установленные МГА.

Значение свидетельства о регистрации и удостоверения о годности к полетам мы рассмотрели выше (1.4 1.6 настоящей работы).

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

- упорядочить ведение формуляров при полетах самолетов без бортмехаников в составе экипажа, а также при эксплуатации самолетов закрепленными сменными экипажами;
- установить порядок приема-передачи самолетов от экипажа экипажу или от экипажа в АТБ и обратно;
- фиксировать все дефекты самолета, выявленные в полете;
- фиксировать пополнение или убыль бортового имущества.

Порядок ведения бортового журнала определен инструкцией о порядке приема-передачи самолетов в базовых, промежуточных и конечных аэропортах, а также НТЭВС ГА-71.

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

Бортмеханик обязан записать в бортовой журнал все дефекты самолета, выявленные в полете, а также сдать принимающему бортмеханику самолет, оборудование, имущество и остаток ГСМ. О передаче делается запись в бортовом журнале и удостоверяется подписью. С этого момента ответственность за состояние и сохранность самолета несет принявшая сторона.

Если стоянка самолета больше двух часов, то самолет сдается техническому составу на обслуживание, а потом передается экипажу, назначенному в полет. Вместе с самолетом сдается бортовой журнал с записями дефектов. По окончании технического обслуживания самолет может быть в установленном порядке передан ВОХР.

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

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

Другие документы. Воздушный кодекс допускает наличие других судовых документов, виды которых устанавливаются МГА. К их числу относятся формуляторы и паспорта на самолет (вертолет), его двигатели, отдельные агрегаты, приборы и оборудование. Они являются неотделимой частью самолета в процессе его эксплуатации. На современных самолетах число их весьма значительно.

Эти документы удостоверяют, что самолет и его оборудование изготовлены и смонтированы в соответствии с техническими условиями, приняты ОТК завода-изготовителя и заказчиком, признаны годными для эксплуатации и отражают следующие сведения:

– все изменения, которые произошли в самолете и оборудовании (приборах, агрегатах, узлах);

– учет работы самолета и оборудования, сроки их службы, отметки о продлении ресурса;

– учет проведения регламентных работ, ремонтов, доработок;

– иные сведения в зависимости от вида и характеристики формуляра (паспорта).

К числу основных формуляров, имеющих на воздушном судне, относятся:

– формуляр на планер и входящие в него системы;

– формуляры на оборудование, смонтированное на самолете, аэронавигационное оборудование, электрооборудование, оборудование средств радиосвязи;

– формуляры двигателя (двигателей).

Заполнение формуляров начинается на заводе-изготовителе в процессе сборки и летных испытаний. Ответственность за их ведение несет планово-диспетчерский отдел АТБ.

Глава 2. Правовое положение экипажа гражданского воздушного судна

Под правовым положением экипажа воздушного судна мы понимаем систему правовых норм, установленных компетентными органами государственной власти СССР и международными договорами, заключенными Союзом ССР, в которых регламентируются права, обязанности и ответственность членов экипажа, а также другие аспекты, связанные с их деятельностью.

Понятием положение экипажа охватывается обширный комплекс вопросов, юридически закрепленных в действующем законодательстве. Мы рассмотрим важнейшие из них:

– понятие о составе экипажа воздушного судна;

– требования к экипажам воздушных судов;

– классификацию летного состава;

– свидетельства летного состава;

– права и обязанности командира воздушного судна и других членов экипажа;

– ответственность членов экипажа за нарушение летных законов.

2.1. Понятие о составе экипажа

Экипаж воздушного судна – это назначенные компетентными органами Министерства гражданской авиации СССР лица, которым поручено выполнение определенных обязанностей во время полета.

Экипаж состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала. Летный состав выполняет обязанности, связанные с управлением воздушным судном в полете. К летному составу относятся пилоты, штурманы, штурманы-аэросъемщики, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, а также бортоператоры аэрофотосъемки, бортоператоры (бортнаблюдатели) геологии и летчики-наблюдатели (летнабы), инструкторы парашютной службы гражданской авиации. Пилоты и штурманы подразделяются на пилотов и штурманов транспортной авиации и применения авиации в народном хозяйстве.

Пилоты и штурманы, выполняющие полеты по перевозке пассажиров, почты и грузов на самолетах не ниже третьего класса, а также пилоты и штурманы ШВЛП, летающие на самолетах не ниже третьего класса, относятся к специалистам летного состава транспортной авиации. Пилоты и штурманы, выполняющие полеты по применению авиации в народном хозяйстве и на местных воздушных линиях, а также в летных училищах и ШВЛП на самолетах четвертого класса и вертолетах всех классов, относятся к

специалистам ПАНХ. Остальные члены экипажа (бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты и т.д.) делению на специалистов транспортной авиации и ПАНХ не подлежат.

Обслуживающий персонал устанавливается в зависимости от назначения воздушного судна и условий полета. На пассажирских судах к нему относятся бортпроводники. При испытательных полетах и полетах для научно-исследовательских целей в состав экипажа могут включаться инженеры и другие специалисты.

Чикагская конвенция 1944 г. также предусматривает деление экипажа воздушного судна на летный состав и обслуживающий персонал. К членам летного экипажа (flight crew member) относятся лица, имеющие свидетельство, на которые возложены обязанности по управлению летательным аппаратом в течение времени полета, т.е. это пилоты, штурманы, бортинженеры (бортмеханики), бортрадисты. Пилоты в свою очередь подразделяются на частных пилотов (private pilot); пилотов коммерческой авиации (commercial pilot); старших пилотов коммерческой авиации (senior commercial pilot); линейных транспортных пилотов (airline transport pilot); пилотов-планеристов (glider pilot); пилотов свободного аэростата (free balloon pilot); пилотов частного вертолета (private helicopten pilot); пилотов коммерческого вертолета (commercial helicopten pilot). Остальные члены летного экипажа: штурман (flight navigator); бортинженер (flight engineer); бортмеханик (flight mechanic); бортрадист (flight radio operator).

Классификация членов летного состава по Чикагской конвенции не приемлема в СССР. У нас нет деления пилотов на частных и коммерческих (транспортных) в силу того, что советским законодательством личная собственность на воздушные суда не предусмотрена (ст. 5 ВК СССР).

Состав экипажа определяется приказом министра гражданской авиации в зависимости от типа, класса и назначения судна, а также цели и условий полета. Полеты в неполном составе экипажа не допускаются.

В отдельных случаях МГА СССР может увеличивать или уменьшать установленный состав экипажа. Практике известны полеты на самолете Ан-2, когда в состав экипажа входило от одного до пяти членов. Однако во всех случаях экипаж должен обеспечивать надежную и безопасную эксплуатацию корабля в полете. Поэтому возникает вопрос о минимальном составе экипажа самолетов данного типа, который должен определяться заводом-изготовителем в зависимости от конструкции и оборудования, а также условий его эксплуатации.

Следует отметить удачное решение этого вопроса в «Руководстве по летной эксплуатации самолета Ан-2», которое предусматривает распределение обязанностей между членами экипажа на различных этапах выполнения полетного задания в составе: командира корабля, второго пилота и бортмеханика. Таким образом, минимальный состав летного экипажа самолета Ан-24 три человека (командир корабля, второй пилот и бортмеханик). Обязанности отсутствующего в экипаже специалиста (штурмана или бортрадиста) возлагается на одного из членов экипажа. Персональный состав экипажа утверждается начальником управления, руководителем авиапредприятия или авиаподразделения.

Действующее воздушное законодательство не содержит подробных правил о порядке комплектования и формирования экипажей воздушных судов. Здесь необходимо учитывать по крайней мере три обстоятельства: профессиональный критерий, психологический фактор и наличие четкого порядка комплектования и формирования экипажа. Основные принципы комплектования и формирования экипажей воздушных судов изложены во «Временных требованиях к экипажам воздушных судов гражданской авиации».

В состав экипажа могут включаться проверяющие и стажеры, количество которых при выполнении производственного полета ограничено: согласно НПП ГА-71 должно быть не более одного проверяющего и одного стажера. При этом инспекторский состав

Инспекции МГА и инспекций по безопасности полетов управлений гражданской авиации включается в состав экипажа независимо от наличия на воздушном судне других проверяющих. Все лица, включенные в состав экипажа, записываются в задание на полет.

Должностные лица командно-летного и инспекторского состава включаются в задание на полет в качестве проверяющих при условии, если они имеют допуск к инструкторской работе на данном типе воздушного судна.

Летный состав экипажа должен быть постоянным. Это требование было закреплено в параграфе 25 НПП ГА-66: «Состав экипажа должен быть постоянным и его изменение допускается в исключительных случаях решением командира авиаподразделения». Это положение, хотя оно и не закреплено в действующем НПП ГА-71, сохраняется. Однако понятие «постоянный» применительно к летному составу требует уточнения. Дело в том, что слово «постоянный» толковый словарь определяет как «неизменный», одинаковый во все время, рассчитанный на долгий срок, не временный, не изменчивый, твердый.

Применительно к экипажу (его летному составу) «постоянный» означает, что установленный состав экипажа будет сохраняться в течении какого-то продолжительного срока и не должен произвольно изменяться. Поэтому сформированный экипаж буквально на следующий день рассматривается как постоянный. В настоящее время законом не установлена продолжительность работы экипажа в данном составе (действует принцип – чем дольше летает экипаж в данном составе, тем лучше). Изменение состава происходит в силу объективных обстоятельств, в исключительных случаях. Практика показывает, что полеты экипажа в неизменном составе длительное время имеют как положительные, так и отрицательные стороны, диалектически взаимосвязанные и требующие глубокого изучения специалистами в области психологии летного труда. Иногда длительная работа экипажа в неизменном составе приводит к снижению летной дисциплины, требовательности и принципиальности, что отрицательно сказывается на безопасности полетов. Для повышения уровня организации летной работы и качества подготовки летного состава необходимо поставить на повестку дня вопрос о периодическом реформировании экипажей в пределах авиаподразделения. Это мероприятие должно повысить безопасность полетов, связанную с личным фактором.

2.2. Общие требования к экипажам

Воздушный кодекс СССР и изданные на его основе нормативные акты определяют основные требования к экипажам воздушных судов.

Согласно ст. 19 ВК СССР в состав экипажа гражданского воздушного судна, занесенного в Государственный реестр СССР, могут входить только граждане СССР. Отступление от этого правила допускается только в порядке, установленном Советом Министров СССР. Так, в ШВЛП в состав экипажей могут включаться иностранцы в качестве стажеров (курсантов), проходящих обучение, т.е. ввод в строй на советской авиационной технике, но это носит временный характер. На международных воздушных линиях включение иностранцев в состав экипажей советских воздушных судов может производиться в соответствии с правительственными соглашениями между СССР и иностранными государствами. При эпизодических полетах 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 полет.

Должности летного состава на гражданских воздушных судах могут быть заняты лицами не моложе 18 лет. Советский закон не проводит дифференциации по возрасту в транспортной авиации и авиации ПАНХ. Право занимать должности летного состава связано с достижением совершеннолетия, гражданской дееспособности. Закон устанавливает, что способность гражданина своими действиями приобретать

гражданские права и создавать для себя гражданские обязанности (гражданская дееспособность) возникает в полном объеме с наступлением совершеннолетия, то есть по достижении восемнадцати лет. Закон не допускает ограничения дееспособности граждан иначе, как в случаях, предусмотренных законом.

По-иному решается вопрос о минимальном возрасте для летного состава по правилам ИКАО. Здесь критерием является не достижение дееспособности в соответствии с национальным законодательством данного государства, а твердо установленный минимальный возраст в пределах от 16 до 21 года. Этот возраст определяется в зависимости от должности и вида гражданской авиации, где пилот работает. Для пилотов – планеристов установлен минимальный возраст 16 лет; для частных пилотов самолетов и вертолетов – 17 лет; для пилотов коммерческого вертолета и бортрадистов – 18 лет; для пилотов коммерческой авиации – 19 лет; для линейных транспортных пилотов коммерческой авиации, штурманов и бортинженеров (бортмехаников) – 21 год.

Таким образом, требования ИКАО для большинства лиц летного состава гражданских воздушных судов СССР находятся в противоречии с национальным законодательством СССР, но на практике эта проблема не встает потому, что на международных воздушных линиях Аэрофлота полеты совершают наиболее опытные лица, возраст которых соответствует требованиям ИКАО, т.е. превышает 21 год.

Что касается максимально допустимого возраста для занятия должностей летного состава, то этот вопрос в настоящее время законодательством не урегулирован и практически не ограничен.

Воздушный кодекс СССР устанавливает, что лица, входящие в состав экипажа воздушного судна, по состоянию здоровья должны соответствовать требованиям, определенным МГА СССР. В гражданской авиации действует Положение о медицинском освидетельствовании летного, курсантского, диспетчерского состава, бортпроводников и лиц, поступающих в учебные заведения гражданской авиации, утвержденное Министерством гражданской авиации 20 декабря 1973 г. Согласно ему указанные лица проходят медицинское освидетельствование в установленные сроки во врачебно-летных экспертных комиссиях гражданской авиации (ВЛЭК), которые определяют годность к летной работе, руководствуясь расписанием болезней и физических недостатков, препятствующих летной и диспетчерской работе. В соответствии с Положением ЛС ежегодно проходит медицинское освидетельствование во ВЛЭК для определения степени годности к летной работе по состоянию здоровья, а также проводятся медицинские наблюдения и осмотры в межкомиссионный период (ежеквартальный врачебный осмотр, если ВЛЭК не установлены более частые осмотры). При этом командиры кораблей, вторые пилоты и штурманы реактивной и турбовинтовой авиации, достигшие 35 лет, во время второго квартального осмотра проходят электрокардиографическое исследование.

Перед полетом производится предполетный медицинский контроль, который проходят все члены экипажа, в том числе командно-инструкторский состав. Уклонение от предполетного медицинского контроля влечет ответственность по Уставу о дисциплине работников гражданской авиации.

Международная организация гражданской авиации устанавливает медицинские требования к летному составу, которые определены в главе 6 Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации. Однако в п.6.1.1. подчеркивается, что «стандарты и рекомендации главы 6 не могут содержать достаточно подробные спецификации, чтобы охватить все индивидуальные особенности здоровья, и по необходимости оставляют решение многих вопросов, касающихся оценки пригодности с медицинской точки зрения, на усмотрение врача, производящего освидетельствование. Поэтому оценка годности с медицинской точки зрения должна производиться в результате полного медицинского освидетельствования, произведенного на высоком медицинском уровне...». По правилам ИКАО периодичность переосвидетельствования зависит от вида свидетельства

(специальности) летного состава и колеблется в пределах от 6 до 24 месяцев. Так, линейные транспортные пилоты проходят медицинское освидетельствование не более чем через 6 месяцев; штурманы, бортинженеры (бортмеханики), бортрадисты – через 12 месяцев и т.д. Следует отметить требования, установленные в гражданской авиации СССР, соответствуют требованиям Чикагской конвенции, а в ряде случаев являются более строгими. Воздушный кодекс СССР и изданные на его основе нормативные акты определяют требования к подготовке экипажей воздушных судов. Статьей 20 ВК СССР установлено, что лица, входящие в состав экипажа воздушного судна, должны в соответствии с занимаемой должностью иметь специальную подготовку, знать Воздушный кодекс Союза ССР, основные правила полетов в воздушном пространстве СССР и другие правила, наставления и инструкции, регулирующие их работу.

Специальная подготовка включает наличие определенных знаний в области воздушной навигации, метеорологии, теории полета, конструкции и эксплуатации аппаратов и т.д., а также определенной квалификации, состоящей в умении пилотировать воздушное судно на различных этапах полета, действовать в аварийной ситуации и пройти установленные испытания (проверку). Помимо этого к членам экипажа предъявляются требования к опыту работы – наличие определенного налета часов, стажа работы в должности летного состава.

В зависимости от занимаемой должности к членам экипажа предъявляются различные требования, установленные соответствующими нормативными актами МГА. Так, пилоты всех классов должны знать соответствующие разделы наставлений по штурманской, аэродромной и инженерно-авиационной службам гражданской авиации, по связи, метеобеспечению, по применению авиации в народном хозяйстве, основные требования к перевозкам пассажиров, почты и грузов, руководство по летной эксплуатации и пилотированию самолета (вертолета), на котором он летает. Важность знания и точного исполнения летных законов с одной стороны, их многочисленность и сложность с другой, настоятельно требуют совершенствования системы обучения летного состава в области воздушного права. Поэтому при подготовке кадров речь должна идти не об изучении отдельных документов, а о системе воздушно – правовой подготовки кадров на различных этапах обучения. Такую воздушно – правовую подготовку следует давать экипажу в процессе первоначального обучения, а также во время переподготовки в летных училищах, на курсах и т.д. В ВК СССР 1935 г. удачно подчеркивалось, что «лица, входящие в летный состав экипажа, должны в зависимости от занимаемой должности иметь специальную техническую (теоретическую и практическую) и воздушно – правовую подготовку, проверенную контрольными испытаниями». При этом проводится четкая дифференциация требований к знаниям ЛС в зависимости от класса. Объем требований к пилоту 3 класса должен быть выше, чем к пилоту 4 класса, второго – выше, чем третьего, первого – выше второго. В части требований к знаниям летного законодательства пилотов 1 класса речь должна идти об усвоении курса воздушного права с обязательным знанием определенного минимума теории государства и права.

Международные стандарты и рекомендации ИКАО определяют требования к летному составу экипажа воздушного судна, которые подразделяются на три группы:

- знание правил и положений, регулирующих гражданскую авиацию в области аэронавигации, метеорологии, связи, оборудования, эксплуатации воздушного судна и так далее;

- наличие определенного опыта – минимальный налет (общий и в качестве командира корабля), налет ночью, в сложных условиях;

- наличие установленной квалификации – умение пилотировать воздушное судно в обычных условиях, а также выполнять аварийные маневры и пилотирование по приборам, пройти испытания на воздушном судне данного типа и др. При этом объем знаний, опыт и квалификация дифференцируются в зависимости от занимаемой должности в составе

экипажа: частный пилот, пилот коммерческой авиации, линейный транспортный пилот, штурман, бортинженер (бортмеханик), бортрадист и т.д.

2.3. Классификация летного состава

Летному составу в зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство сроком на один год.

Классификация ЛС производится в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов; обеспечения грамотной эксплуатации авиационной техники летным составом как на земле, так и в воздухе; правильного подбора и расстановки экипажей по типам самолетов и вертолетов; последовательного и систематического повышения квалификации и общего уровня развития; правильного применения системы заработной платы в зависимости от квалификации и опыта работы.

Порядок присвоения классов и выдачи свидетельств определяется Положением о присвоении классов и выдачи свидетельств летному составу гражданской авиации СССР. В соответствии с ним пилотам ПАНХ и транспортной авиации присваивается четыре класса – четвертый, третий, второй и первый, а остальному ЛС – три класса – третий, второй и первый.

Для определения квалификации и присвоения классов созданы Высшая квалификационная комиссия (ВКК) и местные квалификационные комиссии (МКК). Высшая квалификационная комиссия МГА назначается приказом министра гражданской авиации. В состав ВКК входят специалисты центрального аппарата МГА.

На ВКК возлагаются следующие функции: разработка вопросов, связанных с присвоением классов специалистам гражданской авиации, выдача им свидетельств; руководство классификацией специалистов гражданской авиации и контроль за деятельностью МКК; присвоение первого класса пилотам, штурманам, бортинженерам и летчикам-наблюдателям на основании материалов МКК и проверка кандидатов комиссиями МГА на месте и непосредственно в ВКК; проверка материалов, представляемых к выдаче свидетельств летному составу в связи с повышением в классе; оформление и выдача свидетельств пилотам первого класса и всех классов летному составу ведомственной авиации; ведение реестра выдачи свидетельств ВКК; ведение картотеки по свидетельствам, выданным всеми квалификационными комиссиями гражданской авиации; разбор жалоб на решения МКК.

Местные квалификационные комиссии образуются в управлениях гражданской авиации, Академии гражданской авиации, ГосНИИГА, летных училищах ШВЛП, Министерстве авиационной промышленности СССР, на базах авиационной охраны лесов Министерства лесного хозяйства РСФСР. МКК назначаются приказом того начальника (командира), где создается местная квалификационная комиссия. Компетенция МКК различных подразделений гражданской авиации не одинакова. Так, МКК управлений гражданской авиации, Академии гражданской авиации, ГосНИИГА, летных училищ, ШВЛП и Минавиапром СССР предоставлено право присваивать четвертый, третий и второй классы пилотам; третий и второй классы штурманам, бортинженерам и летчикам – наблюдателям; третий, второй и первый класс бортмеханикам, бортрадистам и бортоператорам (наблюдателям) геологии, инструкторам парашютной службы; ведение реестра выдачи свидетельств. МКК авиапредприятия правом присвоения классов не пользуется. Решения МКК оформляются протоколом и утверждаются соответствующим начальником (командиром).

Присвоение квалификации и выдача свидетельств летному составу производится по схеме, утвержденной Положением о присвоении классов (приложение 1).

В схеме указывается класс специалиста, где этот специалист проходит проверку, кто присваивает класс, кто утверждает решение квалификационной комиссии, кто выдает

свидетельство и на основании какого документа. Так, пилотам присвоение класса производится в следующем порядке. Для получения четвертого класса специалист проходит проверку в Государственной экзаменационной комиссии, МКК управления, летного учебного заведения; присваивает класс начальник летного училища на основании решения Государственной экзаменационной комиссии, МКК управления, летного учебного заведения; решение комиссии утверждает начальник управления, летного учебного заведения; свидетельство выдает ВКК МГА, начальник летного училища, МКК управлений и им равные – на основании протоколов классификационных комиссий. Для получения третьего и второго класса пилот проходит проверку в МКК управления или летного учебного заведения, которые присваивают и класс пилота; утверждает решение начальник управления летного учебного заведения; свидетельство выдает ВКК МГА, МКК управления, летного учебного заведения на основании протоколов МКК по форме №1 или протоколов ВКК. Для получения первого класса пилот проходит проверку в ВКК МГА, которая и присваивает первый класс; утверждает решение начальник Инспекции МГА; свидетельство выдает ВКК МГА на основании протокола ВКК и материалов МКК по форме №1.

Первоначальный класс специалиста (четвертый пилотам и третий другим лицам летного состава) присваивается лицам, которые успешно закончили полный курс обучения в летном училище или учебном заведении (пилоты и штурманы) или проработали на эксплуатации в течение установленного срока и обучались на курсах (бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты).

Для повышения в классе необходимо обладать практическими навыками, т.е. техникой пилотирования, правилами ведения радиосвязи и т.д., иметь соответствующую теоретическую подготовку и стаж работы. Проверка знаний у специалистов на повышение в классе производится МКК или ВКК. Датой перехода ЛС в высший класс считается дата утверждения решения квалификационной комиссией.

Пилоты второго и первого класса ПАНХ при переходе на постоянную летную работу в транспортную авиацию должны пройти установленную переподготовку на самолетах третьего и выше классов. После испытания выдается новое свидетельство пилота транспортной авиации. Ранее выданное свидетельство пилота ПАНХ остается на руках специалиста.

Положение предусматривает случаи, когда специалист может быть снижен в классе. Право на это предоставлено ВКК в отношении всех специалистов гражданской авиации СССР и МКК в отношении специалистов, которым МКК компетентна присваивать класс. Понижение в классе может произойти в том случае, если специалист не обладает знаниями и навыками, соответствующими присвоенному классу, а также в случаях авиационных происшествий по вине данного специалиста. Решение МКК или ВКК оформляется приказом соответствующего начальника или протоколом ВКК. Выписка из приказа (протокола ВКК) о снижении в классе заносится в личное дело. У лиц, пониженных в классе, свидетельство изымается и погашается, а взамен выдается свидетельство низшего класса. Специалист, пониженный в классе, допускается вновь к повышению в общем порядке, но не ранее, чем через год.

2.4. Свидетельства летного состава

Советский закон устанавливает, что лицам летного состава выдаются свидетельства, которые они должны иметь при себе при исполнении служебных обязанностей.

МГА СССР в соответствии с требованиями ВК СССР, также применительно к правилам ИКАО определило форму свидетельств, порядок их заполнения и выдачи.

В ст. 32 и 33 Чикагской конвенции установлено, что члены летного экипажа воздушного судна, используемого в международных воздушных передвижениях, должны

иметь свидетельства, выдаваемые или признаваемые действительными государством, в котором это воздушное судно зарегистрировано. В главе 5 Приложения 1 к Чикагской конвенции (Выдача свидетельств личному составу) определен перечень основных разделов свидетельств: На свидетельстве должны быть напечатаны следующие подробности: 1) название государства (крупным шрифтом); 2) заглавие свидетельства (более крупным шрифтом); 3) номер; 4) фамилия обладателя полностью; 5) адрес обладателя; 6) национальность обладателя; 7) подпись обладателя; 8) основание и, где это требуется, условия, на которых выдано свидетельство; 9) отметка, касающаяся действительности свидетельства, и разрешение обладателю на пользование привилегиями, соответствующими свидетельству; 10) подпись должностного лица, выдавшего свидетельство, и дата выдачи; 11) печать или штамп органа по выдаче свидетельств; 12) отметка и квалификация (например, категория, класс и тип летательных аппаратов и т.д.); 13) заметки (например, специальные подписи, касающиеся ограничения, и подписи пол привилегиям); 14) любые другие подробности, желательные для государства, выдавшего свидетельство.

Свидетельства состоят из 14 разделов, обозначаемых римскими цифрами, и содержат следующие сведения для пилотов транспортной авиации: I) СССР (на русском и английском языках); II) свидетельство пилота первого класса транспортной авиации (на русском и английском языках); III) № 000 (номер); IV) фамилия, имя, отчество и год рождения; V) опущен; VI) гражданство; VII) подпись владельца; VIII) выдано Министерством гражданской авиации на основании Воздушного кодекса Союза ССР, первый класс пилота транспортной авиации присвоен (дата), протокол Высшей квалификационной комиссии Министерства гражданской авиации №; IX) владелец настоящего свидетельства имеет право быть членом летного экипажа на должностях и на самолетах (вертолетах), указанных в п. XII (на русском и английском языках), срок действия свидетельства (продление); X) председатель ВКК (подпись, дата выдачи); XI) место печати; XII) квалификация, должность, типы самолетов (вертолетов) и виды работ, на которых разрешены полеты, дата разрешения, подпись должностного лица; XIII) особые метки; XIV) 1. Условия, при которых разрешаются полеты, должность, подпись, дата, печать; 2. Присвоение классов; 3. Талоны нарушения; 4. Место работы.

Свидетельства, выдаваемые Министерством гражданской авиации, в зависимости от занимаемой должности летного состава, имеют различную расцветку (применительно к правилам ИКАО): пилоты транспортной авиации – темно-зеленую; штурманы – красную; бортинженеры (бортмеханики) – коричневую; бортрадисты – оранжевую.

Свидетельство действительно в течение одного года, по окончании которого оно подлежит продлению на срок также не более одного года. Продление производится после проверки квалификации, которая одновременно является подтверждением ранее присвоенного класса, и после прохождения медицинского освидетельствования во ВЛЭК на предмет допуска к полетам по состоянию здоровья. Проверку производит МКК по месту работы специалиста или ВКК. Продление свидетельства без проверки квалификации и заключения ВЛЭК запрещается.

Продление свидетельств летного состава производится уполномоченными на это должностными лицами: командиры подразделений – летному составу авиаподразделения; начальники управлений гражданской авиации – командному составу управлений; начальник Инспекции МГА – начальникам управлений и летных учебных заведений, их заместителям по летной службе, начальникам инспекций по безопасности полетов (старшим инспекторам по безопасности полетов управлений), командирам авиаподразделений научно-исследовательских институтов, их заместителям по летной службе, а также вышестоящему командно-летному составу ведомственной авиации после проверки квалификации в ВКК МГА; начальники учебных заведений и научно-исследовательских институтов – летному составу учебных заведений, Академии

гражданской авиации, ГосНИИГА, Всесоюзному НИИ сельскохозяйственного и специального применения гражданской авиации.

При выполнении служебных обязанностей лица летного состава должны иметь при себе свидетельство и предъявлять его по требованию уполномоченных на то лиц. Отсутствие свидетельства лишает данное лицо права выполнять полетное задание.

Свидетельство теряет силу, если в нем отсутствуют отдельные листы, окончился срок действия, имеются исправления, пометки и подчистки, изъят второй талон нарушения. В случае его утери проводится тщательное расследование в целях определения целесообразности выдачи дубликата. Виновное лицо привлекается к дисциплинарной ответственности. Выдача дубликата производится той инстанцией, которая правомочна выдать свидетельство данного вида.

За нарушения, угрожающие безопасности полетов, и за авиационные происшествия свидетельства отбирают до окончания расследования и в зависимости от его результатов свидетельство может быть возвращено владельцу. Если будет принято решение об освобождении нарушителя от летной работы на определенный срок (п/п «е» п.17 Устава о дисциплине), то свидетельство направляется в инспекцию по безопасности полетов на хранение до восстановления работника в установленном порядке. В свидетельстве лиц, снятых с летной работы до 1 года, в разделе XIII (особые отметки) делается запись: «Снят с летной работы зана основании приказа... от....№».Произведенная запись удостоверяется подписью начальника (командира) и печатью. О восстановлении также делается запись с указанием даты и номера приказа, которая также удостоверяется подписью соответствующего начальника и печатью.

Если будет принято решение об увольнении нарушителя (п/п «ж», «з» п.17 Устава о дисциплине), то отобранное свидетельство направляется начальнику Управления гражданской авиации, который вместе с копией приказа о снятии с летной работы направляет это свидетельство в Инспекцию МГА для погашения. Восстановление свидетельств лиц, освобожденных от летной работы по п/п «ж» или «з» п.17 Устава о дисциплине, производится ВКК (предоставление материалов ведется по форме №1). Повышение в классе этих лиц допускается не ранее, чем через два года безупречной работы после восстановления.

При освобождении от летной работы по состоянию здоровья, в результате перемещения или по собственному желанию свидетельства остаются на руках специалистов. Об уходе с должностей ЛС по перечисленным причинам высылаются донесения в ВКК .

2.5. Права и обязанности командира и других членов экипажа

Основной документ МГА – НПП ГА-71, регламентирующий летную работу, в подразделе 2.5 определяет обязанности, права и ответственность членов экипажа воздушного судна. Однако сразу отметим два обстоятельства, без которых анализ обязанностей, прав и ответственности членов экипажа будет не полным и не точным. Во-первых, необходимо определить содержание терминов «обязанности, права и ответственность» применительно к членам экипажа. Обязанность члена экипажа - это определенная законом мера должного поведения носителя этой обязанности. Она как правило, означает долженствование совершать определенные действия или воздержаться от действий, запрещенных законом. Требование о соблюдении обязанности обычно сопровождается словами должен, обязан, запрещается и т.д. Например: "Все члены экипажа при исполнении служебных обязанностей должны быть одетыми по установленной форме". Определяя обязанность члена экипажа, закон, как правило, устанавливает один вариант должного поведения. В некоторых случаях обязанность может быть сформулирована в форме двух и более вариантов поведения, из которых следует делать

выбор (принять решение). Так, согласно п. 7.12.4 НПП ГА-71: «Если опасные метеорологические явления невозможно обойти ...то экипаж (пилот) обязан возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме».

Права члена экипажа – это определяемые государством возможности действовать, поступать установленным образом. При наличии права член экипажа выбирает один из целого ряда вариантов, установленных правовой нормой. Например, в соответствии с ч.II п.7.12.30 НПП ГА-71 при отсутствии связи с ближайшим аэродромом в случаях, не терпящих отлагательства, командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно принимать решение на вылет.

Под ответственностью членов экипажа понимается не наказание за совершенные действия, а обязанность, долг выполнить эти действия и дать отчет о них. Так, второй пилот несет ответственность за размещение и крепление загрузки с соблюдением установленной центровки воздушного судна.

Во-вторых, обязанности, права и ответственность членов экипажа чрезвычайно разнообразны, число их значительно, находятся они в различных документах: ВК СССР, ОПП, НПП ГА, многих других наставлениях, положениях, правилах, руководствах и т.д. В связи с этим для анализа перечисленных функций членов экипажа необходимо их систематизировать по основным признакам. Например:

- по видам: обязанности, права, ответственность;
- по содержанию: общие и специальные;
- по субъектам: обязанности, права и ответственность командира воздушного судна, второго пилота, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортпроводника, а также проверяющих.

Систематизация функций по видам дана выше. К общим мы относим функции членов экипажа, которые не связаны с осуществлением определенных задач, при выполнении полетного задания. Эти функции, в частности, сосредоточены в гл. 2 НПП ГА-71: «Знать и выполнять требования НПП ГА; при исполнении служебных обязанностей быть одетым по установленной форме; быть дисциплинированным, требовательным к себе и к подчиненным, постоянно повышать свою квалификацию, воспитывать высокие деловые и моральные качества, сознательное отношение к служебному долгу и т.д.».

К специальным функциям мы относим обязанности, права и ответственность членов экипажа, связанные с выполнением определенных задач в полете. В частности, выполнение предварительной и предполетной подготовки и полета (запуск, буксировка, руление, взлет, набор высоты, полет по маршруту и т.д.).

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

Командиром корабля может быть только лицо, имеющее специальность пилота, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа. Требования к командирам судов различных типов (классов) определяются МГА. Так, командирами экипажа самолетов первого класса должны быть, как правило, пилоты первого класса, и, как исключение, пилоты второго класса. Назначение на должность командира производится приказом министра гражданской авиации или начальника управления в зависимости от места работы пилота, класса и типа воздушного судна. Командирами могут быть назначены пилоты, прошедшие подготовку по программам, утвержденным МГА, и допущенные к полета в качестве командиров кораблей данного типа приказом соответствующего начальника.

Командир воздушного судна подчиняется командиру эскадрильи и вышестоящим прямым начальникам (командирам); при выполнении полетного задания: в аэропортах –

начальнику аэропорта или лицу, его замещающему; в полете – должностному лицу, осуществляющему руководство движением в данном районе.

Правовое положение командира воздушного судна определено рядом документов: Воздушным кодексом СССР, Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР, Наставлением по производству полетов и рядом других нормативных актов. Права и обязанности командира корабля определяются пятью основными пунктами:

- подготовкой корабля и экипажа к полету;
- выполнением полета;
- руководством деятельностью экипажа;
- поддержанием порядка и дисциплины на борту;
- обеспечением безопасности находящихся на воздушном судне лиц и сохранности имущества.

При выполнении полета командир является единоначальником для всех членов экипажа и лиц, находящихся на борту. Он обеспечивает дисциплину и порядок, соблюдение правил навигации и эксплуатации судна, принимает меры по обеспечению безопасности находящихся на борту людей и сохранности имущества. Распоряжения командира должны беспрекословно выполняться всеми без исключения лицами, находящимися на борту. При этом он имеет право не только требовать выполнения установленных правил, но и применять меры принуждения, т.е. в определенных случаях выступать как должностное лицо, наделенное правами представителя власти. Законом не определены виды мер принуждения, но ст.24 ВК СССР предоставлено право применять: «все необходимые меры». На практике это могут быть любые меры вплоть до использования оружия, однако, они применяются только в отношении лиц, находящихся на борту воздушного судна в полете, если они не подчиняются распоряжениям командира и допускают нарушения, создающие угрозу безопасности полета. Указанные правомочия командира обусловлены изолированным положением самолета в полете, возможностью тяжелых последствий (захват судна, гибель людей, техники и т.д.), необходимостью принятия безотлагательных мер по обеспечению безопасности.

Воздушный кодекс СССР в ст.25 определяет основные права и обязанности командира в случае безопасности или бедствия. В интересах спасения жизни пассажиров и экипажа, а также сохранения судна и обеспечения безопасности полета, командир имеет право сбросить с судна багаж, груз или почту. При возникновении опасности для людей, на борту самолета, совершившего вынужденную посадку, командир организует спасение пассажиров и членов экипажа. В случае бедствия члены экипажа могут покинуть корабль только с разрешения командира, сам он покидает судно последним. Это требование закона вытекает из основного положения, что командир несет ответственность за пассажиров и экипаж.

Перед командиром воздушного судна, потерпевшего бедствие, помимо спасения находящихся на нем людей, может встать задача обеспечения сохранности судна и имущества. Для этого в ряде случаев требуется заключение соглашений с различными организациями. В этой связи возникает вопрос о наличии правомочий на заключение подобного рода соглашений. Воздушный кодекс (ст.25) предоставляет командиру корабля право заключать от имени воздушнотранспортного предприятия, в ведении которого находится судно, соглашения в целях обеспечения сохранности судна, потерпевшего бедствие, находящихся на нем людей и имущества. В частности, такие соглашения могут заключаться по вопросам транспортировки судна, грузов, багажа и почты. Для этого от командира не требуется каких-либо доверенностей, справок и т.д. Эти соглашения он заключает в силу служебного положения.

Чрезвычайно важную обязанность командира воздушного судна устанавливает ст.26 ВК СССР. Согласно ей командир обязан оказать помощь воздушному, морскому или речному судну, терпящему бедствие или подающему сигнал бедствия, а также людям,

оказавшимся в опасности. Оказание помощи является обязанностью командира во всех случаях, если это не сопряжено с опасностью для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа. Закон не устанавливает средств и форм, в которых помощь должна быть оказана. Однако во всех случаях командир обязан отметить на карте место бедствия и сообщить о нем службе руководства движением.

Правовое положение остальных членов экипажа определяется с одной стороны тем, что члены экипажа подчиняются командиру и должны беспрекословно выполнять его распоряжения, а с другой стороны тем, что каждый член экипажа выполняет комплекс прав и обязанностей, определенных соответствующими наставлениями, приказами и должностными инструкциями МГА.

Второй пилот является членом экипажа, подготовленным для выполнения любых функций по пилотированию воздушного судна, кроме функций командира корабля. Он является основным помощником и заместителем командира, его роль особенно важна при пилотировании современных самолетов, а также в деле подготовки пилотов второго и третьего классов для работы командирами кораблей на самолетах первого и второго классов. В процессе работы в должности второго пилота имеется возможность передачи опыта и отработки практических навыков пилотирования под руководством первого пилота. Второй пилот имеет право после прохождения соответствующей программы с разрешения командира осуществлять пилотирование на всех этапах полета, включая взлет и посадку. Наконец, на современных самолетах на второго пилота возлагаются обязанности по подготовке воздушного судна к полету (размещение загрузки, предполетный осмотр самолета и т.д.). При отсутствии в составе экипажа штурмана, бортрадиста, второй пилот выполняет ряд функций этих членов экипажа.

На практике может возникнуть вопрос: несет ли второй пилот ответственность за неправильные (ошибочные) действия командира воздушного судна. На поставленный вопрос ответа в действующем законодательстве нет. Однако, принимая во внимание его должность в экипаже, следует дать положительный ответ. Второй пилот является активным помощником командира корабля. Это проявляется в его обязанности обратить внимание командира на допущенную ошибку, содействовать ее устранению (без вмешательства в пилотирование). По этому пути идет практика. Второй пилот, в частности, несет дисциплинарную ответственность за то, что не обратил внимание командира на допущенную ошибку в пилотировании и не способствовал ее устранению.

Ответственность за качество штурманской подготовки к полету, точность самолетовождения, сохранение в полете ориентировки и установленного режима полета возлагается на штурмана корабля. Штурман непосредственно подчиняется командиру, а в специальном отношении – старшему штурману авиаподразделения. Права и обязанности штурмана определены НПП ГА-71, НШС ГА-73 и другими документами, регламентирующими работу штурмана.

На воздушных судах, экипаж которых состоит из одного пилота, наряду со своими непосредственными обязанностями пилот выполняет и обязанности штурмана. Если в составе экипажа нет штурмана, то его функции выполняет второй пилот под руководством командира.

В некоторых случаях, предусмотренных приказами МГА, программами подготовки летного состава и инструкциями по выполнению отдельных видов работ в народном хозяйстве, наличие штурмана в составе экипажа является обязательным. Так, при выполнении внетрассовых (кроме полетов по ПАНХ) полетов, первого полета экипажа по данной трассе, полетов в пограничной полосе (кроме полетов ПАНХ), за Полярным кругом, в горных районах над безориентирной местностью в состав экипажа, как правило, включается штурман.

Ответственность за исправность и правильное обслуживание материальной части в соответствии с руководствами и регламентами, определяющими порядок летной и

технической эксплуатации воздушных судов данного типа, возлагается на бортмеханика (бортинженера). Поддержание устойчивой радиосвязи самолета с аэропортом и службами УВД является функцией бортрадиста. Обслуживание пассажиров на борту осуществляется бортпроводниками. На самолетах с ГТД бортпроводник №3 является ответственным за принятую на борт коммерческую нагрузку.

Для проверки техники пилотирования, а также знания летным составом возложенных на них обязанностей в состав экипажа на время полета могут включаться проверяющие, которыми являются должностные лица командно-летного состава, имеющие допуск к конструкторской работе на данном типе самолетов. Они включаются в задания на полет в качестве проверяющих, являются старшими командирами в экипаже и несут ответственность за безопасность данного полета.

2.6. Ответственность членов экипажа

Дисциплина труда является необходимым условием всякой работы, всякого общественного производства. Чем более сложной, ответственной является работа, тем больше должно быть организованности и требования к дисциплине. Соблюдение трудовой дисциплины является конституционной обязанностью советских граждан (ст.130 Конституции СССР).

Гражданская авиация является одной из важнейших частей транспортной системы СССР, от четкой и бесперебойной работы которой зависит обеспечение потребности населения, народного хозяйства и обороны страны в воздушных перевозках и выполнение авиационных работ для народного хозяйства.

Основным документом, регламентирующим дисциплину труда в гражданской авиации СССР, является Устав о дисциплине работников гражданской авиации (в дальнейшем для краткости Устав о дисциплине). В нем подчеркивается, что твердая дисциплина в гражданской авиации состоит в строгом соблюдении всеми работниками порядка и правил, установленных законодательством СССР, приказами, наставлениями и инструкциями Министерства гражданской авиации и другими нормативными актами, в беспрекословном, точном и своевременном выполнении возложенных на них обязанностей, а также приказов и распоряжений начальников и является важным средством обеспечения безопасности и регулярности полетов. В приведенной формулировке подчеркивается неразрывное единство законности и дисциплины труда в гражданской авиации.

Укреплять дисциплину – это прежде всего строго соблюдать летные законы. Требование высокой дисциплины, точного и неуклонного соблюдения законодательства обусловлено тремя причинами: во-первых, нарушение порядка создает угрозу для жизни пассажиров, для своевременного выполнения народнохозяйственного плана, для сохранности социалистической собственности, для обороноспособности страны; во-вторых, деятельность гражданской авиации детально регламентирована наставлениями, правилами, инструкциями, что особенно характерно для летной работы. В-третьих, выполнение возложенных на гражданскую авиацию функций осуществляется в результате согласованных действий различных подразделений и служб, а это требует четкого определения прав, обязанностей и ответственности каждого звена, каждого работника. Вот почему соблюдение действующего законодательства в гражданской авиации выдвигается на первый план в нормативных актах, регламентирующих летную деятельность. Воспитание, убеждение и поощрение являются в нашем обществе основными методами укрепления трудовой дисциплины.

Вместе с тем по отношению к отдельным нарушителям применяются меры принуждения, состоящие в наказании за нарушение действующих законов в целях

перевоспитания и предупреждения. Рассмотрим применение в гражданской авиации мер принуждения (ответственности).

Принято различать четыре вида ответственности: уголовную, дисциплинарную, материальную и административную.

Уголовная ответственность установлена Основами уголовного законодательства Союза ССР, а также уголовными кодексами союзных республик. Меры уголовной ответственности применяются только за преступления и лишь судами в установленном законом порядке. Уголовная ответственность членов экипажа за нарушение законов, регламентирующих летную работу, предусмотрена ст. 84,85 УК РСФСР и соответствующими статьями УК других союзных республик.

Статья 85 УК РСФСР имеет две части. Часть I гласит: «Нарушение работником воздушного транспорта правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повлекшее несчастный случай с людьми, аварию или иные тяжкие последствия, а также недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей, средств сигнализации и связи, повлекшие те же последствия – наказываются лишением свободы на срок от 3 до 15 лет», часть вторая устанавливает: «Те же деяния, если они не повлекли, но заведомо создали угрозу тех же последствий (как в части I), – наказываются лишением свободы на срок от 1 года до 3-х лет или исправительными работами на срок до 1 года».

Уголовная ответственность по части I ст.85 будет иметь место, если в результате нарушения правил полетов, эксплуатации воздушных судов или недоброкачественного ремонта транспортных средств наступят тяжкие последствия. Они могут касаться людей (смерть или тяжелые телесные повреждения), авиационной техники (аварии самолетов, причинение тяжелых повреждений на земле, разрушение зданий, сооружений, линий электропередач и т.д.), серьезной дезорганизации движения, причинения большого материального ущерба и т.д.

В соответствии с ч. II ст.85 УК РСФСР преступлением является нарушение правил полетов, эксплуатации воздушных судов и т.д., если заведомо создавалась угроза наступления тяжких последствий, предусмотренных ч. I ст.85 УК РСФСР. Для установления состава преступления принципиальное значение имеет определение понятия «заведомая угроза». Практически очень многие нарушения правил полетов, эксплуатации воздушных судов в большей или меньшей мере создают угрозу наступления тяжких последствий, однако далеко не все могут быть отнесены к числу нарушений, создающих заведомую угрозу. О ее наличии можно говорить при следующих обстоятельствах: а) виновное нарушение правил полетов, эксплуатации воздушных судов могло повлечь тяжкие последствия, предусмотренные ч. I ст.85 УК РСФСР; б) наступление тяжких последствий было наперед известно и неминуемо для данного вида нарушения; в) тяжкие последствия не наступили только в результате случайных обстоятельств или вмешательства третьих лиц; г) нарушение совершено в форме умысла (хотя для последствий может быть неосторожная вина). Отсутствие одного или нескольких указанных признаков не дает состава преступления, предусмотренного ч. II ст.85 УК РСФСР.

Приведем пример. Командир корабля тяжелого самолета явился на вылет в нетрезвом состоянии. Он был отстранен от полета работниками медицинского пункта. Ответственность будет дисциплинарная (п/п «з» п.17 Устава о дисциплине), так как здесь отсутствует третий признак – тяжкие последствия не наступили ввиду того, что состояние алкогольного опьянения было обнаружено при обязательном посещении экипажем медпункта. Если командир тяжелого самолета употребит алкогольные напитки при кратковременной стоянке в промежуточном или конечном аэропорту, сделает попытку произвести взлет, и только случайно это будет обнаружено членами экипажа, налицо будет состав ч. II, ст.85 УК РСФСР (имеют место все четыре признака). Очевидно, что случаи употребления алкогольных напитков на оперативных точках, когда медицинский контроль соответствующих органов затруднен, и попытки полетов в нетрезвом состоянии

с людьми на борту (да еще с перегрузкой самолета) должны рассматриваться как деяние, предусмотренное ч. II, ст.85 УК РСФСР.

Нарушение правил международных полетов влечет ответственность по ст. 84 УК РСФСР и соответствующим статьям УК других союзных республик, которые гласят: «Взлет в СССР и вылет из СССР без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов наказываются лишением свободы на срок от одного года до десяти лет, или штрафом в размере до одной тысячи рублей с конфискацией воздушного судна или без конфискации».

Субъектами преступления, предусмотренного ст.84 УК РСФСР, могут быть только члены экипажа, несущие ответственность за соблюдение правил полетов. Ими могут быть граждане СССР, иностранцы или лица без гражданства.

В том случае, если нарушение правил международных полетов совершается с целью измены Родине или шпионажа, ответственность наступает по ст. 64 или 65 УК РСФСР.

Дисциплинарная ответственность члена экипажа наступает в случае совершения им служебного проступка, под которым следует понимать нарушение работником гражданской авиации дисциплины при исполнении служебных обязанностей, а также не при исполнении служебных обязанностей, если оно совершено в служебных помещениях или на служебных территориях и если это нарушение не влечет за собой судебной ответственности. Таким образом, служебный проступок характеризуется следующими четырьмя признаками: работником гражданской авиации допущено нарушение установленного порядка или правила поведения; это нарушение является виновным, т.е. совершено умышленно или неосторожно; виновное нарушение дисциплины имело место при исполнении служебных обязанностей или не при исполнении служебных обязанностей, но на служебной территории (в служебном помещении); наконец, совершенное работником правовое нарушение не влечет за собой привлечения его к судебной (уголовной) ответственности.

Меры дисциплинарной ответственности членов экипажа определены п.17 Устава о дисциплине: замечание, выговор, строгий выговор, предупреждение о неполном служебном соответствии; перевод на нижеоплачиваемую работу на срок до трех месяцев или смещение на низшую должность на тот же срок, освобождение от летной работы или от управления воздушным движением, а также от выполнения иной работы, связанной с обеспечением безопасности полетов, и перевод на другую работу с учетом профессии (специальности) на срок до одного года; освобождение от занимаемой должности, связанной с летной работой, с управлением воздушным движением или иной работой по обеспечению безопасности полетов, с изъятием или без изъятия свидетельства, с предоставлением работы с учетом профессии (специальности); увольнение.

За каждое нарушение дисциплины может быть наложено только одно взыскание (ст.21 Устава о дисциплине). Иногда спрашивают: не является ли нарушением закона одновременное наложение дисциплинарного взыскания (например, строгого выговора) и изъятие талона нарушения из свидетельства, привлечение к материальной ответственности, лишение премии и т.д. Нет не является, ибо изъятие талона нарушения, материальная ответственность и др. не являются дисциплинарными взысканиями. Это подчеркнуто в п.6 Приказа №100 министра гражданской авиации от 28 мая 1975 г.

При применении дисциплинарных взысканий важно не то, чтобы за совершенный проступок было назначено тяжкое наказание, а то, чтобы ни одно правонарушение не оставалась без соответствующего административного или общественного воздействия. Предупредительное значение наказания, – указывал В.И. Ленин, – обуславливается не его жестокостью, а его неотвратимостью.

Дисциплинарное взыскание выполнит свою воспитательную функцию при неуклонном соблюдении ряда требований, важнейшими из которых являются

следующие: во-первых, привлечение работника к дисциплинарной ответственности должно быть законным. Это значит, что ответственность наступает лишь за действия, которые закон (Устав о дисциплине) рассматривает как служебный проступок. Взыскание накладывается только компетентным должностным лицом в пределах предоставленных ему прав, при этом соблюдается строгий порядок, установленный уставом. Во-вторых, привлечение к дисциплинарной ответственности должно быть обосновано тщательно проверенными фактами и решение должно логически вытекать из их анализа. Приказ (распоряжение) о наложении взыскания как по форме, так и по содержанию, должен быть убедительным с точки зрения его справедливости, а также целесообразным в пределах и рамках социалистической законности.

Материальная ответственность состоит в обязанности возместить имущественный ущерб, причиненный по вине члена экипажа воздушнотранспортному предприятию, в котором он работает. Бережное отношение к народному добру составляет одну из основных обязанностей трудящихся. Правовое регулирование материальной ответственности с одной стороны обеспечивает охрану социалистической собственности, а с другой стороны содействует охране заработной платы работников от неправильных удержаний.

Основанием для материальной ответственности является только прямой действительный ущерб. Неполученные доходы возмещению не подлежат. Это значит, что возмещается только ущерб, выразившийся в утрате или повреждении имущества предприятия, либо в необходимости предприятию произвести излишние затраты (например, повреждение самолета и затраты на его ремонт). А вот взыскание тех доходов, которые предприятие могло бы получить, но не получило в связи с допущенным нарушением, возмещению не подлежит (например, самолет пробыл в ремонте двое суток и предприятие не получило определенной прибыли, которую могло бы получить, если бы самолет находился в эксплуатации). Виды материальной ответственности, а также порядок привлечения работников к этой ответственности определен советским законом.

Под административной ответственностью понимается ответственность за административные проступки перед органом, которому, как правило, не подчинен правонарушитель. Мерами этой ответственности являются: предупреждение, штраф и др. (применительно к гражданам). Очевидно, что к летному составу мерами административной ответственности будут проколы в талонах нарушений №1, а также изъятие талонов нарушений №1 и №2 из свидетельств.

Действительно, не являясь видами уголовной, дисциплинарной или материальной ответственности, протоколы и изъятие талонов нарушений представляют собой весьма ощутимую форму воздействия.

В Положении о присвоении классов установлено, что для своевременного и эффективного воздействия на лица, нарушающие требования документов, регламентирующих летную работу, а также учета случаев нарушения летным составом Воздушного кодекса СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, НПП ГА, НС ГА и других нарушений, угрожающих безопасности полетов, в свидетельствах летного состава введено по два талона нарушений, которые изымаются их свидетельства или, в зависимости от принятого должностным лицом решения, производится прокол в талоне нарушения №1.

В процессе применения названной формы воздействия на нарушителей летного законодательства возникает ряд практических вопросов: за какие проступки могут изыматься талоны нарушения (производятся проколы в талоне №1); у кого такие изъятия талонов производятся; кто имеет право изымать талоны нарушений; в каком порядке производится изъятие талонов нарушений (прокол).

Изъятие талона нарушения (прокол) может быть произведено за нарушение документов, регламентирующих летную работу, если оно угрожало безопасности полетов.

Таким образом, для того, чтобы изъять талон нарушения, необходимо наличие трех условий: во-первых, должно быть нарушение документов, регламентирующих летную работу, т.е. содержащихся в них правовых норм. В положении дается перечень основных документов (ВК СССР, ОПП, НПП ГА, НШС ГА, НИАС ГА, НС ГА и др.), но он не исчерпывающий, так как к их числу относятся все действующие нормативные акты, регламентирующие летную работу.

Во-вторых, не любое нарушение летного законодательства влечет за собой изъятие (прокол) талона, а лишь такое, которое угрожает безопасности полета. Поэтому должна проводиться дифференциация при анализе нарушений летного законодательства и при применении мер воздействия. Если нарушение летного закона (ВК СССР, ОПП, НПП ГА и др.) угрожает безопасности полета, то работник привлекается к дисциплинарной ответственности и у него может быть изъят талон. Если несоблюдение летного закона не угрожало безопасности полета, то может иметь место дисциплинарная или иная ответственность, но изъятие талона нарушения (прокол) не производится. Например: 1) согласно п.7.1.17 НПП ГА-71 на предварительном старте экипаж обязан выполнить и проверить необходимые операции согласно контрольной карте обязательных проверок. За нарушение этого правила может последовать дисциплинарная ответственность (если не наступило тяжких последствий, влекущих уголовную ответственность и изъятие талона нарушения №1; 2) согласно п.2.4.13 НПП ГА-71 определено, что все члены экипажа при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты по установленной форме. Нарушение этого правила влечет за собой дисциплинарную или иную ответственность, но изъятие талона (прокол) производится не должно, так как данное нарушение не создает непосредственной угрозы безопасности полета; 3) для решения вопроса об изъятии талона (прокола) необходимо установить, что несоблюдение летного закона, угрожающего безопасности полета, совершено виновно. Под виной понимается психологическое отношение к совершенному им нарушению летного закона и последствиям. Вина может быть в форме умысла или неосторожности. Нарушение считается умышленным, если лицо сознавало противоправность действия, предвидело отрицательные последствия, желало или сознательно допускало их наступление. Неосторожная вина проявляется в виде небрежности или самонадеянности. В первом случае работник и не предвидит противоправность своих действий, хотя должен их сознавать и предвидеть. Во втором – он сознает противоправность действий, но легкомысленно надеется, что они не наступят, или что он их предотвратит.

Вина работника, совершившего нарушение летного закона, всегда должна быть конкретно определена и указано, какой закон, какая статья (пункт) в этом законе не соблюдена. Однако выполнение этого требования на практике вызывает трудности, так как существует много нормативных актов запомнить которые и даже иметь при себе при изъятии талона нарушения или прокола должностные лица не могут. Поэтому бывают случаи, когда производится изъятие талона или прокол с указанием нарушения в общей форме, даже без ссылки на закон, который нарушен.

Контингент лиц, у которых может быть изъят талон или произведен прокол, определен законом. К ним относится летный состав экипажа: пилоты, штурманы, бортинженеры (бортмеханики), бортрадисты и другие лица, перечисленные в Положении о присвоении классов, за исключением инструкторов парашютной службы. Талоны могут быть изъяты также из свидетельств лиц командно-летного состава, включенных в состав экипажа в качестве проверяющих.

Положение о присвоении классов указывает какие должностные лица имеют право изымать талоны нарушения из свидетельств, а также делать проколы в талонах №1.

Право изъятия талонов нарушений из свидетельств летных наблюдателей лесной и рыбной промышленности, бортоператоров (наблюдателей) геологии имеют должностные

лица, указанные в соответствующих актах Министерства лесного хозяйства РСФСР, Министерства геологии СССР, Министерства рыбной промышленности СССР.

Закон не устанавливает объективных критериев, в каких случаях должен быть изъят талон нарушений, а в каких – произведен прокол в талоне №1. Этот вопрос должен решаться должностным лицом в зависимости от тяжести проступка и обстоятельств, при которых произошло нарушение. Положение о присвоении классов предусматривает один случай, когда вопрос решен однозначно: за нарушения, приведшие к летным происшествиям, из свидетельства изымается талон нарушения №1, если нарушитель не снимается с летной работы с изъятием свидетельства.

Если принято решение сделать прокол талона нарушения №1 то на обратной стороне талона делается запись: дата нарушения, параграф нарушенного летного закона, НПП ГА и других документов, должность лица, делающего прокол и его подпись. Вся запись не должна превышать одной трети обратной стороны талона №1. В правом нижнем углу делается один прокол специальным компостером, и в задании на полет производится соответствующая запись. При повторном нарушении прокол не делается, а изымается талон нарушения №1. Если талон нарушения №1 изъят, то в талоне №2 прокол не делают. При изъятии талона №1 должностное лицо вырезает и заполняет его, а свидетельство с заполненным корешком вырезанного талона возвращается владельцу. В изъятom талоне указывается дата и место (аэропорт) нарушения, его вид (параграф, пункт нарушенного летного закона), должность и подпись лица, изъявшего талон, а затем он направляется начальнику управления гражданской авиации или лицу, соответствующему по подчиненности.

Лица ЛС, у которых изъят талон нарушения №1, имеют право продолжить полет (рейс) до аэропорта базирования. Вопрос о допуске к полетам нарушителя в дальнейшем решается лишь после проверки его квалификации в МКК управления. МКК принимает решение о возможности дальнейшей летной работы нарушителя, о его квалификации, о должности в составе экипажа и о дополнительных мерах воздействия, в частности, о наложении дисциплинарного взыскания. Решение МКК утверждает начальник управления и издает соответствующий приказ.

Прямой начальник нарушителя обязан проинформировать летный состав о нарушении и принять меры дисциплинарного воздействия. Взыскание накладывается не позднее месячного срока со дня обнаружения проступка, не считая времени болезни или нахождения в отпуске.