

Волков М.М. Экипаж воздушного судна гражданской авиации. Учебное пособие. Л. 1972. 28 с.

Излагаются общие вопросы правового положения экипажа гражданского воздушного судна.

Предназначено для слушателей командного факультета Академии гражданской авиации и также слушателей курсов повышения квалификации. Табл. 1.

ПРЕДИСЛОВИЕ

В курсе "Советское воздушное право" важное место занимает вопрос о правовой позиции экипажа гражданского воздушного судна.

Предлагаемое учебное пособие, не претендуя на полноту освещения проблем правового положения экипажа, включает наиболее общие вопросы: о понятии экипажа, требованиях к экипажам воздушных судов, классификации летно-подъемного состава и др.

В работе использованы материалы ИКАО, касающиеся рассматриваемой темы.

I. ПОНЯТИЕ И СОСТАВ ЭКИПАЖА ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА

Каждое воздушное судно должно быть укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасный полет и надежную эксплуатацию судна.

Экипаж гражданского воздушного судна - это назначенные компетентными органами Министерства гражданской авиации СССР лица, находящиеся на борту воздушного судна для выполнения полетного задания. Экипаж состоит из командира, других лиц летно-подъемного состава и обслуживающего персонала. [1] Экипаж делится на летно-подъемный состав и обслуживающий персонал. Летно-подъемный состав выполняет наиболее сложные и ответственные функции обеспечивает самолетовождение и эксплуатацию воздушного судна, а обслуживающий персонал таких функций не выполняет. [2]

К летно-подъемному составу относятся пилоты, штурманы, штурманы-аэросъемщики, бортиженеры, бортмеханики, бортрадисты, а также бортоператоры аэрофотосъемки, бортоператоры (бортнаблюдатели) геологии, летчики-наблюдатели (летнабы), инструкторы парашютной службы гражданской авиации. Пилоты и штурманы подразделяются на пилотов и штурманов транспортной авиации и пилотов и штурманов применения авиации в народном хозяйстве.

Пилоты и штурманы, выполняющие полеты по перевозкам пассажиров, почты и грузов на самолетах не ниже третьего класса, а также пилоты и штурманы ШВЛП, летающие на самолетах не ниже третьего класса, относятся соответственно к пилотам и штурманам транспортной авиации. Пилоты и штурманы, выполняющие полеты по применению авиации в народном хозяйстве на местных воздушных линиях, а также в летных училищах и ШВЛП на самолетах четвертого класса и вертолетах всех классов, относятся к пилотам и штурманам применения авиации в народном хозяйстве. Остальные лица летно-подъемного состава экипажа (бортиженеры, бортмеханики, бортрадисты и т.д.) делятся на специалистов транспортной авиации и ПАНХ не подлежат. [3]

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

Чикагская Конвенция 1944 г. тоже предусматривает деление экипажа воздушного судна на летный состав и обслуживающий персонал. К членам летного экипажа (flightcrewmember) относятся лица, имеющие свидетельства, на которых 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 helicopter pilot); пилотов коммерческого вертолета (commercial helicopter pilot). Остальные члены летного экипажа: штурман (flight navigator); бортинженер (flight engineer); бортмеханик (flight mechanic); бортрадист (flight radiooperator).

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). [4]

Состав экипажа воздушного судна определяется приказом Министра гражданской авиации в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также цели и условий полета. Полеты в неполном составе экипажа не допускаются. [5]

В отдельных случаях МГА СССР может увеличивать или уменьшать установленный состав экипажа воздушного судна. Практике известны полеты на самолете Ан-2, когда в состав экипажа входило от одного до пяти членов летного экипажа. Однако во всех случаях экипаж должен обеспечивать надежную и безопасную эксплуатацию воздушного судна в полете. Поэтому возникает вопрос о минимальном составе экипажа воздушного судна данного типа, который должен определяться заводом-изготовителем в зависимости от конструкции и оборудования судна, а также условий его эксплуатации. Следует отметить удачное решение этого вопроса в "Руководстве по летной эксплуатации самолета Ан-24", которое предусматривает распределение обязанностей между членами экипажа на различных этапах выполнения полетного задания в составе: командира корабля, второго пилота, штурмана, бортмеханика и бортрадиста; командира корабля, второго пилота, штурмана и бортмеханика; 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) возлагаются на одного из членов экипажа.

Персональный состав экипажа утверждается начальником управления, руководителем авиапредприятия или авиаподразделения.

Действующее законодательство не содержит подробных правил о порядке формирования экипажей воздушных судов. Здесь, по-нашему, необходимо учитывать по крайней мере три обстоятельства: профессиональный критерий в подборе членов летного экипажа, психологический фактор и наличие четкого порядка (правил) формирования экипажа воздушного судна.

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 Главной инспекции и инспекций по безопасности полетов управлений гражданской авиации включают в состав экипажа независимо от наличия на воздушном судне других проверяющих. [6] Все лица, включенные в состав экипажа, записываются в задании 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. [7]

Летно-подъемный состав экипажа должен быть постоянным. Это требование было закреплено в §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 летно-подъемному 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. [8]

Применительно к экипажу (его летно-подъемному составу) "постоянный" означает, что установленный состав экипажа будет сохраняться в течение какого-то продолжительного срока и не должен произвольно изменяться. Поэтому сформированный экипаж буквально на следующий день мы рассматриваем как постоянный. В настоящее время законом не установлена предельная продолжительность работы экипажа в данном составе (действует принцип - чем дольше летает экипаж в данном составе, тем это лучше). Изменение состава происходит в силу объективных обстоятельств, в результате исключительных случаев. Практика показывает, что полеты в неизменном составе экипажа 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 приводила к снижению летной дисциплины, требовательности и принципиальности, что отрицательно сказывалось на безопасности полетов. Для повышения уровня организации летной работы и качества подготовки летного состава необходимо поставить на повестку дня вопрос о периодическом реформировании летно-подъемного состава экипажей в пределах авиаподразделения. Это мероприятие должно, очевидно, повысить безопасность полетов, связанную с личным фактором.

2. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКИПАЖАМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Воздушный кодекс СССР и изданные на его основе подзаконные 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 эпизодический полет.

Должности летно-подъемного 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 летно-подъемного 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 восемнадцатилетнего возраста. [9]

Советский закон не допускает ограничения дееспособности граждан иначе, как в случаях и в порядке, предусмотренном законом. [10]

По-иному решается вопрос о минимальном возрасте для летно-подъемного 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 летно-подъемного состава 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, старших пилотов коммерческой авиации, штурманов и бортинженеров (бортмехаников) - 21 год. [11] Таким образом, требования ИКАО для большинства лиц летно-подъемного 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 летно-подъемного состава и их возраст превышает 21 год, т.е. соответствует требованиям ИКАО.

Что касается максимально-допустимого возраста для занятия должностей летно-подъемного 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, установленным МГА СССР. В гражданской авиации действует "Положение о медицинском освидетельствовании летно-подъемного состава" (Приказ начальника ГУГВФ №77 от 13 февраля 1961 г. с последующими дополнениями и изменениями). Положение устанавливает, что врачебно-летные экспертные комиссии (ВЛЭК) при определении годности к летной работе руководствуются расписанием болезней и физических недостатков, препятствующих летной и диспетчерской работе в гражданской авиации. В соответствии с Положением ЛПС ежегодно проходит медицинское освидетельствование для определения степени годности к летной работе по состоянию здоровья. Положение определяет порядок медицинского освидетельствования по ВЛЭК, а также проведение медицинских наблюдений и осмотров ЛПС 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 Дисциплинарному уставу с учетом требований п.3.7.11. НПП ГА-71.

Международная организация гражданской авиации устанавливает медицинские требования к летно-подъемному составу. Эти требования определены в главе 6 Приложения I 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) летно-

подъемного состава и колеблется в пределах от 6 месяцев до 24 месяцев. Так линейные транспортные пилоты проходят медицинское переосвидетельствование не более чем через 6 месяцев; штурманы, бортинженеры (бортмеханики), бортрадисты - через 12 месяцев и т.д. Следует отметить, что медицинские 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 летательных 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 должностях летно-подъемного состава.

В зависимости от занимаемой должности к членам экипажа предъявляются различные требования, установленные соответствующими нормативными актами МГА. [12] Так, пилоты всех классов должны знать соответствующие разделы наставлений по штурманской и аэродромной и инженерно-авиационной службе гражданской авиации, по связи, метеослуживанию, по применению авиации в народном хозяйстве, основные требования к перевозкам пассажиров, почты и грузов, Руководство по летной эксплуатации и пилотированию самолета (вертолета), на котором пилот летает. Огромная значимость знания и точного исполнения летных законов, с одной стороны, их многочисленность и сложность, с другой, настоятельно требуют совершенствования системы обучения летно-подъемного 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. На наш взгляд в ВК СССР 1935 г. удачно подчеркивалось, что "лица, входящие в летно-подъемный состав экипажа, должны в зависимости от занимаемой должности иметь специальную техническую (теоретическую и практическую) и воздушно-правовую подготовку, проверенную контрольными испытаниями". [13]

Международные стандарты и рекомендации ИКАО определяют требования к летно-подъемному составу экипажа воздушного судна, которые подразделяются на три группы: 1) наличие определенных знаний - правил и положений, регулирующих гражданскую авиацию в области аэронавигации, метеорологии, связи, оборудования, эксплуатации воздушного судна и так далее; 2) наличие определенного опыта - минимальный налет (общий и в качестве командира корабля), налет ночью, в сложных условиях; 3) 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. [14]

3. КЛАССИФИКАЦИЯ ЛЕТНО-ПОДЪЕМНОГО СОСТАВА

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

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

Порядок присвоения классов и выдачи свидетельств летно-подъемному составу определяется Положением о присвоении классов и выдачи свидетельств летно-подъемному составу гражданской авиации СССР.

В соответствии с Положением пилотам ПАНХ и транспортной авиации присваивается четыре класса - четвертый, третий, второй и первый, а остальным членам ЛПС - три класса - третий, второй и первый. [15]

Для определения квалификации и присвоения классов ЛПС созданы Высшая Квалификационная Комиссия (ВКК) и местные квалификационные комиссии (МКК). Высшая квалификационная комиссия МГА назначается приказом Министра гражданской авиации по представлению начальника Главной инспекции гражданской авиации. В состав ВКК входят специалисты центрального аппарата МГА, представители Политуправления гражданской авиации и Управления кадров 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, бортиженерам 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 летно-подъемному составу первого класса и всех классов летному составу ведомственной авиации; ведение реестра выдачи свидетельств ВКК; ведение картотеки по свидетельствам ЛПС, выданным всеми, квалификационными комиссиями гражданской авиации; разбор жалоб на решения МКК.

Решения ВКК утверждаются начальником Главной инспекции гражданской авиации.

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

Прохождение классификации и выдача свидетельств летно-подъемному составу гражданской авиации производится по схеме, утвержденной Положением о присвоении классов. [16]

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 пилота 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 и 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 Главной инспекции ГА; свидетельство выдает ВКК МГА на основании протокола ВКК и материалов МКК по форме №1.

Первоначальный класс специалиста (четвертый пилотам и третий другим лицам летно-подъемного состава) присваивается лицам, которые успешно закончили полный курс обучения в летном училище или ином учебном заведении (пилоты и штурманы) [17] или проработали на эксплуатации в течение установленного срока и обучались на курсах (бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты). [18]

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 ЛПС в высший класс считается дата утверждения решения квалификационной комиссии. [19]

Положение о присвоении классов предусматривает случаи, когда специалист может быть снижен в классе. Право снижения в классе 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 ЛПС, сниженных в классе, свидетельство изымается и погашается, а взамен выдается свидетельство низшего класса. Специалист, пониженный в классе, допускается вновь к повышению в классе в общем порядке, но не ранее, чем через год. [20]

4. СВИДЕТЕЛЬСТВА ЛЕТНО-ПОДЪЕМНОГО СОСТАВА

Советский закон устанавливает, что лицам летно-подъемного состава выдаются свидетельства, которые ЛПС должен иметь при себе. [21]

МГА СССР в соответствии с требованиями ВК СССР, а также применительно к правилам ИКАО определило форму свидетельств ЛПС, порядок их заполнения и выдачи. [22]

В ст.32 и 33 Чикагской Конвенции установлено, что члены летного экипажа воздушного судна, используемого в международных воздушных передвижениях, должны иметь свидетельства, выданные или признаваемые действительным Государством, в котором это воздушное судно зарегистрировано. В главе 5 Приложения 1 к Чикагской Конвенции (Выдача свидетельств личному составу) определен перечень основных разделов свидетельств ЛПС; пункт 5.1.1. гласит: "На свидетельстве должны быть напечатаны следующие подробности: I/ название государства (крупным шрифтом); II/ заглавие свидетельства (более крупным шрифтом); III/ номер; IV/ фамилия обладателя полностью; V/ адрес обладателя; VI/ национальность обладателя; VII/ подпись обладателя; VIII/ основание и, где это требуется, условия, на которых выдано свидетельство; IX/ отметка, касающаяся действительности свидетельства, и разрешение обладателю для пользования привилегиями, соответствующими свидетельству; X/ подпись должностного лица, выдающего свидетельство, и дата выдачи такого свидетельства; XI/ печать или штамп органа по выдаче свидетельств; XII/ отметка и квалификация (например, категория, класс и тип летательных аппаратов и т.д.); XIII/ заметки (например, специальные надписи, касающиеся ограничения, и надписи по привилегиям); XIV/ любые другие подробности, желательные для государства, выдающего свидетельство.

Действующим положением о присвоении классов установлено, что свидетельства ЛПС состоят из 14 разделов, обозначаемых римскими цифрами и содержат следующие сведения для пилотов транспортной авиации: I/ Союз Советских Социалистических Республик (на русском и английском языках); II/ свидетельство пилота первого класса транспортной авиации (на русском и английском языках); III/ УП П №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 отметки; XIV/ 1). Условия, при которых разрешаются полеты. Должность, подпись, дата, печать. 2). Присвоение классов; 3). Талоны нарушения. 4). Место работы.

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

Вручение свидетельств на право полетов производится в торжественной обстановке командно-начальствующим составом управлений летных училищ.

Свидетельство ЛПС действительно в течение одного года. По окончании этого срока оно подлежит продлению на срок не более одного года. Продление, свидетельства производятся после проверки квалификации, которая одновременно является и подтверждением ранее присвоенного класса. Проверку производит МКК по месту работы специалиста или ВКК. Для продления свидетельства специалист должен пройти также медицинское освидетельствование во ВЛЭК на предмет допуска к полетам по состоянию здоровья. Продление свидетельства без проверки квалификации и заключения ВЛЭК о годности к полетам по состоянию здоровья запрещаются.

Продление свидетельств летно-подъемного состава производится уполномоченными на это должностными лицами: командиры подразделений - летно-подъемному составу авиаподразделения; начальники управлений гражданской авиации - командному составу управлений; начальник Главной инспекции гражданской авиации - начальникам управлений и летных учебных заведений, их заместителям по летной службе, начальникам инспекций по безопасности полетов управлений (старшим инспекторам по безопасности полетов управлений), командирам летных отрядов научно-исследовательских институтов, их заместителям по летной службе, а также вышестоящему командно-летному составу институтов и командно-летному составу ведомственной авиации после проверки квалификации в ВКК МГЛ; начальники учебных заведений и научно-исследовательских институтов - летно-подъемному составу летных учебных заведений, Академии гражданской авиации, ГосНИИ ГА, Всесоюзному НИИ сельскохозяйственного и специального применения гражданской авиации.

При выполнении служебных обязанностей лица летно-подъемного состава должны иметь при себе свидетельства и предъявлять их по требованию уполномоченных на то лиц. Отсутствие свидетельства ЛПС лишает данное лицо права выполнять полетное задание.

Свидетельство теряет силу, если в нем отсутствуют отдельные листы, окончился срок действия свидетельства, имеются исправления и подчистки, изъят второй талон нарушения.

В случае утери свидетельства проводится тщательное расследование в целях определения целесообразности выдачи дубликата. Виновное лицо привлекается к дисциплинарной ответственности. Выдача дубликата производится той инстанцией, которая правомочна выдавать свидетельство данного вида.

За нарушения, угрожающие безопасности полетов и за авиационные происшествия свидетельства отбирают до окончания расследования нарушения. В зависимости от результатов расследования свидетельство может быть возвращено владельцу. Если будет принято решение об освобождении нарушителя от летной работы на определенный срок (п. «е» ст. 13 Дисциплинарного устава), то свидетельство направляется в инспекцию по безопасности полетов на хранение до восстановления работника на летной работе в установленном порядке. В свидетельстве лиц, снятых с летной работы до 1 года, в разделе XIII (особые отметки) делается запись:

"Снят с летной работы за _____ на основании приказа _____ от _____ № ____". Произведенная запись удостоверяется подписью начальника (командира) и печатью. О восстановлении на летной работе также делается запись с указанием даты и номера приказа о восстановлении, которая также удостоверяется подписью соответствующего начальника и печатью.

Если будет принято решение о снятии с летной работы постоянно или увольнении нарушителя (п. «ж» или «з» ст. 13 Дисциплинарного устава), отобранное свидетельство направляется начальнику управления гражданской авиации, который вместе с копией приказа о снятии с летной работы направляет это свидетельство в Главную инспекцию гражданской авиации для погашения. Восстановление лиц, освобожденных от летной работы по п. «ж» или «з» ст. 13 Дисциплинарного устава, производится ВКК (представление материалов производится по форме №1). Повышение в классе этих лиц допускается не ранее, чем через два года безупречной летной работы после восстановления.

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

5. ТАЛОНЫ НАРУШЕНИЙ В СВИДЕТЕЛЬСТВАХ ЛЕТНО-ПОДЪЕМНОГО СОСТАВА

Положение о присвоении классов устанавливает, что «для своевременного и эффективного воздействия на лиц, нарушающих требования документов, регламентирующих летную работу, а также учета случаев нарушения летным составом Воздушного кодекса СССР, Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, НПП ГА, НШС ГА, НИАС ГА, НС ГА и других нарушений, угрожающих безопасности полетов, в свидетельствах летно-подъемного состава введено по два талона нарушений, которые изымаются из свидетельств за нарушения или, в зависимости от принятого решения должностным лицом, производится прокол в талоне нарушения №1».

В процессе применения названной формы воздействия на нарушителей летного законодательства возникает ряд практических вопросов; за какие нарушения могут изыматься талоны нарушения (производиться проколы в талоне №1); у кого такие изъятия талонов производятся; кто имеет право изымать талоны нарушений; в каком порядке производятся изъятия талонов нарушений (проколов); какова юридическая природа этого вида воздействия на нарушителей летных законов.

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 этих документах 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. К числу документов, за нарушение которых может быть изъят талон нарушения (прокол), относятся все действующие нормативные акты, регламентирующие летную работу.

Во-вторых, не любое нарушение летного законодательства влечет за собой изъятие (прокол) талона нарушения, а лишь такое, которое угрожает безопасности полета. Поэтому должна проводиться дифференциация при анализе нарушений летного законодательства и применении мер воздействия. Если нарушение летного закона (ВК СССР, ОПП, НПП ГА и др.) угрожает безопасности полета, то работник может быть привлечен к дисциплинарной ответственности и у него может быть изъят талон нарушения из свидетельства. Если нарушение 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 одетыми 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 непосредственно угрозы безопасности полета.

В-третьих, для решения вопроса об изъятии талона нарушения (прокола) необходимо установить, что нарушение летного закона, угрожающего безопасности полета, совершено виновно. Под виной понимается психическое отношение работника к совершенному им нарушению летного закона и его 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. При вине в форме небрежности работник не сознает и не предвидит противоправность своих действий, но может и должен их

сознавать и предвидеть. При самонадеянности работник сознает противоправность действия, предвидит возможность наступления вредных последствий, но легко-мысленно надеется, что они не наступят, или что он их предотвратит. Вина в форме самонадеянности чаще имеет место в отношении последствий нарушения летных законов. Вина работника, совершившего нарушение летного закона, всегда должна быть конкретной, т.е. должно быть точно определено и указано, какой закон, какая статья (пункт) в этом законе нарушена. Однако выполнение этого требования на практике вызывает трудности, потому что существует много нормативных актов, запомнить которые и даже иметь при себе при производстве изъятия 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. [23]

Для решения вопроса об изъятии талона нарушения или прокола в свидетельстве ЛПС необходимо наличие всех перечисленных выше условий.

Лица, у которых может быть изъят талон нарушения или произведен прокол в талоне нарушения №1, определен законом. К ним относится летно-подъемный состав экипажа: пилоты, штурманы, бортинженеры (бортмеханики), бортрадисты и др. лица, перечисленные в Положении о присвоении классов, за исключением инструкторов парашютной службы. [24] 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 (см. табл.)

Право изъятия талонов нарушений из свидетельств летнабов лесной и рыбной промышленности, бортоператоров (наблюдателей) геологии имеют также должностные лица, указанные в соответствующих актах Министерства лесного хозяйства РСФСР, Министерства геологии СССР, Министерства рыбной промышленности СССР.

Настоящая таблица составлена в соответствии с п.15.2.8. Положения о присвоении классов.

Таблица

Должностные лица, имеющие право изымать талоны и производить проколы в них	Летно-подъемный состав (у которого могут изымать талоны и производить проколы)		
	Всей гражданской и ведомственной авиации	Управления, авиапредприятия, подразделения	Совершивший нарушение на территории данного предприятия, аэропорта
Командно-летный состав центрального аппарата МГА	X		
Инспекторы Главной инспекции гражданской авиации, инспекторы летного и	X		

штурманского отделов и УУЗ МГА			
Начальники инспекции и инспекторы по безопасности полетов управлений гражданской авиации	X		
Начальники управлений и летных учебных заведений и их первые заместители		X	
Начальники и инспекторы ЛШО управлений гражданской авиации		X	
Командиры авиагруппы, их заместители по летной службе		X	
Инспекторы по безопасности полетов авиагрупп		X	X
Командиры авиапредприятия и их заместители по летной службе		X	
Инспекторы по безопасности полетов (движения) авиапредприятий		X	X
Командиры подразделений		X	

Но закон не устанавливает объективных критериев, в каких случаях должен быть изъят талон нарушения, а в каких - произведен прокол в талоне №1. Этот вопрос должен решаться должностным лицом в зависимости от тяжести проступка, вины нарушителя и обстоятельств, при которых, произошло нарушение. Положение о присвоении классов предусматривает один случай, когда вид нарушения определен однозначно: за нарушения, приведшие к летным происшествиям из свидетельств изымается талон нарушения №1, если нарушитель не снимается с летной работы с изъятием свидетельства. [25]

Если принято решение сделать прокол талона нарушения №1, то на обратной стороне талона делается запись: дата нарушения, параграф (пункт) нарушенного летного закона, НПП ГА и др. 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. О нарушении производится также запись в задании на полет. При повторении нарушения прокол не делается, а изымается талон нарушения №1. Если талон нарушения №1 изъят, то в талоне нарушения №2 прокол не делают. При изъятии талона нарушения №1 из свидетельства ЛПС, должностное лицо вырезает и заполняет его. Свидетельство с заполненным корешком вырезанного талона нарушения возвращается нарушителю. В изъятом талоне указывает дата и место (аэропорт) нарушения, вид нарушения (параграф), пункт нарушенного летного закона), должность и подпись лица, изъявшего талон нарушения. Заполненный талон нарушения направляется начальнику управления гражданской авиации или лицу, соответствующему по подчиненности. Лица ЛПС, у которых изъят талон нарушения №1 имеют право продолжать 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 состав экипажа и дополнительных мерах воздействия в частности, о наложении дисциплинарного взыскания.

Решение МКК утверждает начальник управления и издает соответствующий приказ. [26]

Прямой начальник нарушителя обязан проинформировать ЛПС о нарушении и принять меры дисциплинарного воздействия. Дисциплинарное взыскание может быть наложено не позднее месячного срока со дня обнаружения проступка, не считая времени болезни или нахождения в отпуске. [27]

ССЫЛКИ

[1]. Ст. 18 Воздушного кодекса СССР. Аналогично определен состав экипажа в НПП ГА-71 (п.2.4.3.).

[2]. В нормативных актах МГА СССР наряду с термином "летно-подъемный состав" употребляется термин "летный состав" (например, в НПП ГА-71). Эти понятия тождественны и желательны единообразию в применении терминов. Ввиду того, что термин "летно-подъемный состав" употребляется в ВК СССР, постановлениях правительства СССР и большинстве нормативных актов МГА целесообразно употреблять единое понятие - "летно-подъемный состав".

[3]. Положение о присвоении классов и выдаче свидетельств летно-подъемному составу гражданской авиации СССР (Приказ МГА №683 от 25 декабря 1970 г.) п.1.2. В дальнейшем Положение о присвоении классов.

[4]. Приложение №1 к Конвенции о международной гражданской авиации "Выдача свидетельств летному составу".

[5]. См. ст.18 ВК СССР, п.2.4.2. НПП ГА-71.

[6]. НПП ГА-71 п.4.1.12.

[7]. НПП ГА-71 п.4.1.10.

[8]. С.И. Ожегов. Словарь русского языка. М., 1953, стр.518

[9]. Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. Ст.8 и ст.11 ГК РСФСР.

[10]. Ст.12 ГК РСФСР и соответствующие статьи ГК других союзных республик.

[11]. Дееспособность граждан определяется национальным законодательством государств и не одинакова в различных странах. Так, в социалистических странах совершеннолетие наступает с 18 лет; в большинстве капиталистических стран - с 21 года; в Японии и Швейцарии - с 20 лет; в Аргентине - с 22 лет и т.д. (см. Л.А. Лунц. Международное частное право. Особенная часть. М., Госюриздат. 1963, стр.31-37).

- [12]. Положение о присвоении классов, п.1.3.
- [13]. Воздушный кодекс СССР 1935 г., ст.19.
- [14]. Выдача свидетельств личному составу. Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации.
- [15]. Положение о присвоении классов пп.4.1-4.14., 5.1-5.17., 6.1-6.10., 7.1-7.6., 8.1-8.6., 9.1-9.6., 10.1-10.11., 11.1-11.2., 12.1-12.6.
- [16]. Положение о присвоении классов, стр. 106-111 (приложение 1).
- [17]. Положение о присвоении классов, п.4.2., 5.2., 6.2.
- [18]. Там же, п.7.3., 8.2., 9.2.
- [19]. Там же, п.3.8.
- [20]. Положение о присвоении классов, п.2.8-2.10.
- [21]. Ст.20 ВК СССР.
- [22]. Положение о присвоении классов, п.13.1.
- [23]. Положение о присвоении классов, п.15.2.9 (вероятно 15.29). В нумерации Положения вкралась ошибка, после п.15.9 должен следовать п.15.10 и п.15.11, а не 15.1.0., 15.1.2.
- [24]. Там же, п.1.2.
- [25]. Положение о присвоении классов, п.15.2.9.
- [26]. Положение о присвоении классов, п.15.2.9., пп. "е"
- [27]. Ст.28 Дисциплинарного Устава ГВФ.