

Остроумов Н.Н. Глава 4. Авиационные работы - в кн.: Советское воздушное право. Под. общ. ред. Н.Н. Остроумова, - М.: Воздушный транспорт, 1990.

§1. Планирование и организация авиационных работ

Важным направлением деятельности гражданской авиации является выполнение различных авиационных работ. Их около 150 видов. Гражданская авиация используется в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны лесов и оленьих пастбищ от пожаров, разведки полезных ископаемых, косяков рыбы, обслуживания экспедиций, аэрофотосъемки, ледовой разведки и во многих других отраслях народного хозяйства. Гражданская авиация применяется также в области здравоохранения (при оказании медицинской помощи населению, проведении санитарных мероприятий) и для экспериментальных и научно-исследовательских работ.

Авиационные работы на коммерческой основе (за плату) осуществляются, как правило, только авиапредприятиями системы МГА. Иные организации, имеющие воздушные суда, могут выполнять работы только для обеспечения своих нужд, за исключением случаев, особо предусматриваемых законодательством Союза ССР.

Заказчиками работ – контрагентами авиапредприятий – являются: при выполнении авиационно-химических и других работ в сельском хозяйстве – предприятия сельского хозяйства, колхозы и др., при выполнении аэрофотосъемочных работ – предприятия Главного управления геодезии и картографии, Гослесхоза СССР, а также колхозы и совхозы, при разведке рыбных косяков – организации Минрыбхоза СССР, при работах по патрулированию, охране нефте- и газопроводов, линий электропередач, а также их строительству – соответственно предприятия Миннефтепрома, Газпрома, Миннефтегазстроя и Минэнерго СССР, при разведке полезных ископаемых – организации Мингео СССР, при ледовой разведке, проводке морских судов, обслуживании экспедиций в Арктике и Антарктиде – организации Госкомгидромета СССР, Минморфлота, при оказании экстренной медицинской помощи населению, проведении санитарных мероприятий – организации и учреждения Минздрава СССР и т.п. Выполнение авиационных работ в интересах отдельных граждан законом пока не предусматривается.

Авиационные работы выполняются в соответствии с утверждаемыми в установленном порядке планами. В качестве основы для формирования плана МГА в составе контрольных цифр сообщаются исходные данные по объемам авиационных работ в стоимостном выражении. Основной формой планирования является пятилетний план. Он конкретизируется и уточняется в годовых производственных планах авиапредприятий, которые составляются ими самостоятельно на основе заявок заинтересованных организаций и ведомств. При необходимости МГА распределяет объемы авиационных работ по отраслям народного хозяйства.

Выполнение авиационных работ производится авиапредприятиями по договорам. В договоре предусматриваются виды, объемы, сроки выполнения таких работ, аэродромы и посадочные площадки, с которых выполняются полеты, тариф, общая цена договора, порядок оплаты, методы обработки, применяемые химикаты и нормы расходов (для авиахимработ), порядок использования горюче-смазочных материалов, охраны авиатехники, при необходимости строительство аэродромов и посадочных площадок, пунктов заправки авиаГСМ, ответственность сторон за неисполнение обязательств по договору, другие условия. Договор заключается на срок, который зависит от характера работ. Например, при сельскохозяйственных работах договор обычно заключается на сезон. Договоры на выполнение других видов авиаработ заключаются на год или на весь срок предстоящих работ. При наличии разногласий сторон при заключении договора

составляется соответствующий протокол. В случае недостижения соглашения между заказчиком и авиапредприятием спор передается на рассмотрение вышестоящих организаций, а в случае непринятия согласованного решения – арбитраж или суд.

Внеплановые авиационные работы могут выполняться на основе разовых заявок заинтересованных организаций, поскольку это не влияет на выполнение плановых авиационных работ.

§2. Юридическая природа и источники правового регулирования договора на выполнение авиационных работ

По договору на выполнение авиационных работ авиапредприятие (подрядчик) обязуется выполнить определенную работу по заданию заказчика. При этом подрядчик выделяет воздушные суда, надлежащим образом оборудованные, а также летный и инженерно-технический персонал, прошедший специальную подготовку для выполнения тех или иных видов авиарбот, предусмотренных договором. Заказчик обязуется обеспечить договорный объем работ или налет часов, необходимые материалы, принять и оплатить выполненные работы.

Договор на выполнение авиационных работ в народном хозяйстве относится к договорам подрядного типа независимо от того, имеет ли деятельность, предусмотренная договором, вещественный результат (как, например, при авиационных работах) или таковой отсутствует (например, при патрулировании лесов и ледовой разведке). К этому договору, следовательно, применяются нормы гражданского законодательства о договоре подряда.

По договору на выполнение авиационных работ авиапредприятие, так же как и в договорах чартера и аренды, выделяет воздушное судно своему контрагенту. Однако предметом чартера является лишь вместимость воздушного судна, фрахтуемого к тому же чаще всего для целей перевозки. Условия договора аренды воздушного судна определяют лишь характер его использования арендатором. Предметом же рассматриваемого договора является осуществление конкретной работы, а условие о выделении воздушных судов с правовой точки зрения является второстепенным. При выполнении воздушными судами Аэрофлота авиационных работ за границей в заключаемых договорах условия арендного характера приобретают большее значение, поскольку исполнение договора осложнено передачей авиационной техники за рубеж в пользование иностранной клиентуры. Соответствующий типовый договор Аэрофлота именуется «договором о предоставлении воздушных судов для выполнения авиационных работ», а сторона, для которой выполняется работа, – «арендатором». Однако конечная цель заключаемых договоров – конкретная работа, которую должна исполнить сторона, предоставляющая воздушное судно. Поэтому основным содержанием указанного договора остаются подрядные отношения. Не случайно единственным основанием к расторжению договора «арендатором», предусмотренным проформой договора, служит невыполнение работ в соответствии с планом-графиком.

Правовой основой выполнения авиационных работ является гл.ХВК СССР (ст.139–142). В ней определены главные принципы и некоторые условия осуществления авиационных работ на территории СССР. Аэрофлот выполняет значительные объемы работ за рубежом. Однако специфика отношений на внешнем рынке не позволяет применять к ним положения гл.ХВК СССР, рассчитанные на взаимоотношения внутри страны.

Имеется целый ряд нормативных актов правительственного уровня, различных по предмету правового регулирования, в которых отдельные статьи и пункты посвящены регулированию использования авиации в народном хозяйстве.

В соответствии со ст.141 ВК СССР, МГА по согласованию с заинтересованными ведомствами утверждает основные условия и типовые договоры на выполнение авиационных работ в отдельных отраслях народного хозяйства воздушными судами гражданской авиации СССР. Основные условия определяют порядок, организацию выполнения всех видов авиационных работ в народном хозяйстве, а также при оказании медицинской помощи населению. Авиационные работы в сельском хозяйстве регулируются Положением, утверждаемым МГА и Госагропромом. Кроме того, МГА издает наставления по производству полетов и технической эксплуатации воздушных судов, содержащие соответствующие положения, касающиеся авиационных работ, другие руководства и инструкции по технологии авиационных работ, технике безопасности при их выполнении.

Аэрофлот имеет около десяти типовых договоров на различные виды авиаработ. Два из них – типовой договор на авиационное обслуживание и типовое соглашение о периодическом обслуживании, носят универсальный характер и применяются во всех случаях, когда отсутствует специальная типовая форма. Типовое соглашение о периодическом авиационном обслуживании применяется при заключении договоров на выполнение незначительных объемов работ. Специальные типовые договоры имеются на выполнение аэрофотосъемочных работ, на выполнение полетов по авиационной охране лесов и оленьих пастбищ от пожаров, на авиационное обслуживание высокоширотных экспедиций в Арктике, на обслуживание советских антарктических экспедиций, на выполнение полетов вертолетов с борта корабля (плавучей базы, платформы), на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению, на выполнение авиационно-химических работ в сельском хозяйстве. При заключении договоров стороны не вправе отступать от положений основных условий и типовых договоров. В договор могут включаться лишь дополнительные условия, не противоречащие указанным документам.

Авиационные работы, осуществляемые советскими авиапредприятиями за границей, регламентируются «Основными условиями предоставления воздушных судов Аэрофлота для выполнения авиационных работ за рубежом», утвержденными МГА. К основным условиям прилагается универсальный типовой договор о предоставлении воздушных судов Аэрофлота для выполнения авиационных работ за рубежом и специальная проформа договора на выполнение сельскохозяйственных работ. Выполнение авиационных работ за рубежом осуществляется с соблюдением законов СССР и указанных условий, если законы страны, где выполняются работы, не требуют иного. Отступление от отдельных положений Основных условий допускается в тех случаях, когда стороны при заключении договора приходят к выводу, что вследствие специфики работ или особенностей условий их выполнения соблюдение тех или иных положений не представляется возможным и прямо оговаривают это в договоре. Положения типовых договоров могут изменяться и дополняться сторонами при заключении договора.

§3. Права и обязанности сторон договора

Основная обязанность авиапредприятия-подрядчика по договору – выполнить предусмотренный в нем объем работ в установленные сроки, предоставив надлежащим образом оборудованные воздушные суда. Экипажи воздушных судов должны иметь соответствующую подготовку для выполнения тех видов полетов, которые предусмотрены договором. Авиапредприятие не имеет права производить замену таких

экипажей, а также воздушных судов, оборудованных специальной аппаратурой, без согласия заказчика. В случае болезни членов экипажа авиапредприятие обязано произвести их замену в сроки, установленные договором.

Воздушные суда, выделяемые для авиаработ, должны быть снабжены необходимым количеством горюче-смазочных материалов. Авиапредприятие должно выдавать их заказчику, в обязанности которого входит обеспечение доставки горючего и другого имущества подрядчика на аэродромы и посадочные площадки. Выделенные для работ воздушные суда должны проходить регламентное обслуживание. Авиапредприятие обязано заблаговременно (обычно за трое суток) уведомить заказчика об убытии судна для прохождения такого обслуживания.

Выполнение работ, предусмотренных договором, осуществляется по заявкам заказчика, которые он обязан предоставить авиапредприятию в письменном виде накануне дня вылета. В исключительных случаях (стихийное бедствие, авария и т.п.), а также для проведения ледовой разведки и разведки погоды полеты могут выполняться по заявкам, сделанным в день вылета, при наличии возможности. Изменение содержания заявки в процессе полета не допускается.

Командир воздушного судна обязан выполнять в процессе полетов указания находящихся на борту специалистов заказчика, вытекающие из существа работы в соответствии с заявкой на полет. Однако такие указания не должны противоречить требованиям нормативных актов МГА по выполнению данного вида полета.

Заказчик обязан обеспечить предоставление определенного в договоре объема работ, а по некоторым видам работ – гарантийный налет часов, в течение времени пребывания воздушного судна в распоряжении заказчика.

Авиапредприятие имеет право дополнительно использовать для разных работ воздушные суда, выделенные по договору, если это происходит без ущерба для заказчика.

Авиапредприятия могут использовать свободную вместимость воздушных судов, если это не влияет на срок и полноту выполнения плана и договора. Внеплановые авиационные работы могут производиться и в том случае, если накануне в установленный срок не поступила заявка на плановый полет или если заказчиком сообщено о времени прекращения плановых полетов. Во всех случаях воздушное судно должно быть готово к выполнению очередной плановой заявки заказчика. Воздушные суда, оборудованные специальной аппаратурой заказчика, размещенной в пассажирских или грузовых отсеках, могут быть дополнительно использованы авиапредприятием только с согласия заказчика, кроме особых случаев выполнения полетов в аварийных и чрезвычайных обстоятельствах, а также полетов на регламентное техническое обслуживание воздушного судна. При выполнении ряда видов работ по условиям договоров заказчик несет ответственность за невыполнение гарантийного налета часов, и в случае внепланового использования авиатехники авиапредприятием размер гарантийного налета часов, установленный договором, соответственно уменьшается.

Заказчик должен использовать воздушное судно только в целях, предусмотренных договором и Основными условиями. В практике имеются случаи неправомерного использования воздушных судов, в частности при выполнении авиационного обслуживания геолого-разведочных и других изыскательских партий и экспедиций, особенно в малообжитых районах. Авиапредприятия обязаны принимать необходимые меры по предотвращению и пресечению использования заказчиком авиационных средств в целях браконьерства, охоты без лицензий и т.п.

Неиспользование или неполное использование воздушных судов также рассматривается как пользование авиатехникой не в соответствии с договором.

Авиапредприятие в таком случае имеет право обратиться в суд или арбитраж с требованием о расторжении договора или возмещении, убытков, если таковые имеются. Не допускается использование заказчиком выделенных по договору воздушных судов для выполнения авиационных работ для третьих лиц. В таких случаях авиапредприятие вправе отказаться от выполнения работ и расторгнуть договор. При этом ответственность перед третьими лицами несет заказчик. Выполнение полетов в интересах другой организации того же ведомства-заказчика не рассматривается как работа для третьего лица.

Основная обязанность заказчика по договору – принять и оплатить выполненные работы. По окончании работы по заявке командир воздушного судна заполняет акт-отчет. Представитель заказчика подтверждает своей подписью выполнение заявки. Если полет не достиг цели или «забракован» по вине авиапредприятия, то затраченное летное время оплате не подлежит.

Ежемесячно выполненные работы оформляются двусторонним актом. По окончании работ по договору составляется двусторонний акт для производства окончательных расчетов.

В договоре определяется общая стоимость работ, которая подлежит уточнению при окончательном расчете по фактически выполненным объемам работ. Условием многих типовых договоров является обязанность заказчика до начала работ уплатить авиапредприятию аванс. Размеры авансов часто доходят до стоимости среднемесячного объема работ по договору. В случае задержки выплаты аванса авиапредприятие не начинает работ до его получения. При частичном вносе аванса авиапредприятие выполняет работы в объеме, пропорциональном внесенной сумме. Вместе с тем условия договоров на выполнение авиационно-химических работ, обязанности заказчика по уплате аванса не предусматривают.

Стоимость работ определяется с учетом тарифов, которые разрабатываются и утверждаются МГА исходя из системы тарифов, установленной Госкомцен СССР. Расценки устанавливаются в зависимости от сложности того или иного вида работ, а также условий и отдаленности района, где такие работы производятся, характера местности. Стоимость конкретной работы рассчитывается исходя из количества летных часов. При выполнении авиационных работ в сельском хозяйстве основной формой оплаты является оплата за количество гектаров обработанной площади, а при аэрофотосъемке – за количество отснятых квадратных километров площади с учетом масштаба съемки и характера местности.

Ряд важных положений Основных условий и типовых договоров на выполнение авиационных работ предопределяет ВК СССР (ст.141). В частности, на заказчика возлагается обязанность по строительству аэродромов, посадочных площадок и их эксплуатационное содержание, строительство помещений для хранения материалов и специального авиационного оборудования. Строительство осуществляется на основе типовых проектов, разрабатываемых согласно нормам технического проектирования Госстроя СССР. Финансирование строительства осуществляется за счет кооперативных и государственных средств. Вопросы финансирования проектных работ и строительства, постановка окончанных объектов на баланс, определение подрядных строительных организаций решаются соответствующими министерствами и ведомствами-застройщиками в соответствии с планами капитальных вложений и подрядных работ.

Проектно-сметная документация согласовывается с авиапредприятием, которое принимает все меры по обеспечению технического контроля за ходом аэродромного строительства, обеспечивает бесплатную консультацию заказчика по вопросам

подготовки и оборудования аэродромов и посадочных площадок, направляет за свой счет специалистов для подбора и приемки аэродромов и посадочных площадок.

Аэродромы и посадочные площадки должны соответствовать установленным МГА требованиям и нормативам. Приемка производится авиапредприятиями немедленно по получении от заказчика информации о готовности. На основании актов приемки авиапредприятия разрабатывают для каждого аэродрома и посадочной площадки индивидуальные инструкции по организации, управлению и метеобеспечению соответствующих полетов. Разрешения на выполнение полетов выдают только авиапредприятия, которые осуществляют учет и регистрацию аэродромов и посадочных площадок.

В тех случаях, когда строительства новых аэродромов и посадочных площадок не требуется, в договоре предусматривается лишь обязанность заказчика по приведению их в состояние, годное к использованию по назначению и поддержанию в эксплуатационной годности.

На заказчика возлагаются обязанности по охране аэродромов и соответствующих сооружений, материалов и оборудования. В случае нарушения этого правила авиапредприятие может приостановить работы. В случае утраты или повреждения имущества подрядчика заказчик обязан возместить убытки.

На заказчике лежит обязанность по обеспечению средствами радиосвязи экипажей воздушных судов. При авиасельхозработах заказчик обязан также выделить постоянных рабочих для наземной сигнализации, работы на загрузочных площадках и очистки воздушных судов, выделить автотранспорт для поездок в целях приемки работ, приемки и проверки аэродромов и посадочных площадок, полей и участков, выделенных под авиаобработку, предоставить экипажам схемы-карты полей и т.п.

Заказчик обязан обеспечить необходимые жилищные и культурно-бытовые условия, а также медицинское обслуживание для экипажей и работников инженерно-технического состава авиапредприятий. Работники подрядчика обеспечиваются трехразовым горячим питанием наравне со служащими заказчика. При удалении жилья или маршрута городского транспорта от места работы на расстояние свыше 2 км заказчик обязан обеспечить бесплатную доставку работников летного и технического состава на временный аэродром или посадочную площадку. Заказчик обеспечивает поддержание надлежащего санитарного состояния аэродрома, служебных и бытовых помещений, медицинское обеспечение работ, медицинское обслуживание летно-технического состава.

§4. Ответственность сторон договора

За неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору его стороны несут ответственность, установленную действующим гражданским законодательством в отношении обязательств по договору подряда.

Авиапредприятие и заказчик освобождаются от ответственности друг перед другом за невыполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору, если докажут, что это произошло по причинам от них не зависящим: метеоусловия, препятствующие осуществлению полетов, временная непригодность аэродромов, запрет полетов государственными органами, стихийные бедствия и т.д.

Согласно условиям типовых договоров, за несвоевременное прибытие воздушных судов к началу работ и другие простои по вине авиапредприятия последнее уплачивает заказчику штраф в размере 50 % стоимости летного часа, планируемого для работы данного типа воздушного судна, умноженной на количество часов простоя.

За простой воздушного судна по вине заказчика последний уплачивает предприятию за все фактическое время задержки из расчета 75 % стоимости летного часа данного типа воздушного судна в зависимости от вида полетов и района работ. Время простоя считается с момента истечения срока вылета, указанного в суточном или по истечении 30 – 40 мин (в зависимости от типа судна) с момента прибытия судна на рабочую точку.

Если полет не достиг цели или работа выполнена некачественно, составляется соответствующий двусторонний акт, а оплата работ заказчиком не производится или производится в части, пропорциональной достигнутому, полезному эффекту.

При невыполнении по вине предприятия плана-графика проведения работ, предусмотренных договором, авиапредприятие обязано по требованию заказчика выполнить недостающий объем работ в последующий период с соблюдением сроков окончания работ по договору в целом. Невыполненный по вине заказчика объем работ или запланированный налет часов в последующие периоды исполнению не подлежит.

При несвоевременной оплате счетов за выполненные работы заказчик несет ответственность в виде уплаты авиапредприятию пени за каждый день просрочки из расчета 0,04 % от суммы просроченного платежа, а за необоснованный отказ от акцепта платежного требования – в виде штрафа в размере 5 % суммы просроченного платежа.

Независимо от взыскания штрафа и пени каждая из сторон вправе требовать от другой стороны возмещения причиненных невыполнением условий договора убытков в части, не покрытой штрафом или пеней. Уплата штрафов, пеней и возмещение убытков не освобождает стороны от исполнения договора.

Авиапредприятие несет ответственность за вред, причиненный людям и имуществу при выполнении авиационных работ на условиях и в порядке, предусмотренном ст.64, 96 – 98 ВК СССР. Это означает следующее.

Ответственность авиапредприятия за причинение смерти или повреждение здоровья людей, находящихся на воздушном судне во время выполнения авиаработ, сохранность находящихся в нем груза или багажа определяется теми нормами закона, которые регулируют ответственность перевозчика при выполнении им договора перевозки (ст.96 – 98 ВК СССР).

Возмещение вреда, причиненного работникам летного и инженерно-технического персонала авиапредприятия, выполняющим авиационные работы, производится на общих основаниях в порядке, предусмотренном трудовым законодательством, поскольку они состоят в трудовых отношениях с авиапредприятием. Порядок возмещения вреда, причиненного членам экипажа и наступившего при взлете, полете и посадке воздушного судна, определяется в порядке, указанном в ст.29 ВК СССР (см. разд.IV, гл.2, §5).

Авиапредприятие несет также ответственность за вред, возникший вследствие причинение смерти или повреждения здоровья людей, находящихся вне воздушного судна, если такой вред причинен воздушным судном или предметом, выпавшим из него. На территории СССР такая ответственность определяется ст.64 ВК СССР. Она наступает, если авиапредприятие не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего (см. разд.VI, гл.7).

Причинение вреда имуществу, находящемуся вне воздушного судна, на поверхности земли может иметь место как в рамках договора на выполнение авиационных работ, так и вне договора. В случае причинения вреда имуществу, которое не являлось предметом договора на выполнение авиационных работ, независимо от того, принадлежит это имущество заказчику или третьим лицам (например, при обработке полей химикатами пострадал скот, принадлежащий заказчику или третьим лицам), авиапредприятие несет

ответственность по ст.64 ВК СССР (см. выше), то есть наступает внедоговорная ответственность.

В том случае, если имущество, которому причинен вред, является предметом договора на выполнение авиационных работ (например, гибель посевов в результате превышения авиапредприятием нормы расхода химикатов при их обработке), действует ст.219 ГК РСФСР или соответствующие статьи гражданских кодексов союзных республик, предусматривающие обязанность должника возместить кредитору причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательства убытки (договорная ответственность).

Если причинению вреда имуществу, являющемуся предметом договора, содействовало неисполнение или ненадлежащее исполнение заказчиком своих обязанностей по этому договору (некачественное приготовление химиката при авиахимработках, выделение сигнальщиков в неполном составе и др.), то применяются нормы закона, которые предусматривают уменьшение размера ответственности должника, ненадлежащим образом исполнившего свои обязательства по договору (например, ст.225 ГК РСФСР).

В случае причинения вреда людям, а также имуществу, не являющемуся предметом договора, при наличии вины заказчика (например, неисполнение им своих обязанностей по договору), ответственность авиапредприятия может быть уменьшена или исключена в соответствии с нормами об обязательствах возникающих из причинения вреда (например, ст.458 ГК РСФСР).

§5. Особенности договора на выполнение работ воздушными судами Аэрофлота за рубежом

Привлечение советской авиатехники и экипажей для авиационных работ за рубежом осуществляется по договорам, заключаемым советскими авиапредприятиями, с одной стороны, и советскими организациями, специализирующимися на выполнении определенного рода работ за границей, либо с иностранными авиапредприятиями и иными контрагентами – с другой стороны. Среди советских организаций в качестве клиентов предприятий гражданской авиации можно назвать организации Главного управления геодезии и картографии при Совете Министров СССР, Министерства внешних экономических связей и др. Эти организации являются генеральными подрядчиками и организаторами работ, выполняемых за рубежом. Они вступают в подрядные отношения со своими иностранными контрагентами и привлекают к работам (когда это необходимо) субподрядчиков, в качестве которых и выступают предприятия Аэрофлота. В других случаях контрагентами Аэрофлота становятся непосредственно зарубежные организации, в том числе и иностранные авиапредприятия, выполняющие авиаработы в своих странах и, ввиду отсутствия или нехватки самолетного парка или специалистов, привлекающие воздушные суда из других стран. Эти операции, в частности, между авиакомпаниями стран-членов СЭВ производятся в рамках Бухарестского соглашения по вопросам сотрудничества в области применения авиации в народном хозяйстве 1969г.

В случаях, когда контрагентом Аэрофлота является специализированное авиатранспортное предприятие, на него возлагаются более разнообразные и сложные функции и обязанности по обеспечению работы советских воздушных судов. Примечательно и то, что здесь мы имеем дело с внешнеторговой сделкой, подпадающей под особый режим правового регулирования. Поэтому условия соответствующих договоров значительно отличаются от договоров между авиапредприятиями Аэрофлота и советскими заказчиками.

В связи с тем, что воздушное судно передается за границу, большую значимость приобретают те элементы договора, которые определяют порядок и условия передачи авиатехники в распоряжение клиентуры Аэрофлота. Предметом договора становится не только выполнение авиаработ, но и предоставление воздушного судна. Согласно условиям типовых договоров Аэрофлота, арендованные воздушные суда носят опознавательные знаки СССР и снабжаются необходимыми официальными бортовыми документами, управляются советскими экипажами.

Аэрофлот самостоятельно обеспечивает техническую и летную эксплуатацию выделенных для выполнения работ воздушных судов в соответствии с действующими в СССР правилами. Заказчик (арендатор) обязуется осуществлять эксплуатацию воздушных судов в соответствии с нормами своего национального законодательства и международными правилами, не допуская действий, которые могли бы привести к запрету эксплуатации арендованных воздушных судов, их аресту, конфискации, штрафам со стороны государственных органов страны пребывания судов.

Предоставление воздушных судов в субаренду третьим лицам, а также использование их для целей, не предусмотренных договором, допускается только по специальному разрешению Аэрофлота. Заказчик (арендатор) несет ответственность за повреждение или уничтожение воздушных судов Аэрофлота и другого его имущества, произошедшее по вине заказчика (например, вследствие использования химикатов, запрещенных к применению при авиахимработках в СССР).

На период действия договора заказчик (арендатор) обязан застраховать воздушные суда и иное имущество Аэрофлота от всех рисков в пределах их экспортной цены.

Аэрофлот обязуется производить работы на основе плана-графика и заявок арендатора в соответствии с правилами, регламентирующими выполнение этих работ в СССР. Работа летного и инженерно-технического персонала Аэрофлота за рубежом регулируется «Положением о рабочем времени и времени отдыха работников гражданской авиации СССР». Все налоги и сборы на территории государства, в котором выполняются работы, а также на территориях других государств при выполнении перелетов воздушных судов Аэрофлота к месту выполнения работ и обратно, оплачиваются арендатором. Он же обеспечивает получение всех разрешений компетентных государственных органов стран, через территорию которых или на территории которых выполняются полеты воздушных судов, а также выполняет все административные формальности, касающиеся воздушных судов, персонала и имущества Аэрофлота.

Оплата работ производится по тарифам специально утвержденным МГА.

Цена договора складывается из стоимости гарантируемого налета часов, стоимости их перегонки (перевозки) из СССР к месту выполнения авиаработ, расходов, связанных с транспортировкой оборудования, запасных частей, другого имущества Аэрофлота, проездом его персонала. Аванс в размере 1/3 цены договора уплачивается заказчиком (арендатором) за 15 дней до передачи судов.

На период действия договора заказчик (арендатор) страхует имущественную ответственность за вред, причиненный людям и имуществу при выполнении работ. Споры, возникающие из договора, рассматриваются в арбитраже по месту нахождения ответчика.