

## Глава 1. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА

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

К летательным аппаратам тяжелее воздуха относятся аппараты, осуществляющие полеты в результате действия аэродинамических сил. Аппараты, поддерживаемые в воздухе главным образом в результате действия аэростатических сил, относятся к летательным аппаратам легче воздуха. Воздушными судами, входящими в состав Вооруженных Сил, считаются летательные аппараты, которые принадлежат к военно-воздушным силам данного государства, имеют внешние знаки, отличающие военные воздушные суда его национальности, имеют экипаж из военнослужащих. В СССР к военным воздушным судам относятся летательные аппараты, входящие в состав Военно-Воздушных Сил Советского Союза. Национальный знак ВВС СССР изображается в виде пятиконечной звезды красного цвета, нанесенной на воздушное судно. Командиром военного воздушного судна и членами его экипажа являются лица, находящиеся в кадрах Вооруженных Сил СССР.

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

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

2. Большое практическое значение имеет классификация гражданских воздушных судов. Она дает возможность изучить особенности применяемых в гражданской авиации летательных аппаратов, установить внутреннее единство, а также различие между ними, обеспечить их правильную эксплуатацию.

Под классификацией гражданских воздушных судов мы понимаем распределение летательных аппаратов по группам в зависимости от общих существенно важных признаков сходства и различия. По назначению гражданские воздушные суда делятся на транспортные, специального применения, учебные и испытательные.

В зависимости от максимального взлетного веса гражданские воздушные суда (самолеты и вертолеты) подразделяются на классы. Классификация в зависимости от взлетного веса имеет целью определить условия полетов воздушных судов, обеспечить воздушные суда экипажами соответствующей квалификации, установить требования к наземному оборудованию (аэродромам и аэропортам).

В зависимости от максимального взлетного веса установлена следующая классификация самолетов и вертолетов (табл. 1).

Таблица 1.

Класс	Максимальный взлетный вес, т	
	самолеты	Вертолеты
1	св. 50	св. 10
2	от 20 до 50	от 5 до 10
3	от 10 до 20	от 2 до 5
4	до 10	до 2

Вместе с тем НПП ГА предусматривает возможность присвоения самолетам и вертолетам повышенные классы в зависимости от: а) скорости, а) высотности, в) дальности полета, г) оснащенности оборудованием.

Однако закон не определяет критериев для присвоения самолетам, вертолетам повышенных классов, не определен также и порядок присвоения повышенных классов. Разработка этих вопросов возложена на Главную инспекцию гражданской авиации.

Важное значение имеет классификация самолетов по дальности полета.

Пассажирские самолеты в зависимости от этого признака делятся на три группы и шесть типов (табл. 2).

**Таблица 2.**

Группа самолетов	Тип самолетов	Дальность полета, км	Другие классификационные признаки
<b>А</b> Межконтинентальные (сверхдальние) самолеты	I. Межконтинентальные (сверхдальние) самолеты	7000 – 10000	Количество мест 1 класса – более 120, коммерческая загрузка более 14-15 т (самолеты Ту-114, Ил-62)
<b>Б</b> Магистральный самолеты	II. Дальние магистральные самолеты	4000 – 5000	Количество пассажирских мест 1 класса – 100–120, коммерческая загрузка 12–15 т (самолеты Ил-18)
	III. Средние магистральные самолеты	2500 – 3500	Количество пассажирских мест 1 класса – 70–100, коммерческая загрузка 8–12 т (самолеты Ту-104А, Ту-104Б)
	IV. Ближние магистральные самолеты	1500 – 2500	Количество пассажирских мест 1 класса – 30–60, коммерческая загрузка 3–6 т (самолеты Ту-124, Ан-24)
<b>В</b> Местные пассажирские самолеты	V. Дальние местные самолеты	800 – 1200	Количество пассажирских мест 12–25
	VI. Ближние местные самолеты	400 – 500	Количество пассажирских мест 3–5

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

Принадлежащие государственным предприятиям воздушные суда как средство транспорта являются государственной социалистической собственностью.

Воздушный кодекс СССР допускает наличие гражданских воздушных судов в собственности кооперативных и общественных организаций. Однако это может иметь место при соблюдении двух обязательных требований: во-первых, кооперативные (общественные) организации могут приобрести гражданские воздушные суда при наличии специального разрешения Совета Министров СССР; во-вторых, воздушные суда могут быть приобретены только для нужд этих кооперативных (общественных) организаций.

Находящиеся в ведении МГА СССР воздушные суда в силу того, что они являются государственной собственностью, во время пребывания за границей обладают иммунитетом (неприкосновенностью). Иммунитет воздушных судов СССР проявляется в том, что иностранным судебным органам неподсудны иски, касающиеся государственных воздушных судов.

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

4. 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 (ст.10 ВК СССР).

Государственная регистрация гражданских воздушных судов имеет целью:

а) определить национальность воздушного судна, т.с. принадлежность его к тому или иному государству;

б) юридически оформить право собственности, владения и эксплуатации данного воздушного судна;

в) сосредоточить в компетентном органе государства сведения о гражданских воздушных судах;

г) осуществлять государственный контроль и надзор за техническим состоянием воздушных судов.

Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов возлагается на Министерство гражданской авиации СССР. Порядок занесения воздушных судов в Государственный реестр определен Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Союза ССР.

Для занесения гражданского воздушного судна в Государственный реестр необходимо подать заявление от имени организации, в ведении которой находится воздушное судно. Заявление подается в Главную инспекцию МГА СССР в письменном виде по форме, утвержденной МГА. Заявление должно быть подано не позднее месячного срока со дня получения воздушного судна. Соблюдение этого срока дает возможность, не прекращая эксплуатации воздушного судна, на

основании временного удостоверения получить свидетельство о регистрации из МГА. На основании заявления производится запись в Государственный реестр. На занесенное в реестр воздушное судно выдается свидетельство о регистрации. Выдача свидетельства о регистрации производится Главной инспекцией гражданской авиации. Форма свидетельства утверждается МГА СССР. В свидетельстве о регистрации содержатся сведения о собственнике и владельце воздушного судна, а также адрес владельца воздушного судна, опознавательный знак, тип воздушного судна и его заводской номер, тип двигателя и назначение судна.

Свидетельство о регистрации должно находиться на борту воздушного судна.

Советский закон не признает двойной регистрации воздушных судов (ст.11 ВК СССР). Иностранные гражданские воздушные суда, совершающие регулярные или эпизодические полеты в воздушное пространство СССР и занесенные в реестр соответствующего иностранного государства, в реестр СССР не заносятся.

Исключение воздушных судов из реестра СССР может быть произведено в случаях, предусмотренных законом: снятие воздушного судна с эксплуатации; уничтожение воздушного судна; пропажа воздушного судна без вести, когда розыск судна прекращен, продажа или передача воздушного судна в установленном порядке иностранному государству, иностранным юридическим лицам или иностранным гражданам (ст.12 ВК СССР).

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

Назначение опознавательных знаков состоит в том, чтобы индивидуализировать воздушное судно и определить его национальность.

В СССР опознавательные знаки гражданских воздушных судов и правила их нанесения устанавливаются Министерством гражданской авиации СССР. В соответствии с Правилами о государственно-регистрационных опознавательных знаках гражданских воздушных судов каждое гражданское воздушное судно, допущенное к воздушным передвижениям над территорией СССР и к международным полетам (кроме судов, проходящих заводские испытания), должно иметь присвоенный ему опознавательный знак.

Опознавательный знак состоит из двух частей знака государства и знака судна. Знак государства Союза Советских Социалистических Республик состоит из четырех букв русского алфавита «СССР». Регистрационный знак состоит из пяти арабских цифр.

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

Наряду с опознавательными знаками на гражданские воздушные суда наносятся знаки маркировки: эмблема Аэрофлота, особое наименование воздушного судна и т.д. Знаки маркировки не должны ухудшать видимость опознавательных знаков.

Иностранные воздушные суда, совершающие регулярные или эпизодические полеты по воздушным линиям Аэрофлота над территорией СССР, должны иметь государственно-регистрационные знаки того государства, в реестр которого они занесены.

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

При расчете и конструировании воздушных судов все части и агрегаты воздушного судна должны работать надежно и эффективно в эксплуатационных условиях. До начала эксплуатации воздушные суда должны быть подвергнуты испытаниям как на земле, так и в воздухе (в полете). [1]

Воздушные суда новой конструкции могут быть допущены к эксплуатации после проведения государственных и эксплуатационных испытаний.

*Государственные испытания* имеют целью выявить соответствие опытного образца заданным постановлением Совета Министров СССР техническим требованиям, выявить (и устранить) конструктивные, производственные и эксплуатационные недостатки. В программу испытаний входит определение летно-технических, эксплуатационных и экономических характеристик воздушного судна. Государственные испытания проводятся также в отношении модифицированных и импортных самолетов (вертолетов).

Государственные испытания проводятся ГосНИИ ГА самостоятельно или совместно с заинтересованными организациями. На основании государственных испытаний дается заключение о пригодности воздушного судна данного типа к серийной постройке, а также рекомендации о режиме эксплуатации воздушного судна.

После проведения государственных испытаний производятся *эксплуатационные испытания*. Цель этого вида испытаний состоит в том, чтобы определить возможность безопасной эксплуатации и надежной работы самолета в целом и отдельных его частей и агрегатов. В процессе эксплуатационных испытаний производится оценка выполненных конструктивных доработок, выявленных во время государственных испытаний.

Эксплуатационные испытания в рейсовых условиях производятся под методическим руководством ГосНИИ ГА подразделениями ГА с участием представителей, конструировавших и отстроивших самолет. В результате этих испытаний дается окончательное заключение о целесообразности серийного производства данного типа самолета (вертолета), выявляются все эксплуатационные особенности воздушного судна, устанавливаются сроки службы до ремонта и необходимые доработки конструкции.

Результаты проведения государственных и эксплуатационных испытаний оформляются в виде акта с заключением о пригодности самолета к эксплуатации в гражданской авиации. Акт подлежит утверждению Министерством гражданской авиации СССР.

Воздушные суда принятой конструкции допускаются к эксплуатации лишь после проведения заводских испытаний.

*Заводские испытания* производятся в отношении построенных летательных аппаратов заводом-поставщиком, а также при передаче воздушных судов заказчику (Аэрофлоту).

Гражданские воздушные суда подлежат заводским испытаниям после ремонта. Испытание производится ремонтным заводом гражданской авиации.

Опытные образцы летательных аппаратов, законченных постройкой и подлежащих государственным испытаниям, также проходят заводские испытания. Цель таких испытаний состоит в том, чтобы определить годность самолета (вертолета) к полетам, снять летно-технические характеристики, установить пригодность летательного аппарата к государственным испытаниям.

В целях определения соответствия летно-технических данных характеристикам, оговоренным Техническими условиями на поставку самолетов данного типа Министерству гражданской авиации, производятся контрольные испытания.

*Контрольным испытаниям* подвергаются:

а) первый (головной) экземпляр самолета серийного производства, осваиваемого на данном заводе;

б) экземпляр типовой для текущей серии или нескольких серий производства данного завода;

в) самолет, на котором введены конструктивные изменения, влияющие на его летно-технические характеристики.

Воздушные суда, оборудованные аппаратурой или приспособлениями для выполнения работ по специальным применениям или заданиям, подвергаются испытаниям для проверки этих приборов и оценки их работы, а также работы самолета с этой аппаратурой. Такие испытания называются *специальными*.

7. Каждое гражданское воздушное судно, допущенное к воздушным передвижениям над территорией СССР, кроме воздушных судов, проходящих государственные, эксплуатационные и заводские испытания, должны иметь удостоверение о годности к полетам. Выдача удостоверений о годности к полетам имеет целью предупредить выпуск в полет неисправных воздушных судов. Наличие удостоверения о годности является показателем удовлетворительного состояния воздушного судна, надежности работы всех его агрегатов и механизмов.

Основным документом, определяющим возможность выдачи удостоверения о годности к полетам, является аттестат о годности самолета к эксплуатации. Аттестат выдается после проведения государственных, эксплуатационных и других испытаний и проверок, он утверждается министром гражданской авиации СССР по согласованию с министром авиационной промышленности СССР. Утвержденный экземпляр аттестата хранится в Главной инспекции гражданской авиации.

Выдача удостоверений о годности к полетам каждого серийного самолета производится на основании свидетельства о соответствии данного серийного самолета техническим условиям и нормам летной годности. К свидетельству прилагается акт ОТК завода-изготовителя, акт о результатах заводских испытаний и акт технической приемки заказчика.

В соответствии с Правилами выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам удостоверения о годности выдаются Главной инспекцией МГА СССР на основании заявления организации, в ведении которой находится воздушное судно. Удостоверение выдается на время эксплуатации воздушного судна до очередного ремонта, но не более чем на три года. Продление выданного Главной инспекцией удостоверения о годности к полетам производится старшими инженерами авиаотрядов, начальниками ремонтных предприятий.

Удостоверение о годности к полетам может утратить силу до истечения срока действия в случае; изменения опознавательного знака судна; изменения конструкции; повреждения воздушного судна, требующего замены основных ответственных деталей, изменяющих вес конструкции и допустимую нагрузку; переоборудования самолета под двигатели другой конструкции и мощности; исключения воздушного судна из реестра.

До получения удостоверения о годности к полетам из Главной инспекции МГА СССР воздушное судно, может эксплуатироваться в подразделении на основании временного удостоверения о годности к полетам. Право выдачи временных удостоверений о годности к полетам предоставлено начальникам технической приемки на заводах-изготовителях, главным инженерам управлений, начальникам ремонтных предприятий. Срок действия временного удостоверения, как правило, не

может превышать двух месяцев. В течение этого периода подразделением должно быть получено удостоверение о годности к полетам из Главной инспекции. Продление срока действия временного удостоверения не разрешается.

Гражданские воздушные суда, совершающие международные полеты, также должны иметь на борту удостоверения о годности к полетам. В соответствии с действующим на территории СССР правилами иностранные воздушные суда, совершающие регулярные или эпизодические полеты над территорией СССР, должны иметь на борту удостоверения о годности, выданные компетентными органами того государства, в реестр которого они занесены.

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

Виды судовых документов, их содержание и порядок заполнения определяются законодательством страны регистрации воздушного судна. Согласно ст.15 ВК СССР установлено, что на каждом воздушном судне должны находиться следующие судовые документы: свидетельство о регистрации судна; удостоверение о годности судна к полетам; бортовой журнал; разрешение на эксплуатацию радиостанций; другие судовые документы, установленные МГА СССР.

Значение свидетельства о регистрации и удостоверения о годности к полетам мы рассмотрели выше.

*Бортовой журнал* (полное наименование этого документа «Бортовой журнал приема-передачи самолета») служит для того, чтобы упорядочить ведение формуляров при полетах самолетов без бортмехаников, а также при эксплуатации самолетов сменными экипажами; установить порядок приема-передачи самолетов от экипажа экипажу или от экипажа в АТБ и обратно, фиксировать все дефекты самолета, выявленные в рейсе (полете); фиксировать пополнение или убыль бортового имущества.

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

Эксплуатация радиостанции, находящейся на борту самолета, допускается только при наличии специального разрешения со стороны компетентных органов власти СССР. Непосредственное разрешение на эксплуатацию радиостанции оформляется Управлением гражданской авиации с разрешения МГА СССР. [2]

*Другие документы.* Воздушный кодекс допускает наличие других документов, являющихся судовыми документами. Виды таких документов устанавливаются МГА СССР. К их числу относятся формуляры и паспорта на самолет (вертолет), двигатели, агрегаты, приборы и оборудование. Формуляры (паспорта) поступают с завода-изготовителя вместе с авиационной техникой. Их заполнение начинается в процессе сборки воздушного судна и летных испытаний. Формуляры (паспорта) удостоверяют, что самолет, его оборудование изготовлены и смонтированы в соответствии с техническими условиями, приняты ОТК завода-изготовителя и заказчиком и признаны годными к эксплуатации.

К судовым документам относятся также санитарные журналы воздушных судов. В эти журналы заносятся сведения о санитарном состоянии воздушного судна.

Воздушные суда, совершающие международные полеты, должны иметь санитарные свидетельства (патенты), выданные аэропортом отправления, если этот аэропорт объявлен неблагополучным (по заразным заболеваниям).

При выполнении полетов над территорией СССР и на международных воздушных линиях на борту воздушного судна должно находиться свидетельство о государственной регистрации воздушного судна; удостоверение о годности воздушного судна к полетам; бортовой журнал передачи воздушного судна; санитарный журнал.

Все остальные судовые документы во время полета находятся в организации, которой принадлежит воздушное судно. Однако в случае временного прикомандирования воздушного судна к другой организации все судовые документы должны быть переданы в ту организацию, куда судно прикомандировано.

Бортсумка с судовыми документами должна находиться на борту воздушного судна в случаях:

- а) передачи и перегонки воздушного судна в другое подразделение;
- б) направления и ремонт, на переоборудование, доработку и возврат к месту постоянного базирования;
- в) выполнения работы по специальным применениям на оперативных точках в сельском хозяйстве, при охране лесов, в геологических партиях, длительное время выполняющих работу в отрыве от базы;

г) перегонки воздушного судна в другое подразделение для выполнения трудоемких регламентов, выполнения длительных кольцевых рейсов и в других подобных случаях, когда исполнители работ должны ознакомиться с формулярами или произвести в них записи.

## **Глава 2. ЭКИПАЖ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА**

1. Каждое гражданское воздушное судно должно быть укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасный полет и надлежащую эксплуатацию судна.

Полеты при неполном составе экипажа не допускаются (ст.18 ВК СССР).

Экипаж гражданского воздушного судна – это назначенные компетентными органами МГА СССР лица, находящиеся на борту воздушного судна для выполнения полетного задания.

Экипаж воздушного судна состоит из командира, других лиц летно-подъемного состава и обслуживающего персонала (ст.18 ВК СССР), Деление экипажа на две части; летно-подъемный состав и обслуживающий персонал – обусловлено тем, что одна часть (летно-подъемный состав) выполняет наиболее сложные и ответственные функции – обеспечивает пилотирование и навигацию воздушного судна, другая часть (обслуживающий персонал) таких функций не выполняет.

К летно-подъемному составу относятся пилоты, штурманы, штурманы-аэросъемщики, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, а также бортоператоры аэрофотосъемки, летчики-наблюдатели (летнабы), инструкторы парашютной службы.

Обслуживающий персонал воздушного судна устанавливается в зависимости от назначения воздушного судна и полета. На пассажирских воздушных судах в состав экипажа включаются борпроводники. При совершении испытательных полетов, полетов для научно-исследовательских целей в состав экипажа включаются инженеры и другие специалисты.

2. Состав экипажа (количество и наименование должностей) определяется Министерством гражданской авиации в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также цели и условий полета.

В некоторых случаях МВЛ может изменять установленный состав экипажа (увеличивать или уменьшать). Например, в целях повышения безопасности полетов вне трасс в Арктике на самолетах Ан-2 при полетах экипаж утвержден в составе: командир самолета, штурман (или второй пилот), бортрадист и бортмеханик. При полетах на дрейфующие льды Северного Ледовитого океана и в Антарктиде экипаж утвержден в составе: командир самолета, второй пилот, штурман, бортрадист, бортмеханик. Широкое распространение получили полеты на некоторых типах самолетов без бортмехаников, бортрадистов в составе экипажа.

Персональный состав экипажа утверждается приказом начальника управления или командиром отряда. [3] В состав экипажа могут включаться проверяющие в порядке, установленном МГА. [4]

Лица, включенные в состав экипажа, записываются в задание на полет.

Летно-подъемный состав экипажа должен быть постоянным. При выполнении полетного задания, помимо индивидуальных знаний и практических навыков каждого члена экипажа, большое значение имеет четкое взаимодействие всех членов экипажа (слетанность экипажа). Изменения в составе экипажа могут быть произведены только в необходимых случаях в установленном порядке.

Обслуживающий персонал (борпроводники и т.д.) в составе экипажа не закрепляются. Они включаются в состав экипажа при составлении наряда на полет.

Воздушный кодекс СССР определяет основные требования к экипажам гражданских воздушных судов. В состав экипажа могут входить только граждане СССР. [5] Лица летно-подъемного состава должны иметь специальную подготовку к полетам на воздушных судах данного типа. Лица, входящие в экипаж воздушного судна, по состоянию здоровья должны соответствовать требованиям, установленным МГА.

Должности летно-подъемного состава на гражданских воздушных судах могут быть заняты лицами не моложе 18 лет. Максимально допустимый возраст для ЛПС и других членов экипажа законом не установлен.

Члены экипажа (независимо от занимаемой должности) обладают рядом прав и обязанностей, которые определены ВК СССР и изданными на его основе правовыми нормами. В частности ЛПС экипажа воздушного судна при выполнении полетного задания должен иметь при себе соответствующие свидетельства (борпроводники – санитарные книжки) и предъявлять их по требованию уполномоченных лиц. Экипаж имеет право на установленное МГА обслуживание в промежуточных и конечных аэропортах.

3. В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам летно-подъемного состава присваивается соответствующий класс и выдается свидетельство установленного образца. Классификация ЛПС производится в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов; правильного подбора и расстановки кадров; обеспечения грамотной эксплуатации авиационной техники; последовательного и систематического повышения квалификации; правильного применения системы заработной платы.

Порядок присвоения классов и выдачи свидетельств ЛПС определяется Положением о присвоении классов специалистам гражданской авиации СССР и выдачи свидетельств летно-подъемному составу. В соответствии с Положением пилотам установлено четыре класса (4, 3, 2 и 1), а остальным членам ЛПС экипажей три класса (3, 2 и 1).

Для определения квалификации и присвоения классов специалистам гражданской авиации создаются Высшая квалификационная комиссия (ВКК) и местные квалификационные комиссии (МКК).

*Высшая квалификационная комиссия* назначается министром гражданской авиации по представлению Главной инспекции гражданской авиации.

На ВКК возлагаются следующие функции: разработка всех вопросов, связанных с присвоением классов специалистам гражданской авиации, и выдача им свидетельств; руководство классификацией специалистов и контроль за деятельностью МКК; присвоение второго и первого классов пилотам гражданской авиации и первого класса штурманам, бортинженерам и летнабам на основании материалов МКК; проверка материалов, представляемых на выдачу свидетельств летно-подъемному составу в связи с повышением в классе: оформление и выдача свидетельств летно-подъемному составу; учет свидетельств; разбор жалоб на решения МКК по присвоению класса.

Решения ВКК утверждает начальник Главной инспекции.

*Местные квалификационные комиссии* образуются в управлениях, объединенных авиаотрядах и других подразделениях, имеющих в своем ведении гражданскую авиацию. Состав МКК утверждается приказом командира (начальника) того подразделения, в котором создается согласно Положению местная квалификационная комиссия.

Компетенция МКК различных подразделений гражданской авиации не одинакова. Так, МКК управления, летного училища, имеют право присваивать (и выдавать свидетельства) 4 и 3 класс пилотам, 3 и 2 класс штурманам и т.д. МКК объединенного авиаотряда права присвоения классов ЛПС не имеет.

Решения МКК оформляются протоколом и подлежат утверждению соответствующим начальником (командиром) подразделения.

Высшая квалификационная комиссия (в отношении всех специалистов гражданской авиации) и МКК (в отношении специалистов, которым МКК компетентна присваивать класс) имеют право снижать специалистов в классе. Понижение в классе может быть произведено, если специалист не соответствует требованиям, предъявляемым к нему по присвоенному классу; не может выполнять установленную для специалиста данного класса работу в результате утраты ранее приобретенных знаний и навыков работы, а также за летное происшествие, допущенное по вине специалиста.

Решения МКК и ВКК о снижении в классе оформляются приказом соответствующего начальника или протоколом ВКК.

Специалист, сниженный в классе, допускается вновь к повышению в классе не ранее чем через год. Первоначальный класс (4 для пилотов и 3 для других лиц ЛПС) присваивается лицам, успешно закончившим нормальный курс обучения в летных училищах или иных учебных заведениях МГА или ВВС (пилоты и штурманы) или проработавшим на эксплуатации в течение установленного срока и прошедшим обучение на курсах (бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты). Таким образом, закон не разрешает присваивать класс лицам, подготовленным индивидуальным методом (в порядке экстерна).

Повышение в классе производится в установленном порядке. Для повышения в классе необходимо обладать определенными практическими навыками (владеть техникой пилотирования, практикой самолетовождения 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 соответствующим начальником (командиром подразделения или начальником Главной инспекции).

4. Летно-подъемный состав, прошедший установленную проверку в ВКК или МКК в соответствии с требованиями Положения о классификации получает свидетельство определенного образца для каждой специальности и класса. Объявление о присвоении класса или повышении в классе производится в торжественной обстановке в авиаотряде, аэропорту, училище и т.д. Вместе с объявлением о присвоении класса вручается свидетельство и классный нагрудный знак.

Свидетельство ЛПС действительно в течение одного года. Продление срока действия свидетельства производится компетентными органами на срок не более одного года. Продлению свидетельства ЛПС предшествует проверка состояния здоровья во ВЛЭК, а также знаний и практических навыков в МКК того подразделения, где работает специалист, или в ВКК.

Свидетельство теряет силу, если: отсутствуют отдельные листы свидетельства; отсутствует штамп о врачебном освидетельствовании по окончании срока действия свидетельства; окончился срок действия свидетельства; в свидетельстве имеются исправления, помарки и подчистки; изъят талон нарушения №2.

Для своевременного и эффективного воздействия на лиц ЛПС, нарушающих требования правовых норм, регулирующих летную работу, в результате чего создается угроза безопасности полетов, а

также для более полного и точного учета таких нарушений в свидетельствах ЛПС введены по два талона нарушений.

Изъятие талона нарушения может иметь место только за определенный вид нарушения, а именно, за нарушения, допущенные ЛПС в период выполнения полета, подготовки к полету и предполетного отдыха. Основные виды нарушений перечислены в Организационно-методических указаниях. К их числу относятся нарушения, являющиеся предпосылками к летным происшествиям: нарушение центровки, превышение полетного веса, преднамеренное нарушение установленного минимума погоды на МВЛ и в аэропортах, нарушение режима предполетного отдыха и т.д. При этом изъятие талона может быть произведено как за нарушение, так и за попытку такого нарушения.

Положение о классификации ЛПС устанавливает ограниченный круг должностных лиц, которым предоставлено право изымать талоны нарушения из свидетельств ЛПС: командиры летных отрядов, в которых работает данное лицо ЛПС; командиры объединенных отрядов; начальники и старшие инспекторы летно-штурманского отдела (ЛШО) управлений гражданской авиации; старшие инспекторы и инспекторы по безопасности полетов; начальники управлений; заместители по летной службе начальников управлений; инспекторы летных и штурманских отделов УЛС и УУЗ [6] МГА; инспекторы Главной инспекции гражданской авиации и командно-летный состав МГА. Министерство гражданской авиации имеет право расширять круг должностных лиц, наделенных правом изъятия талонов нарушения. Так, в 1965г. согласно приказу министра гражданской авиации (приказ №222, 1965) право изъятия талонов нарушения предоставлено пилотам-инспекторам ЛШО управлений.

Лица ЛПС, у которых изъято свидетельство и которым вручен талон нарушения № 1, имеют право продолжать полет до аэропорта базирования. При изъятии талона нарушения № 2 лица ЛПС лишаются права продолжать полет.

Большое практическое значение имеет вопрос о том, какое место среди мер воздействия (взысканий) занимает изъятие талонов нарушений из свидетельств ЛПС. Очевидно, что изъятие талонов не относится к мерам дисциплинарного воздействия (дисциплинарный устав ГВФ не предусматривает такой меры воздействия). Однако совершенно ясно, что изъятие талона является мерой наказания нарушителей и при этом мерой очень серьезной и эффективной. Нам представляется, что изъятие талона нарушения относится к мерам административного взыскания. Эта мера воздействия может быть применена к нарушителям как со стороны прямых начальников, так и со стороны лиц, которым нарушитель прямо не подчиняется (инспектор по безопасности полетов). Закон допускает привлечение за допущенное нарушение одновременно как к дисциплинарной, так и к административной ответственности.

5. На каждом воздушном судне должно быть лицо (командир воздушного судна), 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.22 ВК СССР). Командиром воздушного судна может быть только лицо, имеющее специальность пилота, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа. Требования к командирам воздушных судов различных типов (классов) определяется МГА. Так, командирами кораблей самолетов первого класса должны быть, как правило, пилоты первого класса и, как исключение, пилоты второго класса.

Назначение па должность командира корабля производится приказом Министра гражданском авиации или начальника управления в зависимости от места работы пилота, класса и типа воздушного судна. Командирами воздушных судов могут быть назначены пилоты, прошедшие подготовку по программам, утвержденным МГА, и допущенные к полетам в качестве командиров кораблей данного типа самолета приказом соответствующего начальника.

Командир корабля подчиняется командиру эскадрильи своего подразделения и вышестоящим прямым начальникам (командирам); при выполнении полетного задания: и аэропортах – начальнику аэропорта; в полете – должностному лицу, осуществляющему руководство движением в данном районе.

Правовое положение командира корабля 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 можно свести в пять основных групп:

- 1) права и обязанности, связанные с подготовкой воздушного судна и экипажа к полету;
- 2) права и обязанности, связанные с выполнением полета воздушного судна;
- 3) права и обязанности, связанные с руководством деятельностью экипажа;
- 4) права и обязанности, связанные с поддержанием порядка и дисциплины на борту воздушного судна, среди всех находящихся на нем лиц;
- 5) права и обязанности, связанные с обеспечением безопасности находящихся на воздушном судне лиц и сохранности имущества.

При выполнении полета командир корабля является единоначальником всех членов экипажа и лиц, находящихся на борту воздушного судна. Он обеспечивает строгую дисциплину и порядок на судне,

соблюдение правил навигации и эксплуатации судна, принимает меры к обеспечению безопасности находящихся на борту людей и сохранности имущества. Распоряжения командира корабля должны беспрекословно выполняться всеми без исключения лицами, находящимися на борту воздушного судна. При этом командир корабля имеет право не только требовать выполнения установленных правил, но и применять меры принуждения. Таким образом, командир корабля в определенных случаях выступает как должностное лицо, наделенное правами представителя власти. Законом не определены виды мер принуждения, но ст. 24 ВК СССР предоставлено право применить «все необходимые меры». На практике это могут быть любые меры вплоть до применения оружия. Однако такие меры могут быть применены только в отношении лиц, находящихся на борту воздушного судна в полете, если они не подчиняются распоряжениям командира корабля и допускают нарушения, создающие угрозу безопасности полета. Указанные правомочия командира воздушного судна обусловлены изолированным положением воздушного судна в полете, возможностью тяжелых последствий (захват воздушного судна, гибель людей и судна и т.д.), необходимостью принятия безотлагательных мер по обеспечению безопасности полета.

Воздушный кодекс СССР в ст. 25 определяет основные права и обязанности командира воздушного судна в случаях, когда судну грозит опасность или оно потерпело бедствие. Командир корабля обязан принять все меры к сохранению жизни и здоровья людей, находящихся на воздушном судне. В интересах спасения жизни пассажиров и экипажа, а также сохранения судна и обеспечения безопасности полета, командир воздушного судна имеет право сбросить с судна багаж, груз или почту.

При возникновении опасности для людей, находящихся на борту воздушного судна, совершившего вынужденную посадку, командир корабля организует спасение пассажиров и членов экипажа. В случае бедствия члены экипажа могут покинуть воздушное судно только с разрешения командира корабля. Сам командир покидает судно последним. Это требование закона вытекает из основного положения, что командир несет ответственность за пассажиров и экипаж, находящихся на борту воздушного судна.

Перед командиром воздушного судна, потерпевшего бедствие, помимо задачи спасения находящихся на нем людей, может встать задача обеспечения эвакуации людей, сохранности судна и имущества. Совершение этих действий требует в ряде случаев заключения соглашений с различными организациями. В этой связи возникает вопрос об объеме прав и наличии правомочий на заключение подобного рода соглашений. Воздушный кодекс (ст. 25) предоставляет командиру корабля право заключать от имени воздушно-транспортного 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, а также по иным вопросам, вызванным сложившимися обстоятельствами. Для заключения соглашений по названным выше вопросам от командира корабля не требуется каких-либо доверенностей, справок и т.д. Эти соглашения командир корабля заключает в силу служебного положения.

Чрезвычайно важную обязанность командира корабля устанавливает ст. 26 ВК СССР. Согласно этой статье командир корабля 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 корабля во всех случаях, если это не сопряжено с опасностью для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа. Закон не устанавливает форм и средств, в которых помощь должна быть оказана. Однако во всех случаях командир воздушного судна обязан отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии службе руководства движением.

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

Второй пилот является членом экипажа, имеющим подготовку для выполнения любых функций по пилотированию воздушного судна, кроме функций командира корабля. Второй пилот является основным помощником и заместителем командира корабля. Роль второго пилота особенно важна при пилотировании современных самолетов. Должность второго пилота имеет большое значение 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 практического опыта командира корабля по пилотированию воздушного судна, а также отработки практических навыков пилотирования воздушного судна под руководством первого пилота. Наконец, на современных самолетах на второго пилота возлагаются обязанности по подготовке воздушного судна к полету и выполнение самого полета (размещение загрузки, предполетный осмотр самолета и т.д.).

При отсутствии в составе экипажа штурмана, бортмеханика второй пилот выполняет ряд функций этих членов экипажа.

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

Навигация на воздушном судне выполняется штурманом корабля. Основная задача штурмана состоит в том, чтобы обеспечить точность и надежность самолетовождения по заданным маршрутам, вывод воздушных судов на аэродромы и заход на посадку в назначенное время.

На одноместных самолетах функции штурмана выполняет пилот. При отсутствии штурмана в составе экипажа тяжелых воздушных судов обязанности штурмана исполняет второй пилот под руководством командира корабля. В некоторых случаях, прямо предусмотренных законом (§19 НШСГА-62, а также приказ Начальника ГУГВФ №80 от 2 февраля 1963г.), включение штурмана в состав экипажа является обязательным.

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 воздушного судна с аэропортом и службами УВД возлагается на бортрадиста. Обслуживание пассажиров на борту воздушного судна осуществляется бортпроводниками. На самолетах с ГТД бортпроводник №3 является ответственным за принятую на борт коммерческую загрузку.

Для проверки техники пилотирования, а также знаний летно-подъемным составом экипажа возложенных на них обязанностей в состав экипажа на время полета могут включаться проверяющие. В качестве проверяющего командира корабля допускаются лица, которым компетентными органами МГА разрешены полеты в качестве проверяющего. При этом проверяющий командира корабля является старшим на воздушном судне и несет полную ответственность за выполнение полета в соответствии с полетным заданием. Его распоряжения обязательны для всех лиц, находящихся на борту воздушного судна (в том числе и командира корабля, работа которого проверяется).

Что касается проверяющих остальных членов экипажа (штурмана, бортмеханика, бортрадиста и др.), то они несут ответственность за обеспечение полета в соответствии со своей специальностью (§213 НПП ГА). В полете эти проверяющие подчиняются распоряжениям командира корабля.

### **Глава 3. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ**

1. Гражданские воздушные суда, предназначенные для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, требуют специального наземного оборудования – аэродромов и аэропортов.

Аэродромом называется земельный или водный участок, специально оборудованный для взлета, посадки, стоянки и обслуживания воздушных судов (ст.28 ВК СССР). [7]

Аэродром состоит из летного поля с одной или несколькими летными полосами (ВПП), рулежных дорожек (РД), мест стоянки (МС), площадок для вертолетов, перрона, предангарных площадок, площадок специального назначения и территории служебно-технической застройки.

Все аэродромы классифицируются в зависимости от установленных классификационных признаков. По расположению на трассах аэродромы подразделяются на начальные, конечные, промежуточные и запасные.

По характеру использования – на постоянные и временные; дневные и ночные.

По назначению – на транспортные (аэропорты), специального применения, заводские, школьные, клубно-спортивные и запасные.

Классификация аэродромов производится в зависимости от ряда факторов, к числу которых прежде всего относятся размеры ВППи прочность искусственного покрытия, определяемая так называемой эквивалентной одноколесной нагрузкой. [8]

Аэродромы гражданской авиации в соответствии с классификационными признаками, установленными Техническими условиями и нормами, подразделяются на шесть классов: аэродромы класса А, Б, В, Г, Д, Е. [9] Классы аэродромов рассчитаны (примерно) на прием самолетов, имеющих взлетно-посадочные характеристики по типам: класс А – самолеты Ил-62, Ту-114; класс Б – самолеты Ту-104; класс В – самолеты Ил-18, Ан-10; класс Г – самолеты Ан-24; класс Д – самолеты Ил-14, Ли-2; класс Е – самолеты Як-12. Вертодромы в зависимости от класса эксплуатируемых вертолетов делятся на три класса.

Аэродромы международных воздушных линий стран участниц Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ) в зависимости от размеров ВПП, а также прочности искусственного покрытия (с учетом количества и схемы колес на опоре) делятся на классы (см. табл. 3).

**Таблица 3.**

Классификационный признак	Вне класса	1 класс	2 класс	3 класс
Стандартная длина ВПП, м	По консультации не менее 3250	Не менее 2600	Не менее 1800	Не менее 1300
Статистическая нагрузка от одной опоры, т	Не менее 35	Не менее 25	Не менее 17	Не менее 12

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) разработала классификацию аэродромов международных воздушных линий и технические требования к ним. В зависимости от размеров ВПП, прочности покрытия аэродромам присваиваются соответствующие кодовые буквы (классы): А, В, С, D, E, F, G.

Приведем некоторые характеристики ВПП аэродромов различных классов, разработанные ИКАО (табл. 4).

**Таблица 4.**

Класс аэродрома	Длина ВПП, м	Ширина ВПП, м	Эквивалентная одноколесная нагрузка, кг
A	2550 и более		
B	от 2150 до 2550	45	35000
C	от 1800 до 2150	45	27000
D	от 1500 до 1800	45	20000
E	от 1280 до 1500	45	13000
F	от 1080 до 1280	30	7000
G	от 900 до 1080	30	2000

2. Все аэродромы должны удовлетворять требованиям безопасности взлета, посадки, стоянки воздушных судов и полетов в районе аэродрома. Районом аэродрома является воздушное пространство над аэродромом и прилегающей к нему территорией в радиусе около 50 км. В районе аэродрома производятся взлеты и посадки самолетов, выделяются зоны ожидания, зоны для тренировочных полетов, а также воздушные подходы.

Требования к приаэродромной территории и полосам воздушных подходов определены Воздушным кодексом СССР и нормативными актами МГА СССР.

В соответствии со ст. 38 ВК СССР строительство в районе аэродрома зданий и сооружений, воздушных линий связи и высоковольтных линий электропередачи, которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов, должно быть согласовано с МГА СССР. Согласованию подлежит строительство сооружений, проектируемых на расстоянии: 1) до 10 км от границ аэродрома; 2) от 10 до 30 км, если абсолютная отметка их верхней точки превышает абсолютную отметку аэродрома на 50 м и более; 3) до 75 км высотой 200 м и более

Порядок согласования строительства на приаэродромной территории определяется МГА СССР. В зависимости от класса аэродрома и характера возводимых или проектируемых сооружений согласование производится в следующем порядке (табл. 5).

**Таблица 5.**

С кем производится согласование	В районе каких аэродромов производится согласование	Что подлежит согласованию	На основании каких документов производится согласование
С командиром ОАО, начальником аэропорта, непосредственно подчиненным начальнику	В районе аэродромов класса D, E; посадочных площадок для вертолетов и на воздушных трассах	Строительство зданий, сооружений высотой до 100 м включительно, воздушных линий связи и	

управления, или начальником летных школ и училищ ГА		электропередач до 110 квт	
С начальником управления	В районе аэродромов ГА классов А, Б, В и Г	Строительство зданий, сооружений, воздушных линий связи и электропередач независимо от напряжения, а также всех сооружений высотой более 100 м, проектируемых на расстоянии до 75 км от границ аэродрома и на высоковольтных и на воздушных трассах, линиях электропередач напряжением в 110 квт	На основании заключений предприятий, непосредственно подчиненных начальнику управления, а также школ и училищ, находящихся на территории этого управления
С начальником управления	На территории или в районе аэродромов классов Д и Е	Проекты развития, планировки и перепланировки городов и других населенных пунктов	
С министром ГА СССР	В районе аэродромов Московского авиаузла (на территории 100 км Московской зоны)	Строительство зданий и воздушных линий связи и электропередач независимо от напряжения	На основании заключений соответствующих управлений ГА
С министром ГА СССР	На территории или в районе аэродромов классов А, Б, В и Г	Проекты развития, планировки и перепланировки городов и других населенных пунктов	На основании заключений соответствующих управлений ГА

Рассмотрение и согласование материалов, поступающих в МГА, производится комиссией в составе: председателя – начальника аэродромного отдела Управления наземных сооружений (УНС) МГА; членов – старшего пилота-инспектора летного отдела, инженера-инспектора Главной инспекции ГА, старшего инженера Управления связи и радионавигации (УСиР) МГА, начальника технического отдела Управления капитального строительства (УКС) МГА. Заключение комиссии докладывается первому заместителю министра.

В управлениях и ОАО рассмотрение и согласование материалов производится комиссией в составе: председателя комиссии – заместителя начальника (командира) по наземным службам; членов комиссии – специалистов летной службы, аэродромной службы, службы связи и радионавигации, инспекции по безопасности полетов.

Право подписи заключений по согласованию строительства зданий и сооружений на приаэродромной территории и в районе воздушных трасс предоставлено лицам, на которых возлагается ответственность за правомерность принятых комиссией решения (начальник управления, командир ОАО и соответствующие руководители предприятий и учреждений и их заместители по летной службе).

Порядок согласования строительства зданий и сооружений на приаэродромных территориях и воздушных трассах определен специальной инструкцией.

Нарушение правил, определенных ст. 38 ВК СССР, обязывает организации или граждан произвести в сроки, указанные компетентными органами МГА СССР, снос, перенос или необходимые изменения сооружений за свой счет и своими силами. Во избежание предусмотренных законом нарушений при строительстве в районе аэродромов зданий и сооружений установлено, что отвод земель под строительство намеченных объектов производится соответствующими органами только

после получения согласия МГА СССР на это строительство. Согласованию с организациями, в ведении которых находятся аэродромы и аэропорты, подлежит также планировка и перепланировка городов и других населенных пунктов, расположенных в районе аэродрома.

3. Все гражданские аэродромы подлежат обязательной регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Союза ССР. [10]

Государственная регистрация аэродромов классов А, Б, В и Г производится Управлением наземных сооружений МГА СССР, а аэродромов классов Д и Е – управлениями. Основанием для регистрации аэродрома являются документы, удостоверяющие принадлежность аэродрома, акт о техническом состоянии и основной характеристике аэродрома, протокол комиссии, подтверждающий пригодность аэродрома для эксплуатации соответствующими типами самолетов или вертолетов. В соответствии с установленными документами УНС МГА СССР (управление ГА) выдает свидетельство о регистрации и годности аэродрома к эксплуатации. Все изменения, происшедшие в период эксплуатации аэродрома, должны вноситься в Государственный реестр гражданских аэродромов.

Свидетельство о регистрации и годности к эксплуатации аэродрома выдается на срок до трех лет (для аэродромов А, Б, В и Г классов) и до двух лет для аэродромов Д и Е классов. По истечении срока действия свидетельства последнее подлежит продлению, но не более чем на три (два) года. Орган, производящий регистрацию аэродрома, может в определенных случаях отказать в регистрации (с указанием причин отказа). Отказ в регистрации является одновременно запрещением дальнейшей эксплуатации аэродрома. Подразделение, в ведении которого находится аэродром, имеет право в двухнедельный срок обжаловать решение органа, производящего регистрацию аэродрома, в МГА СССР. Решение министра является окончательным.

Министерство гражданской авиации в лице его компетентных органов имеет право запретить эксплуатацию аэродрома (ограничить) на срок или без указания срока, если состояние аэродрома не обеспечивает безопасности полетов или используется с нарушением установленных правил.

При ликвидации аэродрома или прекращении его эксплуатации последний подлежит исключению из Государственного реестра СССР.

4. Аэродромы должны поддерживаться в состоянии, пригодном для эксплуатации: обеспечивать своевременный прием и выпуск в полет воздушных судов, их техническое обслуживание, а также руководство движением воздушных судов в районе аэродрома и на воздушных трассах.

Для опознания аэродромов с воздуха и ориентировки экипажей при взлете и посадке воздушных судов аэродромы (ВПП) подлежат маркировке в соответствии с Наставлением по аэродромной службе в гражданской авиации (НАС ГА-61).

В целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов владельцы высоких зданий и сооружений, расположенных на приаэродромной территории и в пределах воздушных трасс, обязаны по требованию компетентных органов МГА СССР устанавливать на этих зданиях и сооружениях за свой счет ночные световые и дневные маркировочные знаки, а также радиотехнические устройства (ст. 37 ВК СССР).

В соответствии с требованиями Воздушного кодекса СССР приказом министра гражданской авиации СССР установлены правила дневной маркировки, светового ограждения и радиомаркировки препятствий, находящихся на приаэродромных территориях и воздушных трассах.

5. Аэродромные услуги в аэропортах МГА СССР (посадки, взлеты, техническое обслуживание, стоянки и т.д.) для воздушных судов Аэрофлота предоставляются безвозмездно. С воздушных судов, принадлежащих другим министерствам и ведомствам, а также иностранным авиакомпаниям за пользование аэродромами взимается плата по установленным тарифам.

Обслуживание иностранных самолетов на территории СССР производится по тарифам, определенным договорами или соглашениями между СССР и иностранными государствами (авиакомпаниями). Так, в соответствии с Соглашением о взаимном предоставлении услуг между Аэрофлотом и Иран Эр установлены сборы за техническое и коммерческое обслуживание в аэропортах Ирана и СССР. Государства и авиакомпании, с которыми СССР не имеет договоров или соглашений о регулярном воздушном сообщении, производят плату за аэродромные услуги в соответствии с утвержденными ставками (приказ МГА СССР № 255 от 27 апреля 1966 г.). В зависимости от максимального взлетного веса предусмотрены посадочные сборы, сборы за стоянку самолета, ставки за техническое и коммерческое обслуживание иностранных самолетов, ставки за услуги цеха бортипитания и уборки самолета, ставки за охрану самолета.

Ставки за посадки, техническое и коммерческое обслуживание самолетов авиапредприятий социалистических стран взимаются в размере, установленном специальным Соглашением.

6. Аэропортом называется предприятие, осуществляющее регулярные прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, организацию и обслуживание полетов воздушных судов. В состав аэропорта входят аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и оборудование.

На международных воздушных линиях прием и выпуск в полет самолетов, совершающих международные полеты, осуществляется аэропортами, имеющими специально созданные пункты

для всех видов пограничного контроля и досмотра (паспортный контроль, таможенный досмотр, санитарный контроль, ветеринарный контроль, карантинный контроль). Перечень международных аэропортов, открытых для иностранных воздушных судов, утверждается Советом Министров СССР и публикуется МГА СССР (ст. 73 ВК СССР).

Аэропорты должны иметь регулярное сообщение с ближайшим городом или населенным пунктом. На исполнительные комитеты местных Советов депутатов трудящихся возложена обязанность обеспечить строительство, реконструкцию, благоустройство и эксплуатацию подъездных дорог к аэропортам, регулярное движение пассажирского транспорта на этих дорогах, а также телефонную связь городов с аэропортами (ст. 41 ВК СССР).

Аэропорты гражданской авиации по назначению подразделяются на аэропорты международные, союзного и местного значения. К *международным аэропортам* относятся аэропорты, открытые для международных воздушных сообщений, специально оборудованные и приспособленные для приема пассажиров, багажа и грузов из-за границы и для выпуска пассажиров, багажа и грузов за границу. Аэропорты, являющиеся базовыми, конечными или промежуточными на союзных или магистральных воздушных линиях называется *аэропортами союзного значения*. К *аэропортам местного значения* относятся базовые, промежуточные или конечные аэропорты на местных воздушных линиях.

В зависимости от объема авиатранспортной работы, пропускной способности и оборудования все аэропорты гражданской авиации делятся на классы (табл. 6).

**Таблица 6.**

Класс аэропорта	Классификационные показатели	
	Прием-выпуск пар в год	Число базирующихся самолетов
1	свыше 25000	свыше 50
2	от 10001 до 25000	от 26 до 50
3	от 5001 до 10000	от 11 до 25
4	от 1501 до 5000	от 3 до 10
5	от 700 до 1500	

**Примечание:** Количество пар приема-выпуска самолетов в год необходимо брать с учетом коэффициентов для единого подсчета приведенных самолетов. За единицу взят самолет с максимальным взлетным весом 10 – 20 т, а вертолет соответственно 5 – 10 т.

Перечень оборудования аэропортов в зависимости от класса утверждается Министерством гражданской авиации СССР.

7. Отвод земельных и водных участков под строительство аэродромов и аэропортов производится в порядке, установленном законодательством СССР и союзных республик (ст. 43 ВК СССР). К числу основных законодательных актов, регулирующих вопросы отвода земель, относятся: постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 4 марта 1929 г. «Об утверждении положения об изъятии земель для государственных или общественных надобностей»; постановление Совета Министров СССР от 22 июня 1954 г. «О порядке рассмотрения вопросов об отводе земель для государственных, общественных и других надобностей» с дополнениями и изменениями, внесенными постановлениями Совета Министров СССР 1956 г. и № 1041 от 29 августа 1957 г., постановление Совета Министров РСФСР от 25 февраля 1966 г. об утверждении Положения о порядке возбуждения и рассмотрения ходатайств об отколе земельных участков для государственных, общественных и других надобностей; постановление Совета Министров СССР от 15 декабря 1961 г. «О порядке возмещения гражданам стоимости принадлежащих им строений, сносимых в городах, поселках городского типа и других населенных пунктах в связи с отводом земельных участков для государственных и общественных надобностей» и другие нормативные акты.

Строительство аэродромов и аэропортов производится в пределах заданного района, в тесной увязке с размещением жилых районов, населенных пунктов и городов. Отводу земель предшествует выбор участка, который наилучшим образом удовлетворяет требованиям устройства аэродрома (аэропорта): по расположению взлетно-посадочных полос, зон воздушных подходов, рельефу и т.д. Порядок выбора и отвода земель для нужд транспорта определен законодательством о транспортном землепользовании. В гражданской авиации этот порядок определен специальным приказом «О порядке проведения работ по выбору и оформлению отвода земельных участков для нужд ГА». Этим приказом устанавливается, что выбор участка для строительства нового или реконструкции действующего аэропорта производится в такой последовательности:

- а) подготовительные работы;
- б) рекогносцировка района изысканий;
- в) обследование участков;

г) выбор участка.

Изыскание и проектирование аэродромов должно вестись по классификационным признакам, установленным техническими условиями и нормами на проектирование аэродромов гражданской авиации, а также техническими требованиями к аэродромам ГВФ для эксплуатации поршневых самолетов.

Управления гражданской авиации, заинтересованные в отводе земель, представляют заявку на отвод земельного участка с ходатайством. К заявке прилагается расчет-обоснование необходимости испрашиваемых земель. При расчетах площадей должна соблюдаться особая точность. Надо исходить из действительной потребности с учетом перспективы. Образование резервных площадей недопустимо.

К делу по отводу земельного участка под строительство аэродрома прилагаются документы:

а) акт выбора площади с участием санитарной и пожарной инспекций, а также главного архитектора и старшего землеустроителя;

б) акт технического обследования лесных площадей, если земля испрашивается из состава гослесфонда;

в) решение общего собрания, если земля испрашивается от колхоза;

г) акт возмещения убытков колхозу (гражданину);

д) согласие заинтересованных организаций;

с) справка о финансировании строительства аэродрома.

Ходатайство управления (объединенного авиаотряда) с необходимыми документами (расчетами, схемами, чертежами, согласованиями и т.д.) направляется на рассмотрение соответствующего исполкома местного Совета депутатов трудящихся. Вопрос об отводе земли под строительство аэродрома решается райисполкомом, краевым (областным) исполкомом или Советом Министров союзной республики в зависимости от вида испрашиваемых земель для нужд гражданской авиации, а также размера земельного участка. Земельный участок, отведенный в установленном законом порядке, подлежит регистрации в государственной книге регистрации землепользователей. На право пользования землей исполком районного Совета депутатов трудящихся составляет акт в двух экземплярах. Один экземпляр акта выдают землепользователю, а другой хранится в райисполкоме. Перед составлением акта на право пользования землей производятся съемочные и землеустроительные работы для определения в натуре точных размеров и внешних границ земель, находящихся в пользовании предприятия воздушного транспорта (если измерения были сделаны раньше, то вторично они не делаются). Изменения в землепользовании отражаются в акте. В случае ликвидации землепользования акт возвращается в исполком районного Совета и уничтожается в установленном порядке.

#### **Глава 4. ПОЛЕТЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СССР**

1. Все полеты гражданских воздушных судов СССР можно разделить на два вида: внутригосударственные и международные. [11]

Полет, не связанный с полетом над территорией иностранного государства, называется *внутригосударственным*.

Полет, при котором воздушное судно на основе соответствующих разрешений пересекает государственную границу СССР и другого государства, называется *международным*. [12]

Международный полёт всегда осуществляется над территорией не менее чем двух государств.

2. Порядок совершения полетов в воздушном пространстве СССР определен Воздушным кодексом СССР (ст.44-69). Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР. Наставлением по производству полетов в гражданской авиации СССР и другими нормативными актами МГА СССР, изданными о соответствии с ВК СССР, Основными правилами и НПП ГА. При этом все документы МГА, регламентирующие летную работу и управление воздушным движением (инструкции, положения, руководства, приказы и указания) должны составляться в соответствии с требованиями НПП ГА-66 или путем изменения дополнения соответствующих параграфов НПП.

3. Регулярные полеты воздушных судов осуществляются по утвержденным постоянным маршрутам (воздушным трассам). [13]

Воздушной трассой называется утвержденный маршрут регулярных полетов между двумя или несколькими пунктами, обеспеченный аэродромами, средствами самолетовождения, радиосветотехническим оборудованием и метеорологической информацией для обеспечения воздушного движения. [14]

Воздушные трассы разрабатываются и утверждаются в порядке, определенном Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР. Они могут использоваться всеми ведомствами, имеющими в своем распоряжении авиацию. Направление воздушных трасс, их ширина и перечень оборудования определяется в установленном порядке МГА СССР.

Полоса воздушных трасс СССР устанавливается шириной 20 км (по 10 км вправо и влево от оси маршрута). В некоторых случаях ширина полосы может быть ограничена, но она должна быть не менее 10 км.

Воздушная трасса, оборудованная для движения воздушных судов, осуществляющих перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты между аэропортами, открытыми для воздушных сообщений, называется *воздушной линией*. Воздушные линии подразделяются на *магистральные* – линии большой протяженности, соединяющие столицу СССР – Москву с крупными городами Советского Союза; *линии союзного значения*, связывающие между собой общесоюзные, республиканские, краевые (областные) и крупные хозяйственные и культурные центры страны; *линии местного значения*, связывающие, как правило, областные (краевые) центры с районными центрами и отдельными населенными пунктами. Согласно ст. 82 ВК СССР воздушные линии открываются МГА СССР.

4. В целях обеспечения безопасности и регулярности полетов на воздушных трассах СССР приказом министра гражданской авиации СССР установлен единый порядок открытия воздушных линий. [15]

Линии, пролегающие по территории двух и более управлений, для полетов самолетом 1 и 2 классов с ГТД открываются приказом министра. Линии пролегающие по территории одного управления, для полетов самолетом 2 класса с ГТД, а также по территории двух и более управлений для полетов самолетов 3 и 4 классов и вертолетов, открываются приказом начальника управления. [16]

Для выполнения технического рейса и открытия воздушной линии назначается комиссия соответственно по МГА СССР или по управлению. Приемка воздушной линии оформляется актом с приложением необходимых документов. На основании заключения комиссии издается приказ министра гражданской авиации (начальника управления) об открытии регулярных полетов. Акты комиссии о выполнении технического рейса и приемке воздушной линии хранятся соответственно в Управлении летной службы МГА или в ЛШО управления.

5. Полеты вне трасс совершаются по разовому маршруту для каждого полета. Внетрассовые полеты выполняются в порядке, определенном Основными правилами полетов.

6. Полеты в воздушном пространстве СССР классифицируются:

*по назначению* – на транспортные, специального применения, учебно-тренировочные, испытательные (контрольно-испытательные), исследовательские, перегоночные;

*по условиям пилотирования и самолетовождения* – на визуальные и полеты по приборам;

*по району действия* – на аэродромные, трассовые, внутрассовые и международные;

*по высоте полета* – на малых высотах, на средних высотах, на больших высотах и стратосферные; *по физико-географическим условиям* – полеты над равнинной местностью, над холмистой местностью, над горной местностью, над пустынями и безориентирной местностью, над водными пространствами, в полярных широтах;

*по времени суток* – на дневные и ночные. [17]

7. Выполнение безопасных и регулярных полетов требует осуществления широкого комплекса взаимно связанных действий различных органов и должностных лиц.

К таким действиям относятся:

а) подготовка воздушного судна к полету;

б) подготовка экипажа к полету;

в) готовность наземных служб обеспечить безопасный взлет, полет и посадку воздушного судна;

г) изучение метеорологических условий по маршруту полета;

д) производство полета.

8. Воздушный кодекс СССР ст.46 и 51 определяет требования к воздушным судам, подлежащим выпуску в полет. Каждое воздушное судно должно иметь государственные и регистрационные опознавательные знаки, а также судовые документы (ст. 15 ВК СССР); задание на полет с планом полета и разрешением на вылет; необходимое количество топлива, включая установленный навигационный запас; документы о находящихся на борту воздушного судна пассажирах, а также багаже, грузах и почте; полетные карты и другие документы, устанавливаемые МГА. [18]

К полетам допускаются только исправные воздушные суда, отвечающие техническим условиям, прошедшие подготовку и проверку в установленном объеме. [19]

Пилотирование воздушного судна разрешается экипажу, допущенному к полетам на судах данного типа и в заданных условиях.

9. Наставление по производству полетов определяет объем предварительной и предполетной подготовки экипажа к полету.

Предварительная подготовка имеет целью изучение элементов предстоящего полета. Она проводится перед полетом (как правило, накануне дня вылета и даже раньше). Исключение из этого правила допускается в отношении экипажей, постоянно летающих по одной и той же трассе. Для этих экипажей предварительная подготовка производится не реже одного раза в два месяца. [20]

Проведение предварительной подготовки возложено на командира корабля с участием необходимых специалистов под контролем командира эскадрильи или его заместителя.

Предполетная подготовка производится перед каждым вылетом и включает;

а) составление плана полета; оценку метеоусловий; определение наивыгоднейшего режима полета; потребное количество топлива и загрузку; расчет предельно допустимого взлетного веса и длины разбега при данных условиях взлета;

б) проверку заправки самолета топливом в соответствии с расчетом по плану полета;

в) размещение загрузки в соответствии с допустимыми пределами центровки;

г) предполетный осмотр и проверку экипажем материальной части самолета и его оборудования.

Каждый член экипажа воздушного судна обязан выполнить определенные НПП ГА действия в процессе предварительной подготовки (§ 224-230).

10. Полет воздушного судна может производиться только при наличии разрешения на вылет (ст.50 ВК СССР). Порядок выдачи разрешений на вылет определен НПП ГА-66 (§133-138). Согласно §133 НПП ГА разрешение на вылет руководитель полетов (диспетчер) выдает на основании данных о технической пригодности аэродромов вылета, посадки и запасных аэродромов, а также их оборудования; анализа воздушной обстановки и состояния навигационного обеспечения полетов на трассе (маршруте); анализа метеорологической обстановки. Диспетчерское разрешение заносится в журнал диспетчерских разрешений.

11. Основные правила полетов и НПП определяют перечень оснований для запрещения выпуска в полет воздушных судов, если:

1) члены экипажа (или один из членов) не имеют установленных личных документов (свидетельств); не прошли медицинского осмотра; не имели нормального предполетного отдыха, а также перед полетом или в период предполетного отдыха употребляли алкогольные напитки; не провели предполетной подготовки в установленном объеме; не знают прогноза погоды по маршруту, на аэродроме посадки и на запасных аэродромах. Погода не соответствует установленному минимуму экипажа; состояние здоровья одного из членов экипажа неудовлетворительно или состав экипажа неполный; по заявлению командира корабля условия предстоящего полета непосильны для экипажа; в задании на полет отсутствует отметка о готовности экипажа к полету,

2) воздушное судно неисправно или недостаточен навигационный запас топлива; имеет место перегрузка или неправильная загрузка самолета; центровка выходит за установленные пределы; нет бортовой документации (ст.51 ВК СССР); самолет покрыт снегом, инеем или льдом;

3) непригодны аэродромы вылета, посадки или их оборудование; длина ВПП меньше, чем расчетная длина разбега самолета; отсутствуют (или не выверены) данные о работе средств связи и РТО; отсутствует схема снижения и захода на посадку;

4) фактическая погода на аэродроме вылета хуже установленного минимума; на маршруте полета или к моменту посадки в районе аэродрома ожидаются опасные метеорологические явления; отсутствует или просрочен свыше 1 часа бюллетень погоды; прогноз аэродрома посадки хуже тех требований, которые определены НПП ГА.

12. Министерство гражданской авиации определяет круг лиц, ответственных за подготовку и выпуск воздушных судов в полет. Основную ответственность за выпуск самолета в полет несут: командир корабля, руководитель полетов (диспетчер), а также дежурный штурман.

Дежурный штурман несет ответственность за качество предполетной подготовки экипажа к полету. Руководитель полетов (диспетчер) несет ответственность за техническую пригодность аэродрома вылета, посадки и запасных аэродромов, а также за их оборудование, воздушную обстановку и состояние навигационного обеспечения полета по трассе, за допуск экипажа к полету при данных метеоусловиях.

Командир корабля отвечает за подготовленность экипажа к полету, готовность воздушного судна и его оборудования, соответствие метеорологических условий полета установленным требованиям. После получения диспетчерского разрешения командир корабля принимает окончательное решение о вылете и записывает его в журнал диспетчерских разрешений.

13. Воздушный кодекс СССР регулирует ряд важнейших вопросов, связанных с производством полетов.

Пилотирование воздушных судов, предназначенных для перевозки пассажиров, разрешается пилотам, квалификация которых соответствует требованиям, установленным МГА (ст.23 ВК СССР). При испытании воздушного судна на его борту во время полета могут находиться только те лица, на которых возложено испытание судна, его двигателей и приборов (ст.58 ВК СССР).

Каждый полет воздушного судна должен производиться в соответствии с планом полета. Отступление от плана полета допускается только с разрешения службы движения. Экипаж должен беспрекословно выполнять все указания службы руководства движением. Однако в случае явной угрозы безопасности полета командир корабля имеет право отступить от плана полета и указаний службы движения, приняв самостоятельное решение. О принятом решении командир корабля обязан немедленно сообщить службе руководства движением (ст.52 ВК СССР).

Воздушный кодекс СССР устанавливает обязательные требования безопасной высоты полета и расстояния между воздушными судами в целях избежания столкновения между ними. Полеты над

населенными пунктами должны производиться на высоте, дающей возможность в случае неисправности судна произвести посадку за его пределами или на ближайшем аэродроме. Опытные и фигурные полеты воздушных судов над населенными пунктами запрещаются. [21]

Закон запрещает также фотографирование, кино съемки и пользование средствами радиосвязи с борта воздушного судна. МГА по согласованию с заинтересованными министерствами и ведомствами издает правила о порядке производства фотографирования, кино съемок и о порядке производства радиосвязи.

14. Полеты воздушных судов требуют систематического обеспечения каждого воздушного судна данными о состоянии погоды, а также поддержания постоянной радиосвязи. Метеорологическое обслуживание полетов производится безвозмездно Главным управлением гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР в соответствии с Положением о метеорологическом обслуживании гражданского воздушного флота, утвержденным Советом Министров СССР. Генеральным соглашением о метеорологическом обслуживании гражданской авиации, подписанным МГА и ГУГМС; Наставлением по метеорологическому обеспечению гражданской авиации 1966 г.

Для руководства полетами органы министерства связи СССР обязаны предоставлять на правах аренды в распоряжение МГА каналы радиосвязи, радиотелеграфной и проводной связи. При отсутствии выделенных на правах аренды каналов связи МГА для руководства полетами использует каналы связи общего пользования. При этом переговоры, прием и передача телеграмм, касающиеся вопросов оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие, его экипажу и пассажирам, а также необходимость немедленно предпринять действия по обеспечению безопасности полетов и руководства движением воздушных судов, выполняющих особо важные рейсы, производятся вне всякой очереди с оплатой по обыкновенному тарифу.

15. При выполнении полетов могут появиться условия, при которых или вследствие которых возникает угроза безопасности полета и требуется оказание помощи экипажу самолета.

К ним относятся особые условия полета (полеты в случаях обледенения, грозовой деятельности, сильной болтанки и т.д.) и особые случаи в полете (отказ двигателем, пожар и воздухе и т.д.).

Полеты в особых условиях создают различную степень опасности для воздушного судна и находящихся на нем экипажа и пассажиров.

Если воздушному судну, пассажирам и экипажу угрожает непосредственная опасность, которую невозможно устранить действиями самого экипажа, то такое судно признается терпящим бедствие (ст.63 ВК СССР).

Терпящее бедствие судно характеризуют три признака: 1) воздушному судну, пассажирам или экипажу угрожает непосредственная опасность; [22] 2) непосредственная опасность не может быть устранена действиями самого экипажа; 3) терпящее бедствие судно нуждается в немедленной помощи.

Советский закон определяет обязанности экипажа, службы руководства движением и других организаций и лиц в случаях, когда воздушное судно терпит бедствие.

Экипаж воздушного судна, терпящего бедствие, обязан подавать сигналы бедствия. В соответствии с НПП ГА сигнал бедствия подается экипажем только по приказанию командира корабля. Применяется международный сигнал бедствия, телеграфом «SOS», радиотелефоном «Мэйдей». Сигналы бедствия передаются на частотах связи с диспетчерской службой, а также на частоте международной спасательной службы (2182 кГц). При полете над морем экипаж передает эти сигналы на международной частоте 500 кГц для морских судов. Кроме того, экипаж должен включить сигнал «Бедствие» аппаратуры опознавания, передать сигнал бедствия, свои позывные, местонахождение и курс полета, а также сигналы пеленгации.

Экипажи других воздушных судов, услышав сигналы бедствия, обязаны сообщить об этом диспетчеру, продолжая следить за передачами на той же частоте, прекратить передачу и запросы по радио, оказать возможную помощь экипажу самолета, терпящего бедствие, в соответствии со ст.26 ВК СССР.

Служба движения и ближайшие аэропорты обязаны оказать неотложную помощь терпящему бедствие воздушному судну. При этом, согласно ст.64 ВК СССР, они имеют право использовать радионавигационные средства всех предприятий, организаций и учреждений, расположенных в районе воздушных трасс и вблизи аэропортов.

Иностранным воздушным судам, терпящим бедствие, оказывается помощь на равных основаниях с воздушными судами СССР.

16. Экипаж, оказавшийся в условиях, угрожающих безопасности полета, но не терпящий бедствие, подает сигнал срочности. Этот сигнал означает, что воздушное судно не нуждается в оказании немедленной помощи, однако оно должно совершить действия, касающиеся предотвращения возможной опасности для самолета или пассажиров и экипажа. Сигнал срочности передается телеграфом «ЪЪЪ» и радиотелефоном «ПАН». Передача сигнала срочности производится только на частотах связи с диспетчерской службой. [23]

Воздушное судно, получившее при взлете, посадке или падении серьезное повреждение или полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку [24], признается воздушным судном, потерпевшим бедствие. Потерпевшие бедствие воздушные суда, если их местонахождение неизвестно, а также воздушные суда, пропавшие без вести [25], подлежат немедленному розыску. Организация розыска возлагается на МГА СССР.

Воздушный кодекс СССР обязывает местные органы власти, предприятия, организации и учреждения сообщать о всех известных им случаях бедствия воздушных судов органам МГА, а также оказывать необходимую помощь в организации поисков воздушного судна. В случаях обнаружения воздушного судна, потерпевшего бедствие, необходимо до прибытия представителей МГА принять неотложные меры к спасению людей, оказанию им медицинской помощи, а также к охране воздушного судна и находящейся на его борту служебной документации, оборудования и имущества.

17. Воздушный кодекс СССР устанавливает принципы ответственности владельца воздушного судна в случае причинения воздушным судном повреждения другому воздушному судну (в частности, в результате столкновения воздушных судов):

- 1) вред, причиненный по вине одной стороны, возмещается в полном объеме этой стороной;
- 2) если вред причинен по вине нескольких сторон, то ответственность наступает соразмерно степени вины каждой стороны;
- 3) если невозможно установить степень вины сторон, то ответственность распределяется поровну;
- 4) если отсутствует вина сторон, то ни одна из сторон не имеет права требовать возмещения вреда от другой стороны.

В случае причинения вреда пассажиру или имуществу третьих лиц ответственность несет перевозчик, однако он имеет право регресса (обратного требования) к другой стороне, по вине которой причинен вред, в соответствии с пп. 1, 2, 3.

18. Воздушные суда должны совершать полеты в воздушном пространстве СССР по установленным трассам в соответствии с правилами, определенными законами СССР. Воздушное судно, нарушившее установленные требования, признается воздушным судном-нарушителем, если оно:

- а) совершит без разрешения влет в воздушное пространство СССР;
- б) находится в воздушном пространстве СССР без государственно-регистрационного опознавательного знака;
- в) нарушило установленный режим полета.

Воздушное судно-нарушитель, если оно не подчинится требованиям органов, контролирующих полеты, принуждается к посадке. Посадка должна быть произведена в указанном месте. Продолжение полета допускается только с разрешения МГА после выяснения причин нарушения.

## **Глава 5. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ**

1. Воздушный кодекс СССР в ст.70 устанавливает, что международным полетом признается «всякий полет, при котором воздушное судно пересекает государственные границы СССР и другого государства».

Международные полеты осуществляются в соответствии с требованиями ст.1 ВК СССР, закрепляющей полный и исключительный суверенитет СССР на его воздушное пространство. Суверенитет СССР на воздушное пространство проявляется в том, что Советское государство определяет порядок выдачи разрешения на международные полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР; устанавливает места пересечения государственной границы; устанавливает международные воздушные трассы над советской территорией; определяет перечень аэропортов, открытых для иностранных воздушных судов; определяет условия и порядок пользования наземными радиосветотехническими средствами; устанавливает требования к иностранным воздушным судам и их экипажам в целях обеспечения безопасных и регулярных полетов; определяет правила полетов в воздушном пространстве СССР; устанавливает уголовную, гражданскую, административную и иную юрисдикцию, в частности, определяет паспортные, таможенные, валютные, санитарные, карантинные и другие правила о въезде, выезде, а также ввозе и вывозе имущества из-за границы и за границу и транзите через территорию СССР; определяет вопросы регулирования со стороны государства коммерческих прав в международном воздушном транспорте.

2. Международные полеты над территорией любого государства осуществляются на основе действующего в нем законодательства, а также международных соглашений, заключенных этим государством с другими государствами.

Международные полеты в воздушном пространстве СССР советских и иностранных воздушных судов производятся в соответствии с общими положениями, регулирующими навигацию и эксплуатацию воздушных судов в СССР с особенностями, определенными гл.6 ВК СССР

(Международные полеты), а также Правилами полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР. [26]

3. Советским законодательством установлена разрешительная система международных полетов. Сущность этой системы состоит в том, что международный полет может быть совершен только при наличии предварительного разрешения со стороны компетентного органа СССР.

Воздушные суда, занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов СССР, могут совершить международный полет только с разрешения Министерства гражданской авиации СССР (ст.71 ВК СССР).

Иностранные воздушные суда могут совершать международные полеты в воздушном пространстве СССР в соответствии с условиями двухсторонних соглашений о воздушном сообщении, заключенных СССР с иностранными государствами, или на основе специальных разрешений на разовые полеты, выдаваемые в установленном порядке МГА СССР (ст.72 ВК СССР).

Регулярные международные полеты совершаются в соответствии с межправительственными соглашениями о воздушном сообщении СССР с иностранными государствами. Полеты на регулярных международных воздушных линиях производятся по расписанию полетов. Расписания движения воздушных судов подлежат обязательному согласованию с другой стороной (обычно расписание утверждается в результате переговоров ТУМВЛ с иностранной авиакомпанией). Полеты по расписанию не требуют особых разрешений.

Дополнительные и специальные рейсы могут выполняться по предварительной заявке заинтересованного предприятия. Заявка должна быть подана не позже, чем за 24 часа до вылета воздушного судна.

Разовые (эпизодические) полеты иностранных воздушных судов государств, с которыми СССР не имеет соглашений о воздушном сообщении, производятся на основании специальных разрешений, выдаваемых МГА СССР.

Разрешение на полет запрашивается по дипломатическим каналам. В стране приписки воздушного судна через посольство СССР подается заявление, в котором указывается: государственная принадлежность, тип и опознавательный знак воздушного судна, его радиопозывные и частоты УКВ и КВ радиостанций, фамилия и имя командира корабля и членов экипажа, пункт назначения на территории СССР, цель полета, время вылета из начального аэропорта, желательный маршрут полета, график полета, максимальный полетный вес судна, потребное количество топлива.

На основании заявления иностранному воздушному судну может быть выдано разрешение, где указываются: воздушные ворота, через которые будет осуществляться влет в СССР и вылет из СССР (с указанием земных ориентиров), место обязательной посадки (таможенный аэропорт), срок действия разрешения.

По общему правилу перелет через государственную границу иностранного воздушного судна, совершающего эпизодический полет, может быть произведен только при наличии на борту этого судна советского экипажа сопровождения. Экипаж сопровождения состоит из штурмана и бортрадиста и служит для проводки иностранного воздушного судна по строго установленному маршруту при полете над территорией СССР.

4. Все полеты иностранных воздушных судов над территорией СССР производятся только по утвержденным международным воздушным трассам. Под международной воздушной трассой понимается определенных размеров воздушное пространство (коридор) [27], в пределах которого должен выполняться полет иностранного воздушного судна между двумя или несколькими пунктами земной поверхности. Международные воздушные трассы обеспечиваются аэродромами, наземными радиотехническими средствами, метеорологической информацией.

Перечень международных воздушных трасс и аэропортов (аэродромов), открытых для иностранных воздушных судов, утверждается Советом Министров СССР и публикуется МГА СССР.

Международные воздушные трассы, оборудованные и предназначенные для движения воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты между аэропортами, открытыми для международных воздушных сообщений, называются международными воздушными линиями. *Международная воздушная линия* – это коммерческое понятие, связанное непосредственно с деятельностью авиапредприятия (международные воздушные линии Аэрофлота, Эр-Франс, Эр-Индия Интернейшнл и т.д.). Если открытие международных воздушных трасс и линий – компетенция Правительства, то эксплуатация международных воздушных линий – компетенция авиатранспортных предприятий (авиакомпаний). Регулярные полеты самолетов Аэрофлота на международных воздушных линиях производятся на основании межправительственных соглашений между СССР и иностранным государством. Открытию полетов на международных воздушных линиях должно предшествовать: заключение соглашения между Аэрофлотом и иностранной авиакомпанией о взаимном предоставлении услуг; выяснение и решение всех эксплуатационных, летно-технических, коммерческих и других вопросов для осуществления безопасной и рентабельной эксплуатации международной воздушной линии; укомплектование штатов представительств Аэрофлота в зарубежных аэропортах; проведение необходимых мероприятий по рекламированию и привлечению загрузки на вновь открываемой

воздушной линии. Порядок открытия регулярных полетов на международных воздушных линиях определен приказом Министра гражданской авиации СССР №88 от 4 февраля 1967 г.

5. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР должны осуществляться при соблюдении некоторых требований:

а) воздушные суда должны быть исправны и иметь установленную бортовую документацию. Каждое воздушное судно должно иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки [28], свидетельство о регистрации, удостоверение о годности к полетам и другие документы, установленные ведомствами гражданской авиации договаривающихся государств судовые документы, а равно разрешение на радиоустановки. Пилоты и остальные члены экипажа должны иметь установленные свидетельства. Бортовая документация, выданная или признаваемая действительной одним Договаривающимся государством будет признаваться действительной на территории другого Договаривающегося государства. [29]

Согласно ст.79 ВК СССР при совершении посадки на территории СССР иностранного воздушного судна компетентные органы имеют право осмотреть его, проверить документацию обязательную для международных полетов. Если будет установлено отсутствие требуемых документов или поступят сведения о неисправности материальной части, МГА имеет право запретить вылет этого воздушного судна;

б) иностранное воздушное судно, если ему не дано специального разрешения на беспосадочный полет через территорию СССР, при совершении международного полета обязано произвести посадку в указанном ему аэропорту для таможенного досмотра и паспортного контроля;

в) при полетах над территорией СССР иностранным воздушным судам запрещается перевозить взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, отравляющие вещества; сбрасывать какие-либо предметы; пользоваться парашютами (кроме случаев, когда воздушное судно терпит бедствие, а парашюты на борту воздушного судна разрешены); иметь аппаратуру для аэрофотосъемки; производить с борта воздушного судна фото- и киносъемки;

г) иностранные воздушные суда не имеют права принимать на территории СССР на борт пассажиров, багаж, грузы и почту для перевозки за вознаграждение в другой пункт на территории СССР, если на это нет специального разрешения МГА СССР;

д) беспилотные иностранные воздушные суда могут совершить полет в воздушном пространстве СССР только на основании специального разрешения, выдаваемого в установленном порядке МГА СССР с соблюдением условий, предусмотренных при выдаче такого разрешения. Во избежание столкновений беспилотного воздушного судна с другими находящимися в полете воздушными судами, государство, в реестр которого занесено беспилотное воздушное судно, обязано обеспечить соответствующим органам СССР возможность контроля за полетом этого судна в воздушном пространстве СССР.

6. Нарушение правил международных полетов влечет за собой установленную законом ответственность.

Согласно ст.84 УК РСФСР влет в СССР и вылет из СССР без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полетов или иное нарушение правил международных полетов влечет за собой лишение свободы на срок от одного года до десяти лет или штраф в размере до одной тысячи рублей с конфискацией воздушного судна или без конфискации.

Установление наказания за нарушение правил международных полетов обусловлено интересами охраны государственных границ СССР.

Советский закон содержит перечень основных видов нарушений правил международных полетов. Однако уголовная ответственность может наступить при иных нарушениях Правил международных полетов, прежде всего установленных ВК СССР, соглашениями о регулярном воздушном сообщении и другими актами. Например, отсутствие на борту иностранного воздушного судна установленной для международных полетов документации (ст.79 ВК СССР).

Если нарушение правил о международных полетах совершено с целью шпионажа, то оно должно рассматриваться по ст.65 УК РСФСР о шпионаже.

Нарушение правил международных полетов, совершенное вследствие стихийного бедствия или по иным причинам, не будет считаться преступлением, если лица, допустившие это нарушение, исполнили установленные правила: подали сигнал бедствия, точно выполнили требования органов, контролирующих полеты; посадку произвели в установленном месте; дальше следовали с разрешения МГА СССР (ст.62 ВК СССР).

За нарушение правил международных полетов при отсутствии оснований для привлечения нарушителей к уголовной ответственности министр гражданской авиации СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф в размере до ста рублей (ст.143 ВК СССР).

7. Полеты советских гражданских воздушных судов в воздушном пространстве иностранного государства производятся на основе двухсторонних межправительственных соглашений между СССР и данным иностранным государством, а также в соответствии с национальным законодательством этого государства. [30] Применение ВК СССР и изданных на его основе

правовых актов при полетах советских воздушных судов над территорией иностранного государства допустимо при соблюдении требований ст.3 ВК СССР: «действие воздушного кодекса СССР распространяется...на все гражданские воздушные суда, занесенные в Государственный реестр гражданских воздушных судов Союза ССР (ст.10), во время их нахождения за пределами СССР, если законы страны пребывания воздушного судна не требуют иного». Таким образом, основной критерий возможности применения советского закона к воздушным судам, находящимся за пределами СССР, – соответствие национальному законодательству страны пребывания советского гражданского воздушного судна. Например, приказом министра гражданской авиации СССР установлены минимумы для самолетов гражданской авиации СССР в аэропортах иностранных государств. Эти минимумы не противоречат минимумам, установленным национальным законодательством этих стран.

Полеты над открытым морем осуществляются в соответствии с положениями Женевской конвенции 1958 г. об открытом море, участником которой является СССР. Согласно ст.2 Конвенции открытое море открыто для всех наций, и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части его своему суверенитету. Полеты над открытым морем самолетов одних государств не должны мешать пользоваться открытым морем воздушным и морским судам других государств. Полеты советских воздушных судов над открытым морем осуществляются в соответствии с законами СССР.

8. В заключение рассмотрим вопрос о регулировании международных полетов Чикагской конвенцией 1944 г.

Чикагская конвенция исходит из суверенитета государств над их воздушным пространством (ст.1 Конвенции).

Чикагская конвенция не регулирует международные полеты на регулярных воздушных линиях. Согласно ст.6 Конвенции полеты на регулярных воздушных линиях могут осуществляться над территорией договаривающихся государств только с их разрешения или иной санкции и в соответствии с условиями этого разрешения или санкции. Таким образом, подписание Чикагской конвенции не означает разрешение полетов иностранных воздушных судов в сообщении с другими странами на регулярных воздушных линиях. Этот вопрос был урегулирован на Чикагской конференции в 1944 г. путем подписания двух соглашений: Соглашения о международном транзитном воздушном сообщении и Соглашения о международном воздушном транспорте.

Соглашение о международном транзитном воздушном сообщении или соглашение о двух свободах воздуха было подписано в Чикаго 7 декабря 1944 г. 32 государствами. На 1963 г. соглашение ратифицировано 68 государствами. [31] Согласно ст.1 Соглашения «каждое Договаривающееся государство предоставляет другим Договаривающимся государствам следующие свободы воздуха: 1) право пролета над его территорией без посадки и 2) право производить посадку с некоммерческими целями». [32]

Соглашение о международном воздушном транспорте или соглашение о пяти свободах воздуха [33] было подписано 20 государствами также в Чикаго 7 декабря 1944 г.

На 1961 г. участниками этого соглашения являются 11 государств. [34]

Каждое из Договаривающихся государств предоставляет другим Договаривающимся государствам следующие свободы воздуха в отношении регулярных международных воздушных линий

- 1) право пролета над его территорией без посадки;
- 2) право производить посадку с некоммерческими целями;
- 3) право высаживать на территории Договаривающегося государства пассажиров, выгружать грузы и почту, взятые на борт в стране регистрации воздушного судна;
- 4) право принимать на территории Договаривающегося государства пассажиров, грузы и почту для перевозки их в страну регистрации воздушного судна;
- 5) право принимать пассажиров, направляющихся на территорию любого другого Договаривающегося государства, а также адресуемые туда почту и грузы и право высаживать пассажиров и выгружать почту и грузы, следующие с любой такой территории. Таким образом, соглашение о пяти свободах включает, помимо права транзитного пролета, три коммерческих права (третья, четвертая и пятая свободы воздуха), дающих право авиапредприятию, осуществляющему международные полеты, заниматься коммерческой деятельностью, т.е. перевозить пассажиров, багаж, грузы и почту за вознаграждение.

Страны, не являющиеся участниками названных соглашений, решают проблему транзитных полетов и коммерческих прав путем заключения двухсторонних соглашений.

Чикагская конвенция в ст.5 специально рассматривает вопрос о праве на нерегулярные полеты. Часть 1 ст.5 Конвенции устанавливает, что нерегулярные полеты воздушных судов могут производиться без предварительного разрешения.

Такие полеты допускаются при наличии ряда условий: а) полеты воздушных судов Договаривающихся государств, не занятых на регулярных международных воздушных линиях; б) полеты при условии соблюдения требований Чикагской конвенции; в) полет на территорию данного государства, транзитный беспосадочный полет или полет с остановкой с некоммерческими целями.

Далее в этой же статье содержатся два существенных положения:

1) государство, над территорией которого совершается полет, имеет право потребовать приземления воздушного судна;

2) государство имеет право потребовать, чтобы воздушные суда придерживались предписанных маршрутов или получили специальное разрешение, если полет должен проходить над не доступными районами или районами, не имеющими надлежащих аэронавигационных сооружений. Это право государство осуществляет в целях обеспечения безопасности полета.

На практике некоторые государства допускают нерегулярные полеты с некоммерческими целями только при наличии предварительного разрешения: Англия (для Гибралтара), Аргентина, Бразилия, ОАР, Испания, Колумбия, Ливия, Никарагуа, Порту, Турция, Финляндия, Филиппины, Чехословакия. Другие страны разрешают нерегулярные полеты при условии предварительного уведомления: Англия, Бельгия, Нидерланды, Греция, Дания, Индия, Индонезия, Норвегия, Новая Зеландия, Пакистан, Парагвай. Португалия, Сирия, США, Франция, Цейлон, Чили, Швеция, Швейцария.

Что касается нерегулярных полетов с коммерческими целями, то этот вопрос урегулирован ч. II, ст. 5 Чикагской конвенции: «Такие воздушные суда, если они заняты перевозкой пассажиров, грузов или почты за вознаграждение или по найму, вне зависимости от регулярных международных воздушных линий также должны при условии соблюдения положений ст. 7 (о каботаже – М. В.) пользоваться привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, грузы или почту, подчиняясь праву любого Государства, где такая погрузка или выгрузка имеют место, устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательным». Как видно из приведенного текста, ч. II, ст. 5 последняя фраза дает возможность применять весьма жесткие ограничения, порою сводящие на нет право нерегулярных полетов с коммерческими целями. На практике многие государства требуют предварительного разрешения на нерегулярные коммерческие полеты. [35]

## **Глава 6. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ, БАГАЖА, ГРУЗОВ И ПОЧТЫ**

1. Основное содержание деятельности воздушного транспорта составляют перевозки, т.е. перемещение пассажиров, багажа, грузов и почты с помощью гражданских воздушных судов, принадлежащих воздушнотранспортному предприятию.

В СССР воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты могут осуществляться только воздушнотранспортными предприятиями Министерства гражданской авиации (ст. 81 ВК СССР). Из этого общего правила допускаются два исключения: во-первых, предприятиям и организациям (кроме предприятий и организаций МГА), имеющим в своем ведении воздушные суда, предоставлено право осуществлять перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты для обеспечения своих нужд; во-вторых, иностранным авиапредприятиям разрешается выполнять международные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты. Иностранные воздушные суда не имеют права выполнять перевозки за вознаграждение между пунктами на территории СССР без особого разрешения МГА СССР (ст. 75 ВК СССР).

2. В процессе осуществления воздушных перевозок авиапредприятия заключают с государственными и общественными организациями, а также гражданами договоры, носящие гражданско-правовой характер. [36]

Взаимные обязательства сторон по договору воздушной перевозки регулируются нормами гражданского права.

В связи с проводимой в стране хозяйственной реформой возрастает роль и повышается ответственность всех видов транспорта. Директивами XXIII съезда КПСС по пятому пятилетнему плану развития народного хозяйства на 1966–1970 гг. установлено, что основными задачами транспорта является более полное обеспечение потребностей экономики страны в перевозках, дальнейшее перевооружение транспорта, развитие и совершенствование единой транспортной сети, а также обеспечение рационализации транспортных связей, экономически целесообразное распределение перевозок грузов между всеми видами транспорта, ускорение доставки грузов, сокращение дальности перевозок и транспортных издержек, полное использование транспортных средств, сокращение простоев и порожних пробегов.

3. Основными нормативными актами, регулирующими деятельность воздушного транспорта и его отношения с клиентурой, являются: Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик; Воздушный кодекс СССР; Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР (Приказ министра гражданской авиации №750 от 24 ноября 1967 г.); Правила перевозки почты по воздушным линиям Союза ССР; Правила перевозки опасных грузов; Правила перевозки радиоактивных веществ; Инструкция по перевозке скоропортящихся грузов воздушным транспортом; Руководство по багажным перевозкам на внутренних воздушных линиях ГВФ; Правила применения тарифов на перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов по внутренним линиям ГВФ СССР.

Кроме перечисленных выше актов, вопросы воздушных перевозок регулируются значительным количеством специальных норм права. В частности, в соответствии с указом Президиума

Верховного Совета СССР от 17 июня 1966 г., установлено, что депутаты Верховного Совета СССР имеют право бесплатного пользования воздушным транспортом на всех внутренних авиационных линиях СССР. [37]

4. Воздушные перевозки пассажиров осуществляются на основе договора, по которому воздушнотранспортное предприятие (перевозчик) обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт

назначения, предоставит, пассажиру место, согласно билету, а пассажир обязуется уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх установленной нормы – и за провоз багажа (ст.83 ВК СССР).

В договоре воздушной перевозки пассажира участвуют две стороны: перевозчик (воздушнотранспортное предприятие) и пассажир. В качестве перевозчика выступает как воздушно-транспортное предприятие, продавшее билет пассажиру, так и предприятия, которые осуществляют воздушную перевозку или должны ее осуществлять в будущем. Пассажиrom воздушного транспорта признается лицо, имеющее билет. На воздушных судах Аэрофлота категорически запрещена перевозка лиц, не имеющих пассажирского билета. Это относится в равной степени и к должностным лицам МГА СССР. Исключение составляет экипаж воздушных судов, выполняющий полет в соответствии с заданием на полет.

Договор воздушной перевозки пассажира считается заключенным с момента выдачи билета и действует до прибытия пассажира в аэропорт назначения.

5. Пассажирские билеты выдаются гражданам при условии внесения наличными стоимости перевозки или предъявления документов, дающих право на приобретение билета по безналичному расчету (полностью или частично): по воинскому требованию, лимитированной чековой книжке, платежному поручению или другому документу.

Для приобретения пассажирского билета по общему правилу предъявления документа, удостоверяющего личность пассажира, не требуется. [38] Однако в некоторых случаях, прямо предусмотренных законом, пассажирские билеты выдаются при предъявлении определенных документов. В частности, требуется предъявление документов при продаже билетов с 50% скидкой для учащихся, при полетах в аэропорты, находящиеся в пограничной зоне, и т.д.

Для полетов по делам службы, к месту отпуска или санаторно-курортного лечения работникам подразделений МГА выдаются служебные билеты. [39]

Пассажирский билет объединен с багажной квитанцией и называется «билет и багажная квитанция». Значение этого документа состоит в том, что он удостоверяет заключение договора перевозки пассажира (маршрут полета, дату вылета, время вылета, номер рейса, номер места, сведения о бронировании мест в пунктах пересадки или остановки); содержит сведения о багаже пассажира: количество мест; вес багажа, сданного под ответственность перевозчика, вес ручной клади; при перевозке багажа сверх установленной нормы бесплатного провоза – номер квитанции платного багажа, а при объявлении ценности – размер объявленной ценности. Пассажирский билет дает право на получение багажа пассажира в пункте назначения; является документом при перевозке пассажира; содержит сведения об условиях воздушной перевозки пассажира и багажа; отражает факт перевозки детей до 12 лет при взрослом пассажире.

6. Все пассажирские билеты (за исключением годовых служебных билетов) действительны только для полета на самолете, вылетающем в сроки, указанные в билете. Срок годности билетов с открытой датой при полетах в одном направлении (при наличии остановок или пересадок) – 45 дней, обратные билеты с открытой датой вылета действительны в течение 6 месяцев.

Действующими в МГА правилами установлены сроки производства перерасчетов с пассажирами в случае отказа от полета. При отказе от полета по причинам, не зависящим от воздушнотранспортного предприятия, неиспользованный билет должен быть предъявлен к перерасчету в течение 10 суток, если билет был выдан с гарантированной датой, и в течение срока годности билета, если билет был выдан с открытой датой. [40]

Сроки годности служебных билетов, а также сроки перерасчетов по льготным служебным билетам определены специальными правилами. [41]

7. Содержание договора воздушной перевозки пассажира составляет совокупность прав и обязанностей сторон. [42]

По договору перевозки перевозчик обязан: а) перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения; б) предоставить пассажиру определенное место на определенный рейс и дату; в) бесплатно обеспечить предусмотренное правилами обслуживание в аэропорту и на борту самолета; г) в пределах установленной нормы перевезти бесплатно багаж пассажира на одном с ним самолете; д) перевезти детей бесплатно или на льготных условиях (в зависимости от возраста); е) вернуть уплаченные за перевозку суммы в случае отказа от полета в соответствии со ст.88 ВК СССР и Правилами применения тарифов; ж) обеспечить безопасность пассажира во время полета, сохранность сданного им багажа под ответственность перевозчика; з) возместить материальный ущерб за вред, причиненный пассажиру и багажу.

Основные обязанности пассажира: а) уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх нормы бесплатно провоза – за перевозку багажа; б) соблюдать правила пользования воздушным транспортом; в) возместить ущерб, причиненный воздушно-транспортному предприятию в результате несоблюдения установленных правил.

В некоторых случаях, прямо предусмотренных воздушным законодательством, осуществление прав одной стороны становится обязанностью для другой при наличии соответствующих условий. Так, право пассажира перевозить при себе бесплатно ребенка до 5 лет ограничено тремя детьми на самолете Ан-2 и одним ребенком на самолетах Як-12, Са-45, А-145 и Л-200. Перевозчик имеет право ограничить прием к перевозке багажа пассажира сверх нормы бесплатного провоза и даже отказать в приеме.

8. Осуществляя воздушную перевозку пассажира, воздушно-транспортное предприятие обязуется перевести также принадлежащие ему вещи в пределах установленных норм. Эти вещи перевозятся как багаж или ручная кладь. Под багажом понимаются личные вещи пассажира, сданные им для перевозки воздушно-транспортному предприятию под его ответственность. На багаж выдается багажная квитанция (она объединена с пассажирским билетом формы «К») и отрывной талон номерной багажной бирки. Ручная кладь – это личные вещи пассажира, взятые им с собой в кабину самолета под личную ответственность за их сохранность. Багаж и ручная кладь подлежат обязательному взвешиванию.

Помимо багажа и ручной клади, пассажир имеет право провозить с собой вещи, которые не подлежат взвешиванию. Круг таких вещей ограничен. К ним относятся: дамская сумочка или папка; плед; пальто, шуба или плащ; зонтик или трость; печатные издания для чтения в полете; питание для ребенка; детская дорожная колыбелька; кресло-коляска для инвалидов. Периодические вещи пассажира будут упакованы в багаж или ручную кладь, то они подлежат взвешиванию на общих основаниях.

9. Каждый пассажир, кроме детей до 5 лет, перевозимых бесплатно, имеет право в пределах установленной нормы бесплатно провозить багаж или ручную кладь. Норма бесплатного провоза зависит от типа самолета, на котором осуществляется воздушная перевозка пассажира. На самолетах 1 класса с газотурбинными двигателями эта норма равна 30 кг, на самолетах 2 и 3 класса и вертолетах 1 и 2 класса 20 кг, на самолетах 4 класса и вертолетах 3 и 4 класса 10 кг. Для членов экипажа самолета норма бесплатного провоза багажа равна 10 кг.

10. Багаж и ручная кладь оформляются багажной квитанцией, которая объединена с пассажирским билетом. В багажной квитанции указывается количество мест и вес багажа. Если пассажир везет с собой багаж в количестве, превышающем норму бесплатного провоза, то в багажной квитанции указывается номер квитанции платного багажа.

К багажу и ручной клади пассажира предъявляется ряд требований:

а) багаж принимается к перевозке только от пассажира по предъявлении пассажирского билета до любого пункта по маршруту следования пассажира и перевозится вместе с пассажиром на одном самолете;

б) по каждому билету от пассажира принимается багаж и ручная кладь в пределах нормы бесплатного провоза багажа (соответственно 30, 20 или 10 кг): багаж и ручная кладь, предъявленные в количестве, превышающем указанную норму, могут быть приняты к перевозке при наличии свободного тоннажа; [43]

в) вес каждого места багажа и ручной клади не должен превышать пределов, установленных перевозчиком; по общему правилу не принимаются в качестве багажа места весом менее 5 и более 30 кг. Вес ручной клади не должен превышать в одном месте 30 кг. На самолетах с ГТД вес ручной клади ограничен 5 кг;

г) размер багажа и ручной клади не должен превышать 50X50X 100 см. Багаж и ручная кладь, превышающие указанный размер, могут быть перевезены лишь с разрешения начальника аэропорта;

д) не допускаются к перевозке в качестве багажа и ручной клади предметы и вещества, входящие в номенклатуру опасных грузов; [44]

е) охотничьи ружья, патроны, бинокли, кино- и фотоаппараты, радиоприемники (в том числе малогабаритные) допускаются к перевозке только в упакованном виде;

ж) деньги, драгоценности, а также предметы, требующие особого внимания (хрупкие предметы, документы и т.д.), перевозятся только в качестве ручной клади;

з) для перевозки мелких животных и птиц требуется согласие начальника аэропорта и разрешение ветеринарного надзора; вес животных вместе с весом клетки не могут входить в норму бесплатного провоза багажа; плата за перевозку животных взимается по багажному тарифу, увеличенному на 50%.

Багаж, сдаваемый пассажиром к перевозке под ответственность перевозчика, должен иметь упаковку, обеспечивающую сохранность содержимого при обычных мерах обращения.

При сдаче багажа под ответственность перевозчика пассажир имеет право объявить ценность на багаж. Размер объявленной ценности устанавливается пассажиром. Однако этот размер не должен

превышать действительной стоимости багажа. Перевозчик имеет право проверить содержимое багажа и соответствие размера объявленной ценности действительной стоимости. При разногласиях в оценке багажа между пассажиром и перевозчиком багаж перевозится без объявленной ценности.

За объявление ценности багажа с пассажира взимается сбор в размере 5 коп. за каждые 20 руб. объявленной ценности. Оплата сбора за объявленную ценность удостоверяется выдачей квитанции платного багажа.

Выдача багажа по общему правилу производится в аэропорту назначения, указанном в багажной бирке. Для получения багажа необходимо предъявить багажную квитанцию (она объединена с пассажирским билетом) и багажную бирку. Прибывший багаж хранится бесплатно в течение суток, считая с полуночи дня прибытия. За хранение багажа в последующее время взимается сбор в установленном размере. Багаж, не полученный в течение 30 суток, считается невостребованным и подлежит реализации.

11. Воздушно-транспортные предприятия МГА осуществляют воздушные перевозки грузов. Под грузом понимается имущество, сдаваемое к воздушной перевозке под ответственность воздушно-транспортного предприятия, за исключением багажа, ручной клади и почты. Перевозка грузов осуществляется на основе договора воздушной перевозки груза. По договору перевозки груза перевозчик (воздушно-транспортное предприятие) обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза по установленному тарифу.

Сторонами договора воздушной перевозки груза являются перевозчик – воздушно-транспортное предприятие гражданской авиации, осуществляющее своими перевозочными средствами транспортирование предъявленного к перевозке груза; грузоотправитель – лицо, от имени которого груз сдан к перевозке; грузополучатель – лицо, управомоченное на получение доставленного груза. Основная обязанность перевозчика состоит в том, чтобы своевременно доставить груз в пункт назначения, обеспечить его полную сохранность во время перевозки и выдать грузополучателю. Грузоотправитель обязан уплатить провозную плату, предъявить груз в транспортабельном состоянии. Грузополучатель обязан принять груз от воздушно-транспортного предприятия, а также оплатить перевозчику недоплаченные платежи и сборы.

Перевозка грузов может осуществляться по планам, утвержденным в установленном порядке; по договорам с грузоотправителями; по разовым заявкам предприятий, учреждений, организаций и граждан.

12. Договор перевозки груза оформляется грузовой накладной. Накладная выписывается в четырех экземплярах. Первый экземпляр – накладная отправителя – заполняется и подписывается грузоотправителем и сдается им в аэропорту отправления вместе с грузом. Второй экземпляр – квитанция в приеме груза – выдается отправителю в подтверждение приемки от него груза к воздушной перевозке. Третий экземпляр – грузовая накладная – вместе с накладной отправителя следует с грузом в аэропорт назначения. Четвертый экземпляр – корешок грузовой накладной – остается в аэропорту отправления и вместе с денежными документами сдается в бухгалтерию аэропорта. [45]

13. Порядок приема, перевозки и выдачи груза установлен Воздушным кодексом СССР, а также правилами и инструкциями МГА СССР. Грузоотправитель до предъявления груза к перевозке обязан подготовить его в соответствии с требованиями Аэрофлота. Воздушный кодекс запрещает принимать груз в неисправной таре и упаковке, а также таре и упаковке, не соответствующей свойствам груза и условиям перевозки. [46] Предъявляемые к перевозке грузы должны иметь отправительскую (т.е. нанесенную отправителем) маркировку. Вес груза определяется при приеме груза к перевозке и указывается в накладной.

Грузоотправитель имеет право объявить ценность на груз. Однако в соответствии с §206 Правил перевозок 1967 г. объявление ценности обязательно для тех грузов, действительную стоимость которых в случае утраты установить невозможно или крайне трудно (драгоценные металлы, драгоценные камни, произведения искусства, антикварные вещи, ковры, домашние вещи и т.д.). За объявление ценности взимается сбор в размере 5 коп. за каждые 20 руб. объявленной ценности. Неполные 20 руб. считаются полными. Грузы, отправляемые с объявленной ценностью, должны быть помещены в прочную тару и опломбированы.

14. Воздушно-транспортное предприятие, заключив договор о перевозке, обязано доставить принятый груз в пункт назначения в установленный срок. Сроки доставки определены Правилами исчисления сроков доставки грузов воздушным транспортом. Они зависят от вида груза и исчисляются в соответствии с нормами времени на хранение и переработку их в первоначальных, промежуточных и конечных аэропортах, на перевозку самолетами и на извещение грузополучателей о прибытии грузов в аэропорты назначения.

15. Перевозка опасных (в том числе радиоактивных веществ) и скоропортящихся грузов производится на основе специальных правил.

К опасным грузам относятся вещества, которые при погрузке, перевозке, выгрузке и хранении могут быть причиной взрыва, пожара, повреждения или порчи самолета, оборудования здания и сооружений, а также увечья, ожогов или облучения людей и животных. Перевозка опасных грузов всех категорий допускается только на поршневых самолетах и вертолетах без перевалки в промежуточных аэропортах. Правила перевозок опасных грузов запрещают перевозку опасных грузов: совместно с пассажирами (кроме сопровождающих лиц); в ночное время; с продуктами питания; с предметами бытового потребления (одеждой, обувью и т.д.); совместно с другими опасными и неопасными грузами, поименованными в приложениях 4, 5, 6 Правил перевозки опасных грузов.

К радиоактивным веществам относятся вещества, испускающие излучения, имеющие различные свойства и по-разному действующие на организм: альфа-излучение, бета-излучение, гамма-излучение, а также нейтронное излучение. Воздушные перевозки радиоактивных веществ являются одним из видов работ с изотопами. Поэтому на работников подразделений МГА, связанных с перевозками радиоактивных веществ, распространяются Санитарные правила работы с радиоактивными веществами и источниками ионизирующих излучений, №333-60.

В целях улучшения организации перевозок радиоактивных веществ, а также контроля за ними устанавливаются четыре категории транспортных упаковок в зависимости от мощности гамма-излучения (или потока нейтронов) на поверхности упаковки и на расстоянии 1 м от упаковки. Упаковки I, II и III транспортных категорий в установленных законом количествах, как правило, допускаются к перевозке на пассажирских самолетах с разрешения начальника аэропорта. Упаковки IV транспортной категории можно перевозить только на специально выделенных грузовых самолетах по разрешению начальника управления.

Скоропортящимися грузами считаются грузы, которые в обычных условиях подвержены быстрой порче. К таким грузам относятся: фрукты, овощи, мясо, рыба, масло, жиры, колбасы, живые растения, саженцы, цветы живые, мальки, вакцины, консервированная кровь, биологические препараты и др.

Советом Министров СССР предусмотрено значительное расширение воздушных перевозок скоропортящихся грузов, и прежде всего, ранних овощей, фруктов, рыбных продуктов и т.д. Перевозка грузов самолетами МГА производится на основе государственных планов, ежегодно утверждаемых Правительством СССР.

Скоропортящиеся грузы, перевозимые воздушным транспортом, должны отвечать специальным требованиям:

а) качество скоропортящихся грузов должно соответствовать требованиям, установленным стандартами и республиканскими техническими условиями (РТУ);

б) скоропортящиеся грузы должны быть упакованы в исправную, отвечающую требованиям ГОСТ тару;

в) качество скоропортящихся грузов должно быть удостоверено соответствующими сертификатами или свидетельствами;

г) на упаковке скоропортящихся грузов должна быть специальная маркировка.

В процессе перевозки скоропортящихся грузов вследствие их естественных свойств происходит уменьшение веса, так называемая естественная убыль. Это уменьшение веса груза является результатом высыхания, сыпучести изменения температуры и влажности и т.д.

Постановлениями Совета Министров РСФСР в 1962-1963 гг. были утверждены нормы естественной убыли на свежие фрукты, виноград, ягоды, томаты, огурцы и капусту при перевозке их воздушным транспортом (см. приказы ГУГВФ №190 от 28 марта 1962 г., №182 от 18 марта 1963 г.).

Перевозка животных, птиц и пчел производится с сопровождающим при соблюдении особых правил.

16. Груз, прибывший в аэропорт назначения, выдается грузополучателю, указанному в грузовой накладной. В день прибытия груза аэропорт назначения обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза. Прибывший груз хранится на складе аэропорта. Если груз не получен грузополучателем в течение 30 дней со дня уведомления, он считается невостребованным и подлежит реализации в порядке, установленном Советом Министров СССР. За хранение груза в аэропорту назначения взимается плата согласно Правилам применения тарифов.

Грузополучатель обязан принять и вывезти груз, прибывший в его адрес. Исключение составляет случай, когда груз прибывает поврежденным или испорченным настолько, что его полное или частичное использование по первоначальному назначению невозможно.

Если между грузополучателем и грузоотправителем возникнут разногласия (отправка груза без согласования с грузополучателем, несоответствие количества груза сделанному заказу и т.д.), то эти разногласия не должны касаться перевозчика. Грузополучатель обязан принять груз, прибывший в его адрес на так называемое ответственное хранение, под которым понимается обязательное для получателя, отказавшегося от его оплаты, хранение груза в распоряжении поставщика (без права пользования этим грузом).

17. Воздушная перевозка почты осуществляется на основе договора, по которому перевозчик обязуется доставить вверенную ему отправителем (предприятием связи) почту в пункт назначения

и выдать ее управомоченному на получение лицу (представителю предприятия связи), а отправитель обязуется уплатить за перевозку почты по установленному тарифу (см. ст.83 ВК СССР).

Перевозка почты производится на основании ежегодных планов перевозки почты, утверждаемых Правительством СССР. В соответствии с планом Министерство гражданской авиации и Министерство связи заключают соглашение о количестве почты, подлежащей перевозке воздушным транспортом по управлениям гражданской авиации в течение года. На основании типового договора, утвержденного МГА и Министерством связи, воздушно-транспортные предприятия заключают договоры с предприятиями связи. Основные положения годового договора (уточненный объем перевозок почты, гарантийная норма загрузки почты на рейсы, выполняемые по расписанию и т.д.) устанавливаются совместно предприятиями гражданской авиации и связи.

По договору воздушной перевозки почты на воздушно-транспортное предприятие возлагаются следующие обязанности:

- а) согласно утвержденному плану принять от предприятия связи почту к воздушной перевозке;
- б) отправить принятую почту в пункт назначения;
- в) доставить почту в срок, установленный расписанием движения самолетов;
- г) немедленно по прибытии в пункт назначения (во всяком случае не позднее 30 минут после посадки самолета) выдать почту предприятию связи;
- д) обеспечить сохранность почты с момента принятия к перевозке до момента выдачи предприятию связи;
- е) возместить ущерб, причиненный предприятию связи в случае утраты, повреждения, уничтожения или просрочки доставки почты.

Предприятие связи обязано:

- а) предъявить к перевозке почту в установленном количестве и с необходимыми перевозочными документами;
- б) обеспечить исправность упаковки почтовых отправок;
- в) уплатить за перевозку почты согласно тарифу;
- г) соблюдать установленные МГА правила;
- д) принять почту в пункте назначения;
- е) возместить ущерб, причиненный воздушно-транспортному предприятию.

Договор перевозки почты считается заключенным с момента принятия почты перевозчиком в аэропорту отправления и возвратом предприятию связи экземпляра общей накладной с распиской работника аэропорта в принятии почты.

Договор прекращает действие после выдачи почты предприятию связи в пункте назначения под расписку работника связи на экземпляре прямой накладной.

18. Воздушно-транспортное предприятие в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки, а также в случае причинения вреда в иных, предусмотренных законом случаях, несет имущественную) ответственность перед пассажиром, владельцем груза или предприятием связи.

Имущественная ответственность имеет назначение: компенсировать причиненный ущерб, вред, а также, путем применения штрафных санкций предупредить нарушение договоров, стимулировать стороны к их исполнению (например, применение штрафных санкций за просрочку в доставке груза). Основания материальной ответственности определены Основами гражданского законодательства СССР и союзных республик (в дальнейшем для краткости «Основы») и Воздушным кодексом СССР, а также другими подзаконными нормативными актами.

В соответствии со ст.88 Основ установлено, что вред, причиненный личности или имуществу граждан, а также вред, причиненный организации, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Причинивший вред освобождается от ответственности, если докажет, что вред причинен не по его вине. При этом организация обязана возместить вред, причиненный по вине ее работников при исполнении ими служебных обязанностей. Ответственность за вред, причиненный правомерными действиями, наступает только в случаях прямо предусмотренных законом.

Для возникновения имущественной ответственности за причинение вреда необходимы определенные условия:

- а) наличие вреда – под вредом понимается уничтожение или умаление личного или имущественного блага (причинение вреда здоровью, повреждение груза и т.д.). Неимущественный вред по советскому праву возмещению не подлежит (например, причинение боли, страданий и т.д.);
- б) противоправность поведения причинителя вреда, т.е. причинение вреда действиями, которые противоречат советскому закону;
- в) наличие причинной связи между вредом и противоправными действиями – под причинной связью понимается объективно существующая связь между явлениями, при которой одно явление (причина) порождает, обуславливает возникновение другого явления (следствия);
- г) вина причинителя вреда – под виной понимается психическое отношение причинителя вреда к своему противоправному действию и наступившему результату. Вина бывает в форме умысла,

когда лицо сознает противоправный характер действия (или бездействия), предвидит его вредные последствия и желает

или сознательно допускает их наступление, и в форме неосторожности, когда лицо предвидит возможность наступления вредных последствий, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение, или не предвидит возможность их наступления, но должно было и могло их предвидеть.

Как правило, материальная ответственность наступает при наличии всех четырех условий. При этом доказать наличие вреда, факт противоправного поведения причинителя и причинную связь должен потерпевший. Если это будет доказано, то считается, что вред причинен по вине причинителя.

19. В некоторых случаях, предусмотренных законом, ответственность причинителя может наступить при отсутствии вины с его стороны.

Статьей 90 Основ гражданского законодательства установлено, что организации и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы автомобилей и т.п.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Таким образом, в соответствии со ст.90 Основ к источникам повышенной опасности относится *деятельность*, связанная с повышенной опасностью причинения вреда окружающим. К такой деятельности относится прежде всего деятельность транспортных организаций. Эта деятельность в процессе своего осуществления не поддается непрерывному и всеобъемлющему контролю человека, а потому создает более высокую степень вероятности причинения вреда жизни и здоровью человека.

Для наступления ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, необходимо наличие трех моментов: вреда, противоправного действия причинителя вреда [47] и причинной связи между вредом и противоправным действием. Таким образом, в случае причинения вреда источником повышенной опасности ответственность может быть и при отсутствии вины со стороны причинителя. [48]

Владелец источника повышенной опасности освобождается от ответственности перед потерпевшим, если докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего

Под непреодолимой силой понимается событие, имеющее исключительный характер, которое нельзя предотвратить никакими возможными на данном этапе развития общества техническими и экономически оправданными мерами. К непреодолимой силе относятся явления стихийного порядка: землетрясения, наводнения ит.д., а также явления, действие которых на данном этапе науки объяснить невозможно.

Вторым основанием, освобождающим владельца источника повышенной опасности от ответственности, является умысел потерпевшего.

В ст.90 Основ не указано других оснований, при которых ответственность причинителя вреда может быть уменьшена, вплоть до полного освобождения от ответственности. Однако согласно ст.93 Основ при *грубой неосторожности* потерпевшего, содействовавшей возникновению или увеличению вреда, размер возмещения должен быть уменьшен, либо в возмещении вреда должно быть отказано. [49]

20. Согласно ст.101 Воздушного кодекса СССР за вред, причиненный пассажиру воздушного транспорта, перевозчик несет установленную законодательством СССР и союзных республик имущественную ответственность (смерть, увечье или иное повреждение здоровья, причиненные пассажиру), если не докажет, что вред произошел вследствие умысла потерпевшего. Таким образом. ВК СССР возлагает ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру вследствие непреодолимой силы. [50]

Наряду с этим ст.101 ВК СССР предусматривает частичное и даже полное освобождение перевозчика от ответственности, если будет установлено, что грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда. При действии непреодолимой силы перевозчик освобождается от ответственности за вред, причиненный здоровью пассажира, если будет доказано, что возникновению или увеличению вреда содействовала грубая неосторожность потерпевшего (см. табл.7).

**Таблица 7.**

Условия, при которых причинен вред	Основания для уменьшения возмещения вреда	Основания для отказа в возмещении вреда
При действии непреодолимой силы		Умысел или грубая неосторожность потерпевшего
При обычных условиях эксплуатации	Грубая неосторожность потерпевшего содействовала	Умысел потерпевшего (грубая неосторожность)

Ст.101 ВК СССР применяется только в случаях, если смерть, увечье или иное повреждение здоровья причинены пассажиру при старте, полете или посадке воздушного судна, а также при посадке и высадке пассажира. Ответственность воздушно-транспортного предприятия за вред, причиненный здоровью пассажира в аэропортах, аэровокзалах или в иных случаях, не предусмотренная ст.101 ВК СССР, наступает в соответствии с общими положениями гражданского законодательства об обязательствах из причинения вреда. Если вред здоровью пассажира причинен источником повышенной опасности (спецавтомашинами, электрокарами, самоходными трапами и др.), то ответственность перевозчика наступает в соответствии со ст.90 и 93 Основ. В иных случаях ответственность наступает согласно ст.88 Основ.

21. Вред, причиненный здоровью пассажира, должен быть возмещен в полном объеме. Возмещению подлежит действительно утраченное и не компенсированное. В случае повреждения здоровья или причинения смерти возмещение ирода состоит и возмещении убытков, не компенсированных пособием или назначенной и получаемой после повреждения здоровья или смерти пенсии (ст.92 Основ). Расходы на лечение, дополнительное питание, протезирование и т.д. возмещается в той части, которая не была компенсирована потерпевшему пассажиру путем бесплатного их предоставления.

Если вред причинен здоровью пассажира, возмещение получает пассажир. В случае смерти пассажира право на возмещение ущерба получают лица, находившиеся на иждивении погибшего.

22. Ответственность перевозчика за вред, причиненный багажу, грузу или почте, определяется ст.92, 93, 102, 103, 104, 105, 107 и 108 ВК СССР, а также нормативными актами, изданными на основании ВК СССР.

Воздушная перевозка грузов, как это определено ст.92 ВК СССР, осуществляется на основе планов, в соответствии с которыми «перевозчик обязан предоставить указанные в плане перевозочные средства, а грузоотправитель – предъявить к перевозке предусмотренный планом груз». [51]

При наличии договоров, заключенных на основе плана и в соответствии с ним, перевозчик несет ответственность в виде штрафа в размере 25% провозной платы за все непредъявленное или невывезенное, но подготовленное к погрузке количество груза. Такая же ответственность наступает в случае невыполнения перевозчиком обязательств по внеплановым или сверхплановым перевозкам грузов по заявкам грузоотправителей, принятых перевозчиком. [52]

Президиум Верховного Совета СССР 24 ноября 1967 г. принял указ «Об усилении материальной ответственности организаций воздушного и морского транспорта», которым дополнил ст. 92 ВК СССР. Этим указом установлено, что перевозчик за неподачу перевозочных средств, а грузоотправитель за непредъявление груза к перевозке в согласованные сроки несут ответственность, установленную за невыполнение плана перевозок. [53]

Перевозчик освобождается от ответственности за неподачу перевозочных средств, предусмотренных планом, если это произошло вследствие стихийного бедствия или невозможности полетов воздушных судов по метеорологическим причинам. Грузоотправитель освобождается от ответственности за непредъявление к перевозке груза или предъявление его в меньшем количестве в случае аварий на предприятиях, вызвавших прекращение производства на срок не менее трех суток, или вследствие явлений стихийного характера.

Статьи 92 и 93 ВК СССР устанавливают также ответственность грузоотправителя за невыполнение плановых заданий, а частности, за непредъявление к перевозке предусмотренного планом груза. Ответственность не наступает, если груз не будет предъявлен к перевозке вследствие явлений стихийного характера, а также аварий на предприятии, вызвавших прекращение производства на срок более трех суток.

23. Воздушно-транспортное предприятие несет имущественную ответственность за утрату, уменьшение веса, порчу или повреждение багажа или груза. [54] Ответственность перевозчика ограничена Он должен возместить только положительный ущерб. Упущенная выгода возмещению не подлежит. [55]

Ответственность перевозчика наступает при наличии его вины Согласно ст.102 ВК СССР перевозчик несет ответственность за сохранность багажа и груза, если не докажет, что их утрата, порча или повреждение произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранение которых от него не зависело. Объем ответственности воздушно-транспортного предприятия определен ст.105 ВК СССР:

а) за утрату багажа или груза, принятых к перевозке с объявленной ценностью, – в размере объявленной ценности; [56]

б) за утрату груза, принятого к перевозке без объявленной ценности, – в размере действительной стоимости;

в) за утрату багажа, принятого к перевозке без объявленной ценности, – в размере, установленном тарифом [57];

г) за утрату находящихся при пассажире вещей – в размере, установленном тарифом;  
д) за повреждение груза, багажа или находящихся при пассажире вещей – в сумме, на которую понизилась их стоимость.

Стоимость груза, подлежащая возмещению государственному предприятию или учреждению, удостоверяется акцептованным счетом поставщика (грузоотправителя). Пели такого счета нет, то стоимость груза определяется по отпускной цене промышленности или заготовительной организации, установленной прейскурантом; стоимости тары по ценам прейскуранта; бюджетной наценке (если таковая установлена и фактически уплачена); действительным расходам по доставке груза в аэропорт и оплаченному тарифу на воздушную перевозку. [58]

Если утраченный груз принадлежал отдельным гражданам, то его стоимость определяется по единым розничным ценам государственных и кооперативных торговых предприятий, установленным в районе выдачи груза. При невозможности определить действительную стоимость груза, стоимость определяется экспертизой. [59]

24. В соответствии со ст.102 ВК СССР перевозчик освобождается от ответственности за утрату, повреждение или порчу багажа или груза, если докажет, что эта утрата, порча или повреждение произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранение которых от него не зависело К таким обстоятельствам, в частности, относятся: а) вина отправителя или получателя; б) особые естественные свойства перевозимых предметов; в) недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме багажа или груза к перевозке; г) сдача багажа или груза к перевозке без указания в перевозочном документе их особых свойств требующих специальных условий или мер предосторожности для сохранения при перевозке и хранении. Приведенный перечень обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, не исчерпывающий. Он может быть расширен. Например, обстоятельствами, освобождающими перевозчика от ответственности, являются различного рода требования государственных органов (санитарные, карантинные и т.д.).

Ст.103 ВК СССР также регулирует вопрос об освобождении от ответственности перевозчика. Однако в отличие от ст.102 ВК СССР в этой статье речь идет только об освобождении от ответственности при перевозке груза (ст.102 ВК СССР рассматривает вопрос об освобождении перевозчика от ответственности за вред, причиненный багажу, грузу и почте). [60] В ст.103 ВК предусмотрено три основания, освобождающие перевозчика от ответственности: а) обстоятельства, связанные с погрузкой или выгрузкой средствами грузоотправителя или грузополучателя; б) не-принятие необходимых мер к сохранению груза представителем грузоотправителя или грузополучателя, сопровождавшим груз; в) естественная убыль груза при его перевозке в пределах установленных норм. Приведенным перечень является исчерпывающим и распространительному толкованию не подлежит. Наконец, согласно ст.103 ВК установлено, что если утрата, уменьшение веса, порча или повреждение груза могли произойти вследствие одной или нескольких указанных причин, то предполагается, что они произошли от этих причин, пока предъявитель претензии или иска не докажет иного. Таким образом, бремя доказывания возложено на клиентуру, в то время как согласно ст.102 ВК доказать свою невиновность обязан перевозчик.

Специальная статья ВК СССР (104) посвящена вопросу освобождения перевозчика от ответственности за недостачу груза, прибывшего в исправной упаковке и с исправными пломбами отправителя, если предъявитель претензии или иска не докажет, что недостача груза явилась следствием утраты или повреждения груза перевозчиком. В этой статье, как и в ст.103 ВК СССР бремя доказывания вины перевозчика при недостаче груза, при бывшего в исправной упаковке с исправными пломбами, возлагается на предъявителя претензии (иска).

Арбитражная практика идет по пути освобождения от ответственности воздушно-транспортного предприятия в случаях прибытия груза в исправной упаковке и с исправными пломбами отправителя. Однако применять ст.104 ВК, по нашему мнению, следует, учитывая два момента. Во-первых, исправность и опломбирование упаковки прибывшего груза не должны вызывать сомнений в части возможности их нарушения в пути следования. Во-вторых, в практике могут иметь место случаи повреждения (в том числе и по вине воздушно-транспортного предприятия) груза в процессе перевозки без нарушения упаковки и пломб. Так, могут быть повреждены без нарушения упаковки и пломб изделия из стекла, точные приборы, биопрепараты и т.д. Этот момент неоднократно подчеркивался в решениях судебно-арбитражных органов. Так, в одном из определений Верховного Суда РСФСР было указано, что внутритарный бой может быть и без повреждения тары.

Выдача груза получателю в таре требует особого внимания. Перевозчик должен по требованию получателя вскрывать отдельные места груза в таре и проверять его содержимое, если: а) повреждена тара, отправительские ленты или пломбы; б) на таре обнаружены следы подмочки, подтеков, слышен звон стекла и т.д.; в) место груза уже вскрывалось; г) производился ремонт тары при перевозке; д) скоропортящийся груз доставлен по истечении срока, указанного в сертификате; е) в результате взвешивания установлена недостача.

Если грузополучатель при наличии этих обстоятельств не потребовал вскрытия мест и проверки их содержимого, то он лишается впоследствии права ссылаться на то, что недостатки выданного груза были скрытыми и он не мог их обнаружить при приемке груза.

25. Принятый к перевозке груз должен быть доставлен в пункт назначения в установленный срок. В соответствии с ВК СССР (ст.97) сроки доставки грузов и правила их исчисления утверждаются в порядке, определяемом Советом Министров СССР. В настоящее время действуют временные сроки доставки грузов воздушным транспортом, утвержденные приказом МГА №4Г6 от 10 июня 1965 г. Эти сроки дифференцированы в зависимости от вида груза: скоропортящиеся грузы; специальные грузы (выборные, посевные, уборочные и др., перевозимые по заданиям вышестоящих партийных и советских органов); мелкие домашние животные, птица и подопытные животные; грузы, хранение которых и в аэропортах не разрешено; тяжеловесные и негабаритные грузы: все остальные грузы. Этим же приказом определены правила исчисления сроков доставки грузов.

За просрочку в доставке груза перевозчик несет ответственность в виде штрафа в размере 5% провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более 50% провозной платы. В том случае, если просрочка доставки груза произошла вследствие невозможности полетов по метеорологическим условиям или по причинам, которые перевозчик не мог предотвратить, ответственность перевозчика не наступает.

26. Воздушно-транспортное предприятие несет имущественную ответственность перед органами связи за вред, причиненный почте по вине перевозчика в размере ответственности органов связи перед отправителем (ст. 107 ВК СССР).

Вопрос о материальной ответственности сторон по договору воздушной перевозки почты урегулирован Правилами перевозки почты по воздушным линиям Союза ССР. Согласно ст.63 Правил перевозки почты воздушно-транспортное предприятие несет ответственность за сохранность почты с момента приема ее к перевозке до момента сдачи предприятию связи в порядке, установленном ст.102 и 103 ВК СССР. Перевозчик освобождается от ответственности за внутреннее содержание почтовых отправлений (вещей), доставленных в неповрежденной упаковке и с ненарушенными перевязями, пломбами или печатями органов связи; за утрату, недостачу вложения или повреждение почтовых отправлений, если они произошли либо вследствие явлений стихийного характера, либо в результате военных действий, умысла, небрежности или упущения отправителя, либо вследствие особых свойств пересылаемого предмета (§64 Правил перевозок почты).

Типовой договор на перевозку почты самолетами гражданской авиации предусматривает взаимную ответственность сторон за нарушение Правил перевозки почты по воздушным линиям СССР и условий договора. В частности, Аэрофлот несет ответственность: а) за несвоевременное предоставление расписаний или несвоевременное уведомление об изменении расписаний, а также об отмене пунктов посадки самолетов и изменении маршрутов по отдельным линиям – в каждом случае по 2 р. 50 коп. за каждый просроченный день; б) за каждый случай отмены вылета и за опоздание прибытия в промежуточный и конечный пункт самолета с гарантированной почтовой загрузкой по вине Аэрофлота – 20 руб.; [65] в) за несвоевременное уведомление «Связи» о вынужденной посадке самолета с почтой – 5 руб.; г) за недостачу и сдачу не по назначению всей или части почты в пунктах посадки самолетов – 5 руб. за каждое место, но не более 30 руб.; д) за каждый случай отказа в приеме для отправки полной или части гарантированной нормы или согласованного по отдельным заявкам и своевременно доставленного количества почты, также за снятие почты в пути – 5 руб., за каждый мешок или отдельную упаковку, не более 30 руб.; [66] е) за сдачу страховой почты без документов или при несоответствии ее документам – 5 руб. за каждый случай; ж) за нарушение сроков доставки почты с рейсовых самолетов к предприятию связи при аэропорту – 1 руб. за каждый рейс; з) за задержку в отправке по вине Аэрофлота почты в пунктах ее перегрузки очередным рейсом или несообщении об этом органам связи – 5 руб. за каждый случай; и) за каждый случай несвоевременной подачи транспорта к предприятию связи в согласованные сроки под Погрузку почты – 5 руб.; к) за доставку отдельных мест почты в неисправной, с доступом к вложению упаковке – 1 руб. за каждое место.

Предприятия связи несут ответственность: а) за каждый случай опоздания выдачи почты и документов на отправку в согласованные сроки – 5 руб.; б) за каждый случай задержки выдачи расписок за принятую почту – 5 руб.; в) за неявку работников связи для обмена почты с прибывшими по расписанию самолетами на местных линиях, если в пунктах обмена нет аэропорта, – 10 руб. за каждый случай; г) за каждый случай простоя транспорта в предприятиях связи свыше согласованных сроков ожидания погрузки или разгрузки почты – 5 руб.; д) за несоответствие веса почты, указанного в документах, фактическому – 20 руб. за каждый случай.

Все случаи, вызывающие применение штрафных санкций, должны быть подтверждены междуведомственными актами.

27. Воздушнотранспортное предприятие, принявшее к перевозке багаж или груз, обязано доставить их в пункт назначения в полной сохранности.

Обстоятельства, которые могут в дальнейшем служить основанием для предъявления требований имущественного характера, должны быть удостоверены актами или установленными отметками, внесенными в транспортные документы.

В зависимости от вида имущества и характера удостоверяемых фактов на воздушном транспорте применяются коммерческие акты, акты о неисправностях при перевозке, междуведомственные акты и иные виды актов.

Коммерческие акты составляются для удостоверения следующих обстоятельств:

- 1) несоответствия наименования, веса или количества мест груза в натуре данным, указанным в перевозочном документе;
- 2) повреждения или порчи груза;
- 3) обнаружения недостачи, повреждения или порчи багажа;
- 4) обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- 5) возвращения перевозчику похищенного груза или багажа; [67]
- 6) вскрытия или опломбирования багажа (груза) и случае обнаружения неисправностей при его перевозке. [68]

Коммерческий акт составляется в аэропорту, где производится выдача багажа или груза, в трех экземплярах на бланках установленной формы. [69] Один экземпляр акта вручается грузополучателю (пассажиру); второй экземпляр – воздушнотранспортному предприятию, которому подчинен аэропорт места составления акта; третий – остается в аэропорту. Если неисправность перевозки произошла по вине другого предприятия, то составляются дополнительные копии коммерческого акта.

Коммерческий акт должен быть составлен до выдачи багажа или груза немедленно в день обнаружения неисправности. В акт заносятся все предусмотренные соответствующими графами сведения. Особое внимание следует уделить описанию сущности неисправности и обстоятельств, при которых она была обнаружена: в чем состоит неисправность при перевозке; какие следы повреждения имеются; каково состояние тары и пломб; при каких обстоятельствах была обнаружена неисправность и т.д. В случае необходимости может быть произведена экспертиза. Вместе с этим в коммерческий акт не следует включать какие-либо предположения о причинах повреждения багажа или груза, о виновности конкретных лиц и организации, так как это относится к компетенции специальных органов и должностных лиц.

Коммерческий акт подписывают начальник аэропорта (начальник отдела перевозок), другие должностные лица, участвующие в его составлении, а также грузополучатель (пассажир), имуществу которого причинен ущерб. [70] Воздушнотранспортное предприятие обязано произвести регистрацию коммерческого акта в специальной книге.

Юридическое значение коммерческого акта состоит в том, что он является основным доказательством как наличия, так и причин недостачи, повреждения или порчи багажа или груза: коммерческий акт составляется непосредственно после обнаружения неисправности перевозки; он содержит подробное описание обстоятельств, при которых неисправность обнаружена, а также самих неисправностей; в составлении коммерческого акта участвуют представители как перевозчика, так и владельца (получателя) багажа или груза. Поэтому получение багажа или груза без оформления неисправности коммерческим актом лишает грузополучателя (пассажира) права предъявлять какие-либо претензии и иски воздушнотранспортному предприятию. [71]

Доказательственное значение коммерческого акта снижается, если осмотр неисправности багажа или груза сделан поверхностно, с опозданием или без участия компетентных лиц (экспертов).

28. Недостача, повреждение или порча багажа (груз;) могут быть обнаружены в процессе воздушной перевозки, когда их фиксация производится без участия пассажира (грузовладельца). В частности, неисправность при воздушной перевозке может быть обнаружена во время погрузки или выгрузки багажа (груза) на самолет или с самолета, на складе аэропорта, в промежуточном аэропорту и т.д. При обнаружении недостачи или повреждения багажа или груза в подобных случаях составляется акт о неисправностях при перевозке. Назначение акта о неисправностях состоит в том, чтобы зафиксировать: а) какая неисправность перевозки имеет место (сущность неисправности и обстоятельства, при которых она обнаружена); б) в ведении какого воздушнотранспортного предприятия находился багаж или груз в момент обнаружения неисправности при перевозке; в) по вине какого предприятия причинен вред багажу или грузу. Акт составляется по форме, утвержденной МГА СССР, в четырех экземплярах один экземпляр прикладывается к перевозочным документам, второй экземпляр направляется в отдел перевозок воздушнотранспортного предприятия; третий направляется воздушнотранспортному предприятию, по вине которого причинен вред (в ведении которого находился багаж или груз в момент обнаружения неисправности); четвертый остается в аэропорту составления акта. О составлении акта о неисправностях при перевозке делается отметка на перевозочном документе. Акт подлежит обязательной регистрации.

Акт о неисправностях при перевозке играет важную роль в процессе расследования неисправности при перевозке, а также установления конкретного виновника в причинении вреда багажу или грузу.

Акт о неисправностях является внутренним актом и предъявлению клиентуре не подлежит. При наличии акта о неисправностях в дальнейшем, при выдаче багажа или груза получателю, составляется коммерческий акт.

29. Неисправности при перевозке почты оформляются между ведомственными актами. Форма междуведомственного акта определена МГА СССР по согласованию с Министерством связи СССР. [72] Междуведомственные акты составляются в следующих случаях: невыполнение сторонами установленных гарантированных норм почтовой загрузки самолетов; обнаружение при приеме почты повреждения или неисправности упаковки почтового отправления; замедление продвижения почты в результате отмены или задержки вылета самолетов, прекращения полетов, вынужденных посадок и т.д. [73] Междуведомственные акты составляются во всех случаях применения санкций согласно типовому договору на перевозку почты самолетами МГА. [74] На основании акта производят расследование и принимают меры по устранению нарушений при перевозке почты. Акт является также основанием для взыскания установленных имущественных санкции.

30. Правила воздушной перевозки предусматривают основания для составления актов в иных случаях, в частности, при выдаче багажа без предъявления багажной квитанции. [75] Специальная форма акта установлена на невостребованный и бездокументный багаж (груз) при его вскрытии и оценке, а также на найденную вещь.

31. Возмещение материального ущерба, причиненного багажу, грузу или почте, воздушнотранспортное предприятие производит на основании претензий, заявленных пассажиром, владельцем груза или предприятием почты. Претензионный порядок является обязательной стадией при разрешении имущественного спора. Согласно ст.112 ВК СССР до предъявления к перевозчику иска обязательно предъявление ему претензии. Без соблюдения претензионного порядка судебные и арбитражные органы исков не принимают.

Претензионное разбирательство является добровольным административным рассмотрением и разрешением споров. Назначение претензионного порядка состоит в том, чтобы разгрузить судебные и арбитражные органы от рассмотрения большого количества споров. В процессе рассмотрения претензий воздушно-транспортное предприятие удовлетворяет обоснованные требования клиентуры и отклоняет с убедительным обоснованием те требования, которые не основаны на законе. Претензионный порядок дает возможность перевозчику быстро и тщательно проверить правильность претензии и дать на нее ответ по существу, собрав необходимые материалы.

Претензии, вытекающие из перевозки пассажира или багажа, могут быть предъявлены по усмотрению заявителя претензии воздушнотранспортному предприятию через аэропорт отправления или назначения Претензии, вытекающие из перевозки груза, предъявляются воздушнотранспортному предприятию через аэропорт назначения. [76] Претензии, вытекающие из перевозки почты, предъявляются по месту составления междуведомственного акта. В случае полной утраты (уничтожения) почты и почтовых документов претензии предъявляются по месту нахождения аэропорта, которому была адресована накладная на почтовое отправление. [77]

При смешанных перевозках претензии предъявляются к воздушно-транспортному предприятию, если конечным пунктом является аэропорт, и к другой транспортной организации, если конечным пунктом являются железнодорожная или автомобильная станция, пристань или порт. [78]

32. Порядок предъявления и рассмотрения претензий определен Воздушным кодексом СССР (ст.112–116), Правилами перевозки пассажиров багажа и грузов (§398–415), Правилами перевозки почты (§65–74). [79]

Право на предъявление претензии в случае причинения вреда здоровью пассажира имеет лицо, на имя которого выписан проездной билет, а в случае его смерти иждивенцы. Право предъявления претензии при полной утрате багажа принадлежит предъявителю багажной квитанции, а при повреждении, порче или частичной утрате багажа – предъявителю выданного перевозчиком коммерческого акта. При полной утрате груза право на предъявление претензии принадлежит грузополучателю при условии предъявления грузовой накладной с отметкой аэропорта о неприбытии груза или документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта назначения о неприбытии груза или грузоотправителю при предъявлении выданной ему грузовой накладной. В случае частичной утраты или повреждения груза право на предъявление претензии имеет грузополучатель при условии представления грузовой накладной, следовавшей с грузом, и коммерческого акта, выданного перевозчиком. При просрочке в доставке груза – грузополучатель, предъявивший грузовую накладную, следовавшую с грузом.

Передача права на предъявление претензии, как правило, не допускается. Исключение составляют претензии, вытекающие из перевозки грузов. Согласно ст.114 ВК грузоотправитель имеет право передать право на предъявление претензии грузополучателю, а грузополучатель – грузоотправителю. Кроме того, грузоотправитель и грузополучатель могут передать принадлежащее им право на предъявление претензии вышестоящей или нижестоящей организации.

33. Претензия должна быть изложена в письменной форме и содержать все необходимые для ее разрешения сведения с приложением соответствующих документов. [80]

К претензии должны быть приложены следующие документы:

а) при полной утрате груза – грузовая накладная с отметкой о неприбытии груза или справка воздушнотранспортного предприятия об отправке груза с отметкой аэропорта назначения о неприбытии груза; счет поставщика (или грузоотправителя), удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза (к подлиннику или копии, заверенной главным бухгалтером); справка плательщика об оплате стоимости утраченного груза, а также тарифа за перевозку;

б) при полной утрате багажа багажная квитанция и багажная бирка, а также справка аэропорта назначения о неприбытии багажа;

в) при частичной утрате, порче или повреждении груза грузовая накладная (подлинный экземпляр); коммерческий акт, выданный аэропортом назначения; документ, подтверждающий оплату стоимости груза и тарифа за перевозку; расчет по претензии;

г) при частичной утрате или повреждении багажа – коммерческий акт;

д) при просрочке доставки груза – грузовая накладная, следовавшая с грузом;

е) при полной утрате почты: копия почтовой накладной; справка о непоступлении почтового отправления в место назначения; справка о размере материальной ответственности органов связи перед клиентурой на основании выписки из подавательской книги предприятия связи, принявшего почтовое отправление;

ж) при частичной утрате, повреждении или порче почты: междуведомственный акт; копия отдельной и общей накладной, при которой следовало почтовое отправление; справка о размере материальной ответственности органов связи перед клиентурой.

Претензия может быть заявлена воздушнотранспортному предприятию в течение шести месяцев, а претензия об уплате штрафов – в течение 45 дней. Эти сроки исчисляются: а) в случае частичной утраты, повреждения или порчи багажа или груза – со дня выдачи багажа или груза; б) полной утраты груза – по истечении 10 суток по окончании срока доставки груза; в) полной утраты багажа – с момента истечения срока доставки багажа; г) несвоевременной доставки груза – по истечении срока доставки; д) в других случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Претензия предъявляется воздушнотранспортному предприятию через начальника аэропорта (начальника отдела перевозок). Получив претензию, должностное лицо обязано выдать расписку с указанием времени приема претензионного заявления (год, месяц, число), полного перечня прилагаемых к заявлению документов с указанием их номеров, суммы заявленной претензии и ее краткое обоснование, наименование организации (лица), от которой принята претензия. На расписке указывается фамилия должностного лица, принявшего претензию, и ставится печать.

При приеме претензии компетентное должностное лицо проверяет наличие необходимых сведений в заявлении и прилагаемые документы. В случае обнаружения дефектов в тексте заявления, а также отсутствия или неполноты содержания приложенных документов воздушнотранспортное предприятие обязано в десятидневный срок со дня получения заявления возвратить его с прилагаемыми документами заявителю и указать причины возвращения. При этом возврат претензионного заявления не приостанавливает течение срока на подачу претензии.

Правила перевозок устанавливают, что воздушнотранспортное предприятие, получившее претензию по почте, обязано принять ее независимо от того, какое предприятие Аэрофлота виновно в нарушении договора перевозки, и в трехдневный срок переслать тому воздушнотранспортному предприятию, которое обязано рассмотреть претензию в соответствии с действующим законодательством. Об этом уведомляется заявитель. В случае непосредственного обращения с претензией пассажира или груза отправителя (грузополучателя) к ненадлежащему предприятию, воздушнотранспортное предприятие в приеме претензии отказывает и разъясняет, к какому воздушнотранспортному предприятию следует обратиться с претензией.

34. Поступившая претензия рассматривается претензионной комиссией воздушнотранспортного предприятия в составе: заместителя (помощника) руководителя предприятия по перевозкам и коммерческой эксплуатации – начальника службы (председатель комиссии), главного бухгалтера и юрисконсульта (старшего юрисконсульта). Претензионные комиссии действуют в соответствии с Положением о претензионных комиссиях воздушнотранспортных предприятий гражданской авиации. [81]

На претензионные комиссии возлагается рассмотрение всех претензий предприятий, организаций, учреждений и граждан о возмещении убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением договора воздушной перевозки пассажира, багажа, груза или почты.

Принятая к рассмотрению претензия подлежит проверке. Проверка претензии производится претензионистом службы перевозок или другим должностным лицом. По окончании проверки претензия рассматривается претензионной комиссией. Большинством голосов претензионная комиссия принимает решение и оформляет его в виде протокола, который подписывается всеми членами претензионной комиссии. Протокол заседания претензионной комиссии утверждает

руководитель предприятия. Заявителю претензии направляется письменное уведомление о результатах рассмотрения его претензии, подписанное руководителем предприятия. При отклонении претензии заявителю вместе с уведомлением возвращаются все представленные им документы.

Воздушнотранспортное предприятие обязано рассмотреть за явленную претензию и дать ответ на нее заявителю в течение трех месяцев со дня ее получения (при смешанных перевозках шесть месяцев, по претензиям об уплате штрафов 45 дней).

Если претензия будет отклонена или ответ на нее не получен в установленный срок, заявитель имеет право в течение двух месяцев со дня получения ответа или со дня истечения срока, установленного для ответа на претензию, предъявить воздушно-транспортному предприятию иск в арбитраже или суде в соответствии общими нормами гражданского законодательства (ст.116 ВК СССР).

## **Глава 7. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗОВ**

1. Перевозка, осуществляемая на воздушных судах, при которой место отправления и место назначения находятся на территории двух государств, или на территории одного государства, если предусмотрена остановка на территории другого государства, признается международной воздушной перевозкой.

Все международные воздушные перевозки делятся на два вида:

- 1) международные воздушные перевозки в смысле Варшавской конвенции. [82]
- 2) международные воздушные перевозки, не являющиеся таковыми в смысле Варшавской конвенции.

Такое деление международных воздушных перевозок имеет принципиальное значение. В зависимости от того, является та или иная международная воздушная перевозка международной в смысле Варшавской конвенции или нет, по-разному решается целый ряд вопросов об условиях перевозки и прежде всего о пределах ответственности перевозчика.

Определение международной воздушной перевозки в смысле Варшавской конвенции дается в ст.1 Конвенции: «Всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения, независимо от того, есть или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены на территории государств участников Конвенции, либо на территории одного государства участника Варшавской конвенции, если предусмотрена остановка на территории другого государства является международной в смысле Варшавской конвенции».

Воздушная перевозка не будет международной в смысле Варшавской конвенции, если согласно определению сторон место отправления и место назначения находятся на территории государств не участников Варшавской конвенции, либо на территории одного государства, не являющегося участником Варшавской конвенции, если предусмотрена остановка на территории другого государства.

Однако в некоторых случаях имеются исключения из этого правила. Дело в том, что наличие двух форм регулирования международных воздушных перевозок создаст определенные трудности и неудобства для перевозчика как с точки зрения порядка оформления перевозки, так и с точки зрения пределов ответственности. В связи с этим ряд государств решают эту проблему путем установления единой регламентации международных воздушных перевозок. Так, некоторые государства законодательно установили, что положения Варшавской концепции распространяются на все международные воздушные перевозки независимо от того, являются они международными в смысле Конвенции или нет. [83]

Другие государства ввели в свое законодательство положения Варшавской конвенции без ссылки на нее. [84] Наконец, положения Варшавской конвенции применяются на основе двусторонних соглашений между государством участником Конвенции и государством, не являющимся участником Конвенции. [85]

Международная воздушная перевозка почты регулируется постановлениями Всемирного почтового союза. Варшавская Конвенция на перевозку почты не распространяется.

В СССР эта проблема урегулирована гл.8 ВК СССР Согласно ст.120 ВК СССР положения гл.8 распространяются на международные воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов, если иное не урегулировано международными договорами с участием СССР.

Следовательно, международные воздушные перевозки в смысле Варшавской конвенции регулируются последней (так как СССР участник Конвенции), а международные перевозки, не являющиеся таковыми в смысле Варшавской конвенции (между СССР и государством не участником Конвенции) регулируются гл. 8 ВК СССР.

Сопоставление статей гл. 8 ВК СССР и Варшавской конвенции показывает, что Кодекс воспроизводит основные положения Конвенции без ссылки, на нее. [86]

Таким образом, в СССР вопрос единообразия в регулировании международных воздушных перевозок решен путем включения в ВК СССР раздела о международных воздушных перевозках, содержащего основные разделы Варшавской конвенции.

2. Международные воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов регулируются рядом правовых актов. Эти акты можно условно разделить на четыре группы:

а) многосторонние международные соглашения – конвенции с участием СССР (например, Варшавская конвенция);

б) двухсторонние соглашения Правительства СССР с правительствами иностранных государств о воздушном сообщении;

в) правовые нормы, установленные компетентными органами власти СССР, в целях регулирования международных воздушных перевозок;

г) двухсторонние и многосторонние соглашения Аэрофлота с иностранными авиапредприятиями по вопросам международных воздушных перевозок.

Рассмотрим основные положения правового регулирования международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов.

3. Международная воздушная перевозка пассажира осуществляется на основе договора, по которому авиатранспортное предприятие (перевозчик) принимает на себя обязанность доставить пассажира и его багаж в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить перевозчику стоимость его перевозки. При наличии договора перевозки багажа сверх установленной нормы – стоимость доставки последнего.

Сторонами договора международной воздушной перевозки являются *перевозчик* – авиатранспортное предприятие, которое выдало билет пассажиру; перевозило или должно было перевозить пассажира; предоставляло или должно было предоставить другое обслуживание согласно Правилам перевозки; *пассажир* – лицо, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне с согласия перевозчика (за исключением членов экипажа). [87]

Договор международной воздушной перевозки считается заключенным с момента выдачи билета пассажиру и действует до прибытия его в аэропорт назначения. [88]

Будучи двухсторонней сделкой, договор международной воздушной перевозки устанавливает определенные права и обязанности для каждой стороны.

Перевозчик обязан предоставить пассажиру место в самолете согласно купленному билету и перевезти его багаж (в том числе бесплатно в пределах установленной нормы); обеспечить определенные удобства и обслуживание; доставить его в пункт назначения, возместить материальный ущерб, если он будет причинен. Пассажир обязан оплатить стоимость проезда и соблюдать правила, установленные перевозчиком. [89]

4. Воздушная перевозка багажа осуществляется на основании договора перевозки багажа, который заключается пассажиром с авиатранспортным предприятием. Багажом называются предметы, вещи и другое имущество пассажира, перевозимые на том же самолете, на котором следует пассажир (несопровождаемый багаж, как правило, оформляется грузовой накладной). Багаж подразделяется на зарегистрированный и незарегистрированный (ручная кладь). Зарегистрированный багаж – это багаж, находящийся под присмотром перевозчика. На него выдают багажную квитанцию и багажную бирку. Ручная кладь – это багаж, находящийся под присмотром пассажира. Ручная кладь обычно состоит из предметов, которые требуются пассажиру во время полета. Договор перевозки багажа удостоверяется багажной квитанцией, которая обычно объединена с пассажирским билетом. [90] Помимо багажа, пассажир имеет право провозить некоторые вещи, не подлежащие взвешиванию и учету в качестве багажа. [91] Эти вещи входят в условный вес пассажира.

5. Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный пассажиру и багажу, в соответствии с правилами Варшавской конвенции и Правилами международной авиаперевозки 1963 г.

Ответственность перевозчика наступает в случае, если на борту воздушного судна или во время посадки и высадки пассажиру причинены телесные повреждения или смерть.

Перевозчик несет ответственность за багаж, если вред был причинен во время воздушной перевозки и багаж находился под охраной перевозчика. На перевозчика ложится ответственность за вред, произошедший вследствие опоздания доставки пассажира или багажа.

В соответствии со ст.22 Варшавской конвенции при перевозке пассажира ответственность перевозчика ограничена суммой 250 тысяч франков, [92] если особым соглашением не установлен более высокий предел ответственности. Ответственность за вред, причиненный зарегистрированному багажу, ограничена суммой 250 франков за 1 кг брутто.

Пассажир имеет право объявить ценность на зарегистрированный багаж, уплатив дополнительный сбор. В отношении ручной клади ответственность перевозчика ограничена суммой 5 тысяч франков.

6. Международная воздушная перевозка грузов осуществляется на основе договора, по которому перевозчик обязуется в установленный срок доставить вверенный ему груз [93] в пункт назначения и сдать его грузополучателю, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Договор воздушной перевозки груза оформляется авиагрузовой накладной, форма которой определена МГА. При установлении формы накладной должны учитываться требования Варшавской конвенции и стандарт ИАТА [94]:

Юридическое значение грузовой накладной состоит в том, что она:

- а) удостоверяет заключение договора воздушной перевозки груза по указанному маршруту и в установленный срок;
- б) содержит указание о специфике груза;
- в) является таможенным свидетельством;
- г) дает возможность указать сумму объявленной ценности;
- е) определяет условия международной перевозки груза.

Подписывая грузовую накладную, стороны (перевозчик и грузоотправитель) заключают письменный договор о воздушной перевозке груза. [95]

Договор грузовой перевозки считается заключенным с момента сдачи отправителем груза вместе с грузовой накладной и принятия груза и накладной перевозчиком. Время принятия груза к перевозке удостоверяется наложением штампа на накладной и подписью перевозчика.

7. Грузы, перевозимые или подлежащие перевозке на самолетах Аэрофлота, должны отвечать определенным требованиям, предъявляемым к ним органами государственной власти и перевозчиком.

К международной перевозке принимаются те грузы, на которые отправитель сделал письменную заявку и получил разрешение на ввоз, вывоз или транзит через территорию СССР. Разрешения выдаются Министерством внешней торговли СССР и торговыми представительствами СССР за границей. Принимая грузы к перевозке, следует учитывать правила, действующие в любой стране, над территорией которой будет производиться международный полет. Порядок оформления и оплаты грузов на международных воздушных линиях определен постановлением Совета Министров СССР.

Грузы должны отвечать следующим основным требованиям, установленным перевозчиком:

- а) груз и его упаковка не должны создавать опасности для самолета, пассажиров и перевозимого имущества;
- б) упаковка груза должна обеспечивать полную сохранность перевозимого груза;
- в) каждое место груза должно иметь соответствующую маркировку: указание на пункты отправления и назначения, наименование и адрес отправителя и получателя, указание номеров заказов или контрактов и индекс внешнеторговой организации;
- г) если груз перевозится с объявленной ценностью, то должен быть опечатан сургучной печатью или опломбирован перевозчиком (грузоотправителем);
- д) к грузам должны быть приложены все требуемые документы.

Перевозка скоропортящихся, опасных, радиоактивных, подкарантинных и других особых грузов производится на основе специальных правил и инструкций МГА СССР.

Ответственность перевозчика за вред, причиненный грузу, ограничена: 250 франков за 1 кг брутто. Однако на принимаемые грузы может быть объявлена ценность, которая не должна превышать их действительную стоимость.

8. Положения Варшавской конвенции об ограниченной ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру, багажу и грузу, не применяются, если будет доказано, что ущерб явился результатом действия или бездействия перевозчика, имевшего целью причинить вред (умышленная вина), или его действия без рассудка, но с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред (грубая небрежность).

Перевозчик не имеет права ссылаться на положения ст.22 Конвенции об ограниченной ответственности и в том случае, если он осуществлял воздушную перевозку пассажира, багажа и груза без выдачи соответствующего документа, или если эти документы были выданы, но не содержали уведомления о том, что к перевозке пассажира, багажа и груза могут применяться постановления Варшавской конвенции, и что эта Конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру, багажу или грузу. [96]

9. Варшавская конвенция устанавливает ответственность только за виновное причинение вреда. В соответствии со ст.20 Конвенции перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что им были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что принять необходимые меры было невозможно. К основаниям, освобождающим перевозчика от ответственности, относится причинение вреда в результате исполнения законов государства (например, требования государственных органов: санитарные правила, таможенные правила и т.д.). Если перевозчик докажет, что причиной вреда была вина по терпевшего или вина потерпевшего содействовала наступлению вреда, то суд, согласно закону страны, где рассматривается дело, может ограничить ответственность перевозчика или полностью освободить его от ответственности.

Вопрос об ответственности за вред, причиненный пассажиру, багажу или грузу, если перевозка не подпадает под действие Варшавской конвенции, регулируется Воздушным кодексом СССР (ст. 131, 132, 133).

10. При разрешении споров, вытекающих из международной воздушной перевозки, обязательно соблюдение претензионного порядка. Поэтому при получении багажа или груза без предъявления претензии считается впредь, до доказательства противного, что багаж или груз были доставлены в надлежащем состоянии и в соответствии с договором перевозки.

Претензия составляется в письменном виде с приложением необходимых документов (пассажирский билет и багажная квитанция, грузовая накладная, коммерческим акт или другой вид акта, расчет суммы, подлежащем возмещению и т.д.), подтверждающих право требовать возмещения. Претензия направляется авиатранспортному предприятию (в СССР – ТУМВЛ).

Закон [97] устанавливает сроки на предъявление претензии: 7 дней со дня получения багажа, 14 дней со дня получения груза и 21 день со дня передачи багажа или груза в случае опоздания. При отсутствии претензионного заявления, поданного в установленные сроки в письменном виде, иск к перевозчику не принимается.

В случае отклонения претензии или частичного ее удовлетворения пассажир, грузополучатель или другое уполномоченное лицо имеет право обратиться с иском к авиапредприятию.

Порядок рассмотрения исков определяется законом суда, где предъявлен иск. В СССР иски, вытекающие из международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, рассматриваются судебными органами.

Иск предъявляется по выбору истца либо в суде по местонахождению управления перевозчика, либо по месту заключения договора перевозки, либо по месту назначения.

Иск должен быть заявлен в течение двух лет с момента прибытия воздушного судна по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или с момента остановки перевозки. Порядок исчисления сроков определяется законом суда, где заявлен иск.

## **Глава 8. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АВИАЦИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ПРИМЕНЕНИЯ**

1. Гражданская авиация, помимо осуществления перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, выполняет разнообразные работы в различных отраслях народного хозяйства СССР. Условно эти виды работ называются специальными применениями гражданской авиации. К специальным применениям относятся:

- а) выполнение работ в отдельных отраслях народного хозяйства;
- б) оказание медицинской и иной помощи населению, а также выполнение санитарных мероприятий;
- в) осуществление полетов для научно-исследовательских целей;
- г) выполнение полетов для культурно-просветительных целей.

Выполнение работ по специальным применениям авиации осуществляется воздушнотранспортными предприятиями МГА. Организации и учреждения, имеющие в своем ведении гражданские воздушные суда (помимо предприятий МГА), могут выполнять полеты по специальным применениям только для обеспечения своих нужд.

Проблема правового регулирования авиации специального применения включает две группы вопросов: вопросы правового регулирования полетов и вопросы правового регулирования договорных отношений предприятий МГА с клиентурой при выполнении работ по специальным применениям. Мы рассмотрим каждую из перечисленных групп.

2. Все полеты по специальным применениям производятся в соответствии с Воздушным кодексом СССР, Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР, НПП ГА-66 и другими нормативными актами МГА СССР.

Однако наряду с общими положениями правовых норм, регулирующих полеты в воздушном пространстве СССР, выполнение полетов по специальным применениям осуществляется с учетом особенностей полетов, предусмотренных для отдельных видов работ. Согласно ст. 138 ВК СССР Министерству гражданской авиации предоставлено право устанавливать специальные правила для выполнения некоторых видов работ по специальным применениям.

Основным документом, регулирующим специфику полетов по специальным применениям, является НПП ГА-66. НПП устанавливает общие требования к экипажам, выполняющим полеты по специальным применениям, к аэродромам и посадочным площадкам, а также обязанности командного состава подразделений, организующего полеты по спецприменениям, и порядок полетов. Вместе с этим НПП регулирует особенности выполнения отдельных видов работ по специальным применениям: полеты по оказанию медицинской помощи населению и проведение санитарных мероприятий; авиационно-химические работы; лесоавиационные работы; воздушные съемки; полеты по обслуживанию рыбной промышленности; ледовая разведка; полеты по зондированию атмосферы; аварийно-спасательные работы. [98]

Организация и выполнение полетов различных видов специального применения авиации регулируется также руководствами и инструкциями по отдельным видам работ. Так, полеты по

оказанию медицинской помощи регулируются инструкцией по организации и выполнению полетов санитарной авиации (приказ ГУГВФ №280 от 22 апреля 1964 г.). Полеты по выполнению авиахимических работ регулируются Руководством по авиационно-химическим работам в гражданской авиации СССР (приказ ГУГВФ №394 от 15 июня 1963 г.). Лесоавиационные работы регулируются Руководством по лесоавиационным работам в гражданской авиации СССР (приказ ГУГВФ №661 от 13 ноября 1961г.).

Например, полеты на авиахимработах выполняются в соответствии с НПП ГА (§538-554) и Руководством по авиационно-химическим работам в ГА СССР (§41-68). Возникает вопрос, какой из названных документов имеет высшую юридическую силу. Высшей юридической силой обладает НПП ГА. Руководство по авиахимработам должно соответствовать НПП. Это вытекает из закрепленного в НПП положения, что все документы, «регламентирующие летную работу и управление воздушным движением (инструкции, положения, руководства, приказы и указания), составляются в соответствии с требованиями настоящего Наставления». Поэтому, в случае расхождения норм НПП, регулирующих авиацию спецприменения, с нормами руководств и инструкций, регулируемыми отдельные виды работ по специальным применениям авиации, следует руководствоваться нормами НПП ГА-66. [99]

3. Работы по специальным применениям гражданской авиации производятся на основании локальных договоров предприятий гражданской авиации (в договоре называются «Авиация») с заинтересованными предприятиями и учреждениями (в договоре называются «Заказчик»). Эти договоры заключаются в соответствии с Основными условиями и типовыми договорами на выполнение специальных работ с применением воздушных судов. Основные условия и типовые договоры утверждаются МГА (ГУГВФ) по согласованию с заинтересованными министерствами, ведомствами и организациями. [100]

Все виды договоров, которые заключают предприятия гражданской авиации с заказчиком, можно разбить на две группы: а) подрядные договоры (сдельные) и б) арендные договоры. Общие принципы, определяющие сущность и содержание этих видов договоров, устанавливаются нормами гражданского права. [101]

4. Под договором подряда (сдельным договором) понимается соглашение, по которому одна сторона (подрядчик) обязуется выполнить за свой риск определенную работу по заданию заказчика из его или из своих материалов, а другая сторона (заказчик) обязуется принять и оплатить работу. [102]

Сторонами договора подряда при выполнении работ по специальным применениям авиации являются: подрядчик – предприятие МГА; заказчик – государственная или общественная (кооперативная) организация. Предметом договора является результат труда, выполненный подрядчиком – подразделением гражданской авиации. Для договора подряда характерно то, что работа выполняется по заданию заказчика. Заказчик определяет предмет договора, объем работы, сроки и т.д. Как правило, подрядчик не имеет права изменить договор в одностороннем порядке.

При выполнении задания подрядчик сам организует работу, определяет способы ее выполнения, очередность операций и т.д. Вместе с этим подрядчик безусловно должен руководствоваться подрядным заданием, за выполнением которого заказчик вправе осуществлять контроль. При этом если работа выполняется подрядчиком из материалов заказчика, то риск случайной гибели или порчи материалов лежит на заказчике. Если материалы предоставляет подрядчик, то последний несет риск как за работу, так и за материалы. При случайной гибели предмета подряда или невозможности окончания работы подрядчик не вправе требовать возмещения убытков. Как правило, подрядчик отвечает за случайное ухудшение или задержку работы.

5. Рассмотрим в качестве примера договор подряда (сдельный договор) на выполнение авиационно-химических работ.

В соответствии со ст.139 ГК СССР Министерство гражданской авиации по согласованию с Министерством сельского хозяйства СССР утверждает Основные условия на выполнение авиационно-химических работ в сельском хозяйстве, а также типовой договор на выполнение авиахимработ.

Основные условия подчеркивают, что авиахимработы в сельском хозяйстве выполняются для защиты растений от вредителей и болезней, для внесения минеральных удобрений, уничтожения сорной растительности, дежолации хлопчатника и т. д.

Основные условия определяют организацию и порядок выполнения авиационно-химических работ в сельском хозяйстве: а) авиахимработы выполняются подразделениями МГА с соблюдением требований законодательства (ВК СССР, Основные правил полетов, НПП ГА и других правил, наставлений и инструкций, издаваемых МГА для регулирования летно-производственной работы и эксплуатации авиационных средств); б) авиахимработы выполняются авиационными средствами предприятий МГА (самолеты, навигационное оборудование и т.д.); в) обслуживающий персонал, химикаты и другие материалы для производства работ выделяет заказчик (колхозы, совхозы и др. организации сельского хозяйства); г) оплата выполненных работ производится за обработанную площадь в зависимости от вида работ, метода обработки и норм расхода химикатов;

тарифы на выполнение авиахимработ утверждаются в установленном порядке МГА; д) локальные договоры с заказчиком подразделения МГА заключают на основании типовых договоров; с) ответственность сторон, порядок авансирования и расчетов, а также санкции определяются локальными договорами; ж) к Основным условиям прилагается типовый договор на выполнение авиахимработ в сельском хозяйстве.

6. Локальные договоры заключаются подразделениями авиации специального применения (подрядчик) с социалистическими государственными и кооперативными предприятиями и организациями (заказчик).

В качестве заказчика выступают совхозы, колхозы и другие организации. Как показывает опыт, заключение прямых договоров с отдельными колхозами и совхозами имеет существенные недостатки: подрядчик (Авиация) испытывает трудности в организации работ на оперативных точках, снижается производительность труда, имеют место простои и т.д. В связи с этим в ряде республик договоры заключаются со специальными органами, а не с отдельными колхозами (совхозами). Так, на Украине договору на авиахимработы Авиация заключает с Сельхозтехникой. Этот орган оказывает помощь колхозам и совхозам от заключения договора до приема работ, создает постоянные бригады по обслуживанию авиационных подразделений. В Узбекской ССР созданы специальные службы по защите растений.

7. Сдельный договор на авиахимработы определяет стороны договора подряда и их адреса, а также предмет договора, взаимные права и обязанности, порядок выполнения и оформления работ, условия расчетов и ответственность сторон.

Предмет договора составляет обработанная площадь. В договоре определяется место проведения работ, основные показатели, сроки выполнения и объем работ (с разбивкой по месяцам и по турам), а также стоимость работ.

Локальный договор определяет взаимные обязательства сторон. К обязанностям подрядчика (Авиация) относятся: а) выбрать совместно с заказчиком рабочие аэродромы (посадочные площадки), проинструктировать заказчика по устройству и оборудованию аэродромов, своевременно производить приемку подготовленных аэродромов [103]; б) обучить рабочих заказчика, выделенных на авиахимработы, правилам работы у самолета (порто лета); в) выставлять самолеты к месту работы по заявкам заказчика за несколько дней до начала работ (без взимания оплаты за простой самолетов в этот период); г) выполнить авиахимические работы в соответствии с заявками заказчика и руководствами по технике выполнения авиационных работ; д) в случае неисправности выставленных самолетов производить их замену; заменять в случае болезни лиц летно-технического состава другими лицами соответствующей квалификации в установленные сроки. На заказчика возлагаются следующие обязанности: а) выделить лица, ответственные за организацию работ (своевременная подача заявок, контроль за качеством авиахимработ, приемка работ и их оформление); б) обеспечить требуемое количество ядохимикатов, удобрений и их качество; в) выделить необходимый инвентарь для приготовления растворов, суспензий и эмульсий химикатов; г) выделить необходимое количество постоянных работников для наземной сигнализации на участках загрузки ядохимикатов; д) совместно с Авиацией участвовать в обучении рабочих; е) бесплатно обеспечивать средства транспорта для перевозки ГСМ и другое имущество для авиахимработ; ж) обеспечивать нормальные бытовые условия для летно-технического состава в районе работ (предоставить жилье, организовать питание за наличный расчет и т.д.); з) своевременно предупреждать население и рабочих аэродромов о карантинных мероприятиях в районе авиахимических работ.

Договор определяет порядок выполнения и оформления произведенных работ. Выполненные на основе заявок заказчика авиахимработы фиксируются актом. Качество работ проверяется заказчиком с участием представителя Авиации. Если будет установлено, что качество работ низкое или обрабатываемые культуры повреждены по вине Авиации, то эти работы не оплачиваются, а причиненный ущерб подлежит возмещению. Причинение вреда при отсутствии вины подразделения МГА (например, вследствие неблагоприятных метеоусловий) освобождают Авиацию от ответственности.

Расчеты между Авиацией и Заказчиком производятся в порядке, установленном локальным договором. Заказчик обязан не позднее чем за 15 дней до начала работ перечислить на расчетный счет Авиации аванс в размере стоимости месячного (планового) объема работ по договору. Если Заказчик не внесет аванс в установленный срок, то авиация не приступает к выполнению работ, предусмотренных договором, и не несет за это ответственности. Текущие расчеты за выполненные работы производятся Заказчиком ежемесячно, путем акцепта выставляемых Авиацией 5 числа на инкассо счетов с приложением актов на выполненные работы. Сущность акцептной формы расчетов состоит в том, что подрядчик после выполнения работ выставляет на инкассо платежное требование вместе с актом о выполнении заявки в обслуживающее его отделение Госбанка. Госбанк пересылает платежное требование Госбанку, обслуживающему Заказчика, для предъявления к акцепту и совершения платежа.

Ответственность сторон за неисполнение договора наступает при наличии вины и выражается в форме обязанности уплатить штраф. При полном или частичном невыполнении работ по вине одной из сторон взимается штраф в размере 5% стоимости невыполненной работы. Штрафные санкции предусмотрены также за просрочку начала или окончания работ в целом или отдельных туров по вине одной из сторон. Размер штрафа дифференцирован в зависимости от типа самолета (вертолета): для самолетов Ан-2, вертолета Ми-1 и Ка-15 – 50 руб.; для самолетов Як-12 – 30 руб. Уплата штрафа не освобождает стороны от обязательств по договору.

8. Вторую группу договоров составляют арендные договоры на выполнение работ по специальным применениям гражданской авиации.

По договору аренды (имущественный наем) наймодаделец обязуется предоставить нанимателю имущество во временное пользование за плату. [104]

Предметом договора аренды при выполнении работ по специальным применениям является воздушное судно с экипажем. Однако содержание договора составляет не воздушное судно как таковое, а пользование воздушным судном в соответствии с установленным соглашением между сторонами. Поэтому договор заключается с целью осуществления полетов воздушных судов по заданиям нанимателя. Основным показателем выполнения работы является не результат, которого желает добиться наниматель, а выполнение полетов – налет часов по заявкам заказчика.

Сторонами договора являются: *наймодаделец* – подразделение ГА и *наниматель* – государственное предприятие (учреждение) или общественная организация.

Договор аренды характеризуется следующими основными принципами: а) наймодаделец предоставляет имущество (самолет или вертолет) нанимателю во временное пользование; б) передавая самолет или вертолет во временное пользование, наймодаделец обязуется обеспечить исправность воздушного судна и укомплектовать его экипажем соответствующей квалификации для обеспечения полетов по заявкам нанимателя; в) оплата за пользование имуществом (самолетом или вертолетом) производится по установленным МГА СССР тарифам; г) наймодаделец обязуется обеспечить в период работы по договору постоянную готовность выделенных самолетов и вертолетов к выполнению полетов по заявкам нанимателя.

Арендные договоры наймодаделец заключает с нанимателем в соответствии с требованиями, определенными основными условиями и типовыми договорами применительно к каждому виду работ. [105]

Рассмотрим в качестве примера арендный договор на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению. [106]

9. Основные условия на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению определяют организацию и порядок производства работ по обслуживанию органов Министерства здравоохранения СССР самолетами и вертолетами гражданской авиации.

Полеты производятся в соответствии с ВК СССР, Основными правилами полетов НПП ГА и другими нормативными актами МГА. Особенности полетов по санитарным заданиям определены НПП ГА-66 (§516-537) и Инструкцией по организации и выполнению полетов санитарной авиации (Приказ начальника ГУ ГВФ №280 от 22 апреля 1964 г.).

Работы по обслуживанию органов Министерства здравоохранения СССР производятся на основании планов МГА, которые разрабатываются в соответствии с централизованными заявками Министерства здравоохранения СССР. Заявка должна быть подана в МГА за 25 дней до срока, установленного для представления годового народнохозяйственного плана в Госплан СССР.

Полеты воздушных судов производятся по заявкам медицинских учреждений на основе локальных договоров. Целесообразность производимых полетов и их результаты относятся к компетенции заказчика (медицинского учреждения). Локальные договоры заключаются на 1 год. Подразделение МГА выделяет специально оборудованные для этих целей самолеты с экипажами соответствующей квалификации. Выполнение полетов по обслуживанию заказчика, как правило, ограничивается пределами территории деятельности данного эксплуатационного подразделения. Полеты на территорию других подразделений выполняются с разрешения начальника управления. Стороны несут ответственность за невыполнение взятых на себя обязательств.

10. Типовой договор на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению в качестве предмета договора устанавливает обязанность воздушнотранспортного предприятия выполнять полеты самолетов и вертолетов «для оказания экстренной медицинской помощи, проведения плановых консультаций в целях оказания специализированной медицинской помощи, проведения на местах неотложных диагностических и лабораторных исследований, эвакуации больных, транспортировки эпидемических грузов, консервированной крови, бакпрепаратов и медикаментов, а также для изыскания посадочных площадок и проверки работы подчиненных отделений экстренной и планово-консультативной медицинской помощи областных (краевых, республиканских) больниц, в объеме и сроки, указанные в настоящем договоре».

При заключении локального договора стороны определяют объем работ, места базирования самолетов и вертолетов (количество и тип воздушного судна), а также сроки выполнения работ. При этом предусматривается среднемесячный гарантийный налет часов в зависимости от типа

самолета или вертолета. Гарантийный налет для самолетов Ан-2 – 60 часов, Як-12 – 50 часов; для вертолетов Ми-4, Ми-1, Ка-18 – по 30 часов.

Стороны принимают на себя взаимные обязательства. Предприятие гражданской авиации обязуется: выполнять полеты по заявкам заказчика в объеме и сроки, предусмотренные локальным договором; обеспечить постоянную готовность и бесперебойную работу воздушных судов в период действия договора; организовать ежедневные дежурства экипажей по числу выделенных воздушных судов; обеспечить вылеты санитарных самолетов по заявкам с надписью «скорая помощь» летом – не позднее 30 минут и зимой – не позднее 1 часа с момента подачи заявки; обеспечивать иные условия эффективной работы в соответствии с договором. Заказчик берет на себя следующие обязательства: выдавать заявки на вылет накануне дня вылета (для полетов по транспортировке медицинских препаратов, проведения плановых консультаций), в день вылета (в неотложных случаях с надписью на заявке «скорая помощь»); своевременно доставлять к самолету больных, а также вывозить прибывших больных с аэродрома; обеспечивать встречу санитарных самолетов в пунктах вызова, их охрану во время стоянки; обеспечивать обслуживание и уход за больными в воздухе, выделяя для этого в случае необходимости медицинский персонал; выполнять другие обязанности для эффективной деятельности санитарной авиации.

Договор предусматривает общую сумму стоимости работ, исходя из объема работ и стоимости летного часа.

Подразделение гражданской авиации освобождается от ответственности за невыполнение договора, если нарушение обязательств произошло по причинам, которые не могут быть поставлены в вину Авиации. К причинам, освобождающим подразделение гражданской авиации от ответственности, относятся: метеорологические условия, препятствующие выполнению полетов; временная непригодность аэродрома (посадочной площадки); стихийные бедствия; запреты полетов.

11. В случае причинения вреда людям и имуществу при выполнении работ по специальным применениям авиации воздушнотранспортное предприятие несет ответственность в соответствии со ст.101, 102 и 103 ВК СССР. [107]

Если лицу, находящемуся на борту воздушного судна в соответствии с заданием, заказчика, будет причинена смерть, увечье или иное повреждение здоровья по вине обслуживаемой организации, то воздушнотранспортное предприятие имеет право обратного требования (регресса).

В случае причинения вреда людям и имуществу не в связи с воздушной перевозкой, ответственность воздушнотранспортного предприятия наступает в соответствии с нормами гл.12 Основ гражданского законодательства СССР и союзных республик и гл.40 ГК РСФСР (и других союзных республик). Аналогично решается вопрос об ответственности заказчика за вред, причиненный людям и имуществу (в том числе людям и имуществу воздушнотранспортных предприятий). В соответствии со ст.139 ВК СССР заказчик несет полную ответственность за происшедшие по его вине гибель или повреждение воздушного судна.

## **Глава 9. АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ, УСТАНОВЛЕННЫХ МГА СССР**

1. Для обеспечения порядка и безопасности движения воздушных судов СССР, соблюдения правил пользования воздушным транспортом, а также правил пожарной безопасности и санитарных правил на транспорте Министерству гражданской авиации СССР предоставлено право налагать штрафы в административном порядке без обращения в административные комиссии. [108]

Действующим законодательством четко определен перечень нарушений, за которые органы МГА СССР имеют право привлекать виновных и к административной ответственности:

а) устройство на расстоянии до 10 км от границ аэродрома каких-либо знаков, сходных с маркировочными знаками, принятыми для опознавания аэродромов; невыполнение требований Министерства гражданской авиации СССР об установлении в соответствии с утвержденными правилами ночных световых и дневных маркировочных знаков, а также радиотехнических устройств на приаэродромных территориях и в пределах воздушных трасс; сжигание без разрешения администрации аэропорта, аэродрома пиротехнических изделий на расстоянии до 5 км от границ аэродрома – влечет за собой штраф в размере до 10 руб. на граждан и до 30 руб. на должностных лиц.

Повреждение аэродромного оборудования, аэродромных знаков, воздушных судов и их оборудования, проход и проезд без разрешения на территории аэропортов (кроме аэровокзалов), аэродромов, объектов радио- и светообеспечения полетов, перевозка багажом или ручной кладью предметов и веществ, запрещенных к перевозке воздушным транспортом, несоблюдение установленных условий перевозки багажом или ручной кладью отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных предметов и веществ, а также киносъёмочных и фотографических аппаратов, радиоаппаратуры и биноклей, а равно неправильное указание в грузовой накладной наименования груза или его особых свойств, несоблюдение правил фотографирования, киносъёмки и пользования

средствами радиосвязи с борта воздушного судна, невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне, распоряжений командира судна, вмешательство в действия и распоряжения командира воздушного судна – влечет за собой штраф до 10 руб.;

б) за невыполнение установленных на воздушном транспорте правил пожарной безопасности, санитарно-противоэпидемических и санитарно-гигиенических правил налагается штраф до 10 руб. на граждан и до 30 руб. на должностных лиц;

в) за безбилетный полет пассажиров на воздушных судах местных воздушных линий налагается штраф 5 руб., на воздушных судах – линий союзного значения – 10 руб. В таком же размере налагаются штрафы за провоз без билета детей в возрасте от 10 до 16 лет. За провоз без билета детей в возрасте от 5 до 10 лет штрафы налагаются в размере 0,25 штрафа, установленного за безбилетный полет взрослого пассажира. При этом уплата штрафа не освобождает от оплаты стоимости полета.

За указанные нарушения штрафы могут налагаться:

а) до 10 руб. – командиром объединенного авиаотряда или начальником аэропорта;

б) до 20 руб. – начальником управления;

в) до 30 руб. – министром гражданской авиации СССР и начальником Главной инспекции по безопасности полетов.

За нарушение правил о международных полетах при отсутствии оснований для привлечения нарушителей к уголовной ответственности министр гражданской авиации СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф до 100 руб.

Работники государственного пожарного надзора налагают штраф за нарушение правил пожарной безопасности – до 10 руб. на граждан и до 50 руб. на должностных лиц. [109] За нарушение санитарно-гигиенических и санитарно-противоэпидемических правил планировки и застройки населенных мест, охраны атмосферного воздуха, поверхностных и подземных вод, почвы, радиационной безопасности, проектирования, строительства, реконструкции, эксплуатации и содержания жилых домов, гражданских, культурно-бытовых зданий, производственных объектов промышленности, транспорта, сельского хозяйства, связи, гидротехнических и коммунальных сооружений, предприятий общественного питания, торговли и иных сооружений и объектов – работниками Государственной санитарной инспекции и санитарной инспекции Министерства гражданской авиации СССР налагается штраф до 10 руб. на граждан и до 50 руб. на должностных лиц. [110]

Лица, нарушающие общественный порядок на воздушных судах, в аэропортах и на аэродромах, в соответствии с действующим законодательством могут быть оштрафованы работниками органов милиции, а также начальниками аэропортов, командирами авиаотрядов.

Перечисленные выше должностные лица могут налагать штрафы только при исполнении служебных обязанностей и за нарушения тех правил, надзор за соблюдением которых на них возложен.

К административной ответственности привлекаются только лица, которым до совершения ими административного проступка исполнилось 16 лет. Военнослужащие, а также рядовой и начальствующий состав органов Министерства охраны общественного порядка за проступки, предусматривающие наложение штрафа в административном порядке, несут ответственность в соответствии с дисциплинарными уставами. Дисциплинарную, а не административную ответственность несут работники гражданской авиации, допустившие при исполнении служебных обязанностей нарушения, предусмотренные подпунктом «а» п. 4 постановления от 3 января 1963 г. [111]

Действующим законодательством установлено, что привлечение к административной ответственности может иметь место только за действия, прямо предусмотренные в правовых нормах, если они не содержат признаков преступления.

По каждому административному нарушению (кроме случаев, когда в соответствии с действующим законодательством штраф взимается на месте) должен быть составлен протокол (акт). Основное назначение протокола состоит в том, чтобы зафиксировать сведения о нарушителе и характере нарушения. В протоколе указываются фамилия, имя и отчество нарушителя, возраст, род занятий, размер заработка, место жительства, семейное положение, документ, удостоверяющий личность нарушителя, сведения о характере, месте и времени нарушения, а также свидетели. При составлении протокола уполномоченное должностное лицо или представитель общественности должны иметь при себе соответствующий документ, удостоверяющий их личность, и предъявить его по требованию лица, привлекаемого к административной ответственности.

Протокол (акт) после его составления представляется для ознакомления нарушителю и подписывается должностным лицом (представителем общественности), составившим протокол, и лицом, совершившим нарушение. Свидетели и потерпевшие также могут подписать протокол. Нарушитель имеет право внести в протокол собственноручно объяснения и замечания по существу содержания протокола. При отказе нарушителя подписать протокол делается специальная запись, которая удостоверяется понятыми. Законом не определен срок составления протокола (акта).

Представляется, что протокол должен составляться немедленно после совершения административного правонарушения. Нет указания также и на круг лиц, имеющих право составлять протоколы об административных нарушениях. Ввиду чрезвычайно важного значения протокола для правильного разрешения дела об административном нарушении следует четко определить, круг лиц, имеющих право составлять протоколы об административных нарушениях. Перечень должностных лиц и представителей общественности (например, общественных инспекторов по безопасности полетов и т.д.) целесообразно определить в централизованном порядке Министерством гражданской авиации СССР.

На основании утвержденного перечня руководители подразделений (начальники управлений, командиры ОАО и т.д.) устанавливают круг лиц, которым предоставлено право составлять протоколы об административных правонарушениях. Эти лица должны проходить инструктаж по установленной программе (знать действующее законодательство об административных штрафах, порядок составления протоколов или актов).

Составленный протокол (акт) направляется по месту совершения нарушения должностному лицу, имеющему право налагать штрафы (начальнику аэропорта, командиру объединенного отряда, начальнику управления, министру гражданской авиации СССР). Компетентное должностное лицо устанавливает факт правонарушения, наличие вины со стороны лица, допустившего нарушение, обеспечивает правильное применение законодательства. Сроки направления протокола компетентному органу или должностному лицу по-разному решаются в разных союзных республиках: в УССР, Молдавской ССР, Киргизской ССР, Таджикской ССР, Армянской ССР, Азербайджанской ССР, Латвийской ССР, Литовской ССР установлен трехдневный срок; в Белорусской ССР – пятидневный; в РСФСР, Узбекской ССР и Эстонской ССР срок не установлен; в Казахской ССР протокол направляется немедленно после его составления.

К лицу, совершившему административное нарушение, может быть применено одно из следующих взысканий: предупреждение, штраф или иное взыскание, предусмотренное актом, устанавливающим ответственность за данный вид нарушения.

Размер штрафа устанавливается с учетом тяжести совершенного проступка, личности и имущественного положения нарушителя. Вместо административного взыскания компетентный орган (должностное лицо) вправе материалы в отношении нарушителя передать в товарищеский суд или общественные организации по месту работы, учебы или жительства нарушителя для применения мер общественного воздействия. Дело об административном правонарушении должно быть рассмотрено соответствующим должностным лицом (органом) в десятидневный срок со дня получения протокола о нарушении.

На основе материалов дела (протокола, объяснений нарушителя, показаний свидетелей и т.д.) должностное лицо принимает решение о привлечении нарушителя к административной ответственности. Это решение излагается в письменной форме в виде постановления. В постановлении должно быть указано: а) год, месяц, число и место вынесения постановления; б) должность лица, рассмотревшего дело; в) фамилия, имя, отчество, возраст, место работы (учебы) и место жительства нарушителя; время, место и сущность нарушения; вид административного взыскания, а при наложении денежного штрафа – его размер, срок и порядок уплаты; срок и порядок обжалования постановления. Экземпляр постановления вручается под расписку нарушителю.

Получив экземпляр постановления, нарушитель должен в 15-дневный срок со дня вручения постановления внести штраф в кассу аэропорта или учреждение Госбанка СССР. Квитанция об уплате штрафа предъявляется в орган, наложивший штраф.

Если лицо, на которое наложен штраф, не уплатит его в установленный срок, то штраф взыскивается в бесспорном порядке из заработка оштрафованного по постановлению должностного лица о наложении штрафа.

В том случае, если лицо, подвергнутое штрафу не работает, взыскание штрафа производится судебным исполнителем путем обращения взыскания на имущество.

Протокол (акт) и постановление не составляются, если согласно действующему законодательству штраф взимается на месте. В этом случае нарушителю после уплаты им штрафа выдается квитанция установленного образца. Квитанции могут применяться в тех случаях, когда законом установлен определенный размер штрафа за тот или иной вид административного нарушения. На воздушном транспорте взыскание штрафа путем выдачи квитанций может производиться за безбилетный полет пассажиров. За нарушения этого вида, как мы уже отмечали, предусмотрен штраф в строго фиксированных размерах: безбилетный полет пассажиров на воздушных судах местных воздушных линий – штраф 5 руб., на воздушных судах линий союзного значения – 10 руб. За провоз без билета детей от 5 до 12 лет штраф соответственно 1 р. 25 коп. и 2 р. 50 коп. При отказе уплатить штраф на месте нарушитель обязан указать свой адрес, расписаться в квитанционной книжке о наложении штрафа и внести штраф в 3-дневный срок в кассу аэропорта. В случае отказа расписаться в квитанционной книжке и указать свой адрес, а также в случае сомнения в правильности указания нарушителем своего адреса и фамилии, он может быть доставлен в

отделение милиции, исполком сельсовета, штаб добровольной народной дружины для выяснения личности и составления протокола (акта).

Лицо, подвергнутое штрафу в административном порядке, имеет право обжаловать постановление о наложении штрафа. Обжалование производится в соответствии со ст.18-19 указа от 21 июня 1961 г. и ст.144 ВК СССР. Жалоба может быть направлена в 10 дневный срок со дня вручения постановления о наложении штрафа в районный (городской) народный суд по месту жительства нарушителя или вышестоящему органу Министерства гражданской авиации.

Подача жалобы в установленный срок приостанавливает взыскание штрафа.

## ССЫЛКИ

[1]. Виды и порядок проведения испытаний гражданских воздушных судов определен Положением об испытаниях гражданских самолетов (вертолетов), а также Нормами летной годности гражданских самолетов СССР.

[2]. Разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций оформляется путем записи позывных сигналов бортовых радиостанций в свидетельствах о регистрации гражданских воздушных судов.

[3]. В настоящее время детально не определен порядок комплектования экипажей воздушных судов. Целесообразно повысить роль и ответственность командира корабля в подборе и назначении членов летно-подъемного состава экипажа (установить, например, что ЛПС экипажа назначается в экипаж с согласия командира корабля).

[4]. В соответствии с§212 НПП ГА в состав экипажа, выполняющего производственный полет, разрешается включать не более двух проверяющих различных специальностей или одного проверяющего и одного стажера. Инспекторский состав МГА включается в состав экипажа независимо от наличия на борту других проверяющих.

[5]. Отступления от этого правила допускаются в порядке, установленном Советом Министров СССР. Например, при совершении разовых полетов советских гражданских воздушных судов за границу на основании специального разрешения в состав экипажа могут включаться штурман, бортрадист (экипаж сопровождения) из числа граждан того иностранного государства, над территорией которого будет совершаться международный полет.

[6]. Инспекторы УУЗ имеют право изымать талоны нарушений только у ЛПС летных училищ.

[7]. Понятие аэродром включает сухопутные аэродромы и гидроаэродромы, а также вертодромы. Вертодромом называется земельный участок, специально подготовленный для обеспечения взлета, посадки и обслуживания вертолетов.

[8]. Под эквивалентной одноколесной нагрузкой следует понимать нагрузку от одноколесной опоры самолета, равную (эквивалентную) по силовому эффекту воздействия на покрытие нагрузке от реальной опоры самолета с учетом параметров, количества и схемы расстановки колес на этой опоре (спаренные колеса, многоколесная тележка). Подробнее см. А.А. Бадягин, Е.А. Овруцкий. Проектирование пассажирских самолетов с учетом экономики эксплуатации. М., «Машиностроение», 1964, стр.154-162.

[9]. В НПП ГА-66 (§37), на наш взгляд, допущена неточность. Там говорится о том, что для аэродромов гражданской авиации устанавливается пять классов и что классификация аэродромов определяется «Наставлением по аэродромной службе в гражданской авиации».

[10]. Не заносятся в Государственный реестр аэродромы, находящиеся в ведении Министерства обороны, ДОСААФ, а также аэродромы и посадочные площадки для вертолетов авиационной промышленности, предназначенные для опытных работ.

[11]. Слово «полет» означает передвижение в воздухе (точнее в надземном пространстве – космический полет). Полет воздушного судна – это передвижение летательного аппарата в воздухе. Полет начинается с момента отрыва воздушного судна от земли и заканчивается в момент касания земли при посадке. Однако в гражданской авиации в некоторых случаях слово «полет» употребляется в специальном смысле и охватывает период с момента дачи газа на ВВП для взлета и заканчивается в момент окончания пробега после посадки (например, при определении «летного времени» ЛПС). Таким образом, понятие «полет» в специальном смысле шире понятия «полет» в общепринятом смысле.

[12]. Вопрос о международных полетах рассматривается ниже.

[13]. К регулярным относятся транспортные полеты, совершаемые по расписанию.

[14]. По правилам ИКАО под воздушной трассой (Air way) понимается контролируемый район или его часть, имеющие форму коридора, оборудованные радионавигационными средствами (см. Процедуры для служб воздушной навигации. Doc. 4444-RAC/501/6).

[15]. Приказ МГА СССР №575 от 2 сентября 1965 г. «О порядке открытия воздушных линий и аэропортов гражданской авиации». М., РИО, 1965.

[16]. Если воздушная линия пролегает по территории двух и более управлений и ее открытие отнесено к компетенции начальника управления, то она открывается приказом того начальника

управления, которому предстоит производить полеты по данной линии и с согласия заинтересованных начальников управлений.

[17]. См.: НПП ГА-66, 46-52.

[18]. Для воздушных судов, совершающих испытательные полеты, МГА имеет право устанавливать отступления от требований ст.51 ВК СССР.

[19]. Объем подготовки и проверок воздушного судна к полету определяется соответствующим руководством по летной эксплуатации самолета данного типа.

[20]. Приведенное исключение предусмотрено §218 НПП. Применение данного параграфа может встретить определенные трудности: не ясно, применимо ли данное правило к экипажам, постоянно летающим по двум и более воздушным линиям (трассам).

[21]. Отступление от этого правила допускаются в каждом отдельном случае только с разрешения МГА.

[22]. Непосредственная опасность – это реально существующая опасность, проявляющаяся в данный момент (а не ожидаемая, возможная в будущем).

[23]. В приложении №2 к Чикагской конвенции «Правила полетов» дается три вида сигналов, подаваемых воздушными судами: а) сигнал бедствия – означает, что летательному аппарату угрожает серьезная и неминуемая опасность, и он нуждается в немедленной помощи; б) сигнал крайности – означает, что летательный аппарат хочет сообщить о затруднениях, которые вынуждают его произвести посадку, без требования немедленной помощи; в) сигнал опасности – означает, что летательный аппарат собирается передать сообщение, касающееся безопасности навигации или содержащее важное метеорологическое предупреждение.

[24]. Вынужденной посадкой считается посадка на аэродром или вне аэродрома по причинам, не позволяющим выполнить полет по заданию (отказ авиационной техники, встреча с опасными метеоявлениями, потеря ориентировки, недостаток топлива, недостаток светлого времени для дневных полетов, болезнь или ранение членов экипажа или пассажиров).

[25]. Воздушное судно считается пропавшим без вести, если по истечении срока, в который должен быть израсходован весь имеющийся на борту судна запас топлива, его местонахождение неизвестно (ст.66 ВК СССР).

[26]. Правила полетов иностранных воздушных судов по международным авиатрассам в воздушном пространстве СССР помещены в Сборник аэронавигационной информации – АИП СССР. Правила устанавливают, что международные полеты над территорией СССР могут производиться только в контролируемом пространстве, где производится диспетчерское обслуживание (международные воздушные трассы и районы аэродромов).

Правила содержат информацию о службе движения в воздушном пространстве СССР. В зоне аэродрома (от земли до 2 эшелона зоны ожидания) – ДПСП; в районе аэродрома (до высоты 4500 м в радиусе 50-100 км) – ДПП; АДП; в районе диспетчерской службы (в границах РДС) – РДП. Авиадиспетчерская служба МГА осуществляет планирование, организацию и координацию полетов непосредственно или через авиадиспетчерскую службу.

Экипажи иностранных воздушных судов должны выполнять установленные правила полетов, а также указания авиадиспетчерской службы.

Правила определяют порядок установки барометрического высотомера, эшелонирование (система СССР), виды полетов и диспетчерских сообщений о полетах, радиосвязь и донесения экипажей. Специальная глава правил посвящена полетам в контролируемом пространстве по ППП и ПВП. Особо урегулирован вопрос о взлетах и посадках иностранных воздушных судов: взлет по метеоусловиям на аэродромах, выделенных для международных полетов, не ограничивается; на основе проведенной подготовки к полету и полученного диспетчерского разрешения командир корабля принимает самостоятельно решение о возможности взлета с аэродрома, осуществления полета и посадки; командир корабля несет полную ответственность за принятое решение; посадка производится в соответствии с установленными государственными метеорологическими минимумами для аэродромов, выделенных для международных полетов. При погоде ниже минимума посадка самолетов всех типов прекращается.

АИП СССР содержит еще ряд правил: правила перелета государственной границы СССР и др.

[27]. Ширина международных воздушных трасс на территории СССР установлена 20 км (по 10 км вправо и влево от оси маршрута). В необходимых случаях ширина трассы может быть уменьшена, однако она не должна быть менее 10 км.

[28]. Оознавательные знаки иностранных воздушных судов должны сообщаться их владельцами до начала регулярных международных полетов или разового полета (ст.74 ВК СССР).

[29]. Чикагская конвенция 1944 г. в специальной главе определяет условия, которым должны отвечать воздушные суда. Согласно ст.29 Чикагской конвенции «на борту каждого воздушного судна Договаривающегося государства, занятого в международной навигации, должны быть следующие документы в соответствии с условиями, предписанными настоящей Конвенцией: а) удостоверение о регистрации; б) удостоверение о годности к полетам; в) надлежащие свидетельства на каждого члена экипажа; г) бортовой журнал; д) если воздушное судно

оборудовано радиоаппаратурой, – разрешение на бортовую радиостанцию; f) если на борту воздушного судна находятся пассажиры, – список их фамилий с указанием места отправления и назначения; g) если на самолете находится груз, – манифест и подробные декларации о грузе».

[30]. Так, согласно Воздушному кодексу Польской Народной Республики от 31 мая 1962 г. во время полета в польском воздушном пространстве и во время пребывания на польской территории все воздушные суда и их экипажи, пассажиры и вещи, находящиеся на этих судах, подчиняются действию польских законов, если эти законы не устанавливаю иной порядок. См.: А.Н. Верещагин. Международное воздушное право. М., ИМО, 1966, стр.67.

[31]. Текст соглашения на русском языке см.: Шоукросс и Бьюмонт. Международное воздушное право. М., изд. иностр. лит., 1957, стр.294-298.

[32]. Посадки с некоммерческими целями означают любые посадки, кроме посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов и почты.

[33]. Текст соглашения на русском языке см.: Шоукросс и Бьюмонт. Международное воздушное право. М., изд. иностр. лит., 1957, стр.298-304.

[34]. Участники соглашения о пяти свободах воздуха являются: Боливия, Коста Рика, Сальвадор, Эфиопия, Греция, Исландия, Либерия, Нидерланды, Парагвай, Швеция, Турция (Из 18 государств, ратифицировавших соглашение о 5 свободах воздуха, семь государств, в том числе США, денонсировали название соглашения к 1961 г.).

[35]. Длительная процедура получения разрешения на нерегулярный международный полет с коммерческими целями нередко делает этот полет неэффективным. Это было одной из причин появления Парижского соглашения о коммерческих правах в нерегулярном воздушном сообщении в Европе (ЕКГА). По этому соглашению разрешается совершать эпизодические полеты над территорией других участников соглашения для целей международных воздушных перевозок пассажиров, грузов и почты. Парижское соглашение 1956 г. является закрытым. Его членами могут быть только участники Европейской конференции гражданской авиации. СССР и страны народной демократии в этом соглашении не участвуют.

[36]. Под договором понимается соглашение двух или более сторон, направленное на установление, изменение или прекращение гражданских прав и обязанностей. В силу договора одно лицо (должник) обязуется совершить в пользу другого лица (кредитора) определенные действия, а кредитор имеет право требовать от должника исполнения его обязанности. Права и обязанности сторон по гражданско-правовому обязательству обычно являются взаимными, т.е. каждая из сторон имеет определенные права и обязанности по отношению друг к другу. Например, праву пассажира перевезти при себе багаж в пределах нормы бесплатного провоза багажа соответствует обязанность перевозчика принять и перевезти этот багаж, обеспечив его полную сохранность.

[37]. Ведомости ВС СССР, 1966 г., №25, ст.463. Аналогичные акты приняты в ряде других союзных республик.

[38]. Пассажирские билеты являются именными. Они действительны в отношении лиц, которыми или для которых они приобретены. Передача или перепродажа билета другому лицу запрещена. В случае обнаружения факта передачи пассажирского билета другому лицу билет отбирается и аннулируется. Стоимость отобранного билета не возвращается. Запрещена также передача другим лицам (в том числе и работникам МГА) служебных билетов.

[39]. См. Инструкция о порядке выдачи служебных билетов. (Приказ начальника ГУГВФ №370 от 8 июля 1960 г.); Инструкция по применению разовых служебных билетов на внутренних авиалиниях гражданской авиации. (Приказ министра гражданской авиации №25 от 5 января 1966 г.).

[40]. Сроки годности билетов и сроки перерасчетов по неиспользованным билетам определены ст.7 Правил перевозки.

[41]. См.: разд. 6 приказа МГА №25 от 5 января 1966 г.

[42]. Условия договора воздушной перевозки пассажира определены ВК СССР, Правилами перевозок пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям СССР и другими нормативными актами, изданными на основе ВК СССР.

[43]. Если багаж превышает норму бесплатного провоза и не может быть отправлен на одном самолете с пассажиром, то он отправляется на другом самолете с оплатой по багажному тарифу. Такой багаж оформляется грузовой накладной (в графе «наименование груза» указывается: «несопровождаемый багаж»).

[44]. Исключение составляют пробы нефтепродуктов, которые могут перевозиться в качестве ручной клади на самолетах с поршневыми двигателями. При этом вес проб в упаковке не должен превышать 15 кг и размер упаковки должен быть не более 50х50х70 см. Перевозка проб оформляется грузовой накладной для перевозки опасных грузов (с красной полосой по диагонали).

[45]. Порядок заполнения грузовых накладных и их назначение определены приказом ГУГВФ №332 от 14 апреля 1964 г.

[46]. Ст.95 ВК СССР.

[47]. Здесь мы имеем дело с так называемыми объективно противоправными действиями. Вред, причиненный источником повышенной опасности с точки зрения ответственности почти всегда

- рассматривается как противоправный (кроме умысла потерпевшего и действия непреодолимой силы), хотя сама по себе деятельность правомерна.
- [48]. Примером такой ответственности является ответственность за вред, причиненный в результате аварии самолета, произошедшей вследствие попадания стаи птиц в двигатель самолета во время полета.
- [49]. Понятие грубая неосторожность не определено действующим законодательством. Для установления наличия грубой неосторожности необходим тщательный анализ обстоятельств, при которых был причинен ущерб (условия места и времени, личность потерпевшего и т.д.). Грубую неосторожность характеризует тот факт, что потерпевший знает о существовании опасности причинения вреда, осознает возможность наступления отрицательных последствий, но полагает, что эти последствия не наступят по каким-либо причинам. Подробнее см.: О.А. Красавчиков. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. М., «Юридическая литература», 1966, стр.180-194.
- [50]. Повышенная ответственность воздушного перевозчика (по сравнению с ответственностью владельца источника повышенной опасности согласно ст.90 Основ) вытекает из смысла ст.77 Основ, в которой установлено, что ответственность перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира определяется правилами гл.12 Основ (ст.90, 93), если закон не предусматривает повышенной ответственности. В данном случае Закон (ВК СССР) предусматривает такую повышенную ответственность.
- [51]. Воздушный кодекс исходит из принципа двухстороннего планирования. В настоящее время такое планирование не получило пока развития. Планирование на воздушном транспорте носит преимущественно односторонний характер. Однако это следует рассматривать как временное явление. Уже сейчас имеет место двухстороннее планирование по некоторым видам перевозок грузов. В частности, двухстороннее планирование применяется при воздушных перевозках ранних овощей и фруктов. В дальнейшем такое планирование перевозок грузов будет непрерывно развиваться.
- [52]. В практике воздушнотранспортные предприятия принимают заявки организаций на внеплановые воздушные перевозки грузов. Такие заявки принимаются на срок до одного года с разбивкой по месяцам и кварталам.
- [53]. Часть IV. ст.92 ВК СССР устанавливает, что в случае неподачи перевозочных средств, необходимых для выполнения месячного плана перевозок, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан предоставить перевозочные средства для восполнения недогруза в течение следующего месяца данного квартала. Перевозочные средства, не поданные в последнем месяце квартала, должны быть предоставлены в первом месяце следующего квартала. Порядок предоставления перевозочных средств для восполнения недогруза устанавливается по согласованию между перевозчиком и грузоотправителем.
- [54]. Под утратой багажа или груза следует понимать их фактическое уничтожение, утерю, невозможность выдать груз или багаж получателю по истечении установленного срока, а также выдачу их неуправомоченному лицу. Под уменьшением веса понимается несоответствие веса багажа или груза указанному в перевозочном документе фактическому весу, определенному в аэропорту назначения при выдаче багажа или груза получателю. Под порчей следует понимать несоответствие качества прибывшего багажа или груза первоначальному качеству, указанному в перевозочном документе. Наконец, под повреждением багажа или груза понимается такое их состояние, возникшее в результате перевозки, которое делает невозможным их использование по первоначальному назначению или снижает эффективность их свойств при использовании. Подробнее см.: М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев. Договоры о перевозках грузов. М., «Юридическая литература», 1967, стр.120-122.
- [55]. Следует отметить, что принцип ограниченной ответственности перевозчика за причиненный материальный ущерб не соответствует задачам, вытекающим из постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР №729 от 4 октября 1965 г. «О совершенствовании планирования и усилении экономического стимулирования промышленного производства». Названное постановление предусматривает усиление материальной ответственности транспортных организаций за сохранность продукции при перевозке. В ноябре 1967 г. Президиум Верховного Совета СССР принял указ «Об усилении материальной ответственности организаций воздушного и морского транспорта». В этом же месяце Совет Министров СССР принял постановление «О материальной ответственности предприятий и организаций за невыполнение заданий и обязательств» (указ и постановление объявлены приказом МГА №46 от 18 января 1968 г.).
- [56]. Однако, если перевозчик докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, то ответственность наступает в размере действительной стоимости.
- [57]. Формула «в размере, установленном тарифом», означает применение ограниченной ответственности за утрату багажа, перевозимого без объявленной ценности. В соответствии с постановлением СНК СССР от 27 января 1936 г. эта ответственность ограничена суммой 1 руб. за 1 кг брутто (в ныне действующем курсе рубля).

- [58]. См.: ВК СССР, ст.105 (с дополнением, принятым указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 ноября 1967 г.).
- [59]. См.: Правила перевозок §361.
- [60]. Ст.103 ВК не содержит упоминание о багаже и почте. Это обусловлено, по нашему мнению, тем, что указанные в данной статье ВК основания, освобождающие перевозчика от ответственности, практически или неприменимы к багажу и почте или применимы в ограниченных случаях. Так, багаж не может загружаться и разгружаться средствами пассажира. Он также не может перевозиться с сопровождающим в том смысле, как это имеет место при перевозках груза. Что касается почты, то следует признать возможность применения ст.103 к этому виду воздушных перевозок. Согласно §63 Правил перевозки почты по воздушным линиям Союза ССР воздушнотранспортное предприятие несет ответственность как по ст.102, так и по ст.103 ВК СССР. В частности, при перевозке почты с сопровождающим материальную ответственность за сохранность почты несет сопровождающий, кроме случаев, когда утрата или повреждение почты произошли по вине воздушнотранспортного предприятия (см. §45 Правил перевозки почты).
- [61]. Г.П. Савичев пишет: «Исправность упаковки не всегда свидетельствует о том, что в период транспортировки к грузу не было доступа. В ряде случаев упаковка является настолько примитивной, что нарушение ее может и не оставить видимых следов, которые давали бы право грузополучателю ставить вопрос об указании в коммерческом акте на неисправность упаковки. Поэтому ст.104 ВК, на наш взгляд, должна применяться лишь в тех случаях, когда упаковка груза является безукоризненной и у аэропорта есть основания утверждать, что вмешательства в упаковку не было и не могло быть. Иначе имели бы место следы такого вмешательства. При этом под упаковкой имеется ввиду не только способ закрытия тары, соответствие тары перевозимому грузу, но и способ предотвращения доступа к грузу в пути следования (перевязка, опломбирование и т.п.)». См.: М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев. Цит. соч., стр.142.
- [62]. Почтовые правила, утвержденные приказом Министерства связи СССР №670 от 26 ноября 1962 г. (с изменениями и дополнениями) устанавливают, что органы Министерства связи СССР несут материальную ответственность за внутренние почтовые отправления в случаях, предусмотренных §685-704 названных правил.
- [63]. Правила утверждены приказом начальника ГУГВФ №310 от 13 апреля 1964 г. и приказом министра связи СССР №320 от 30 апреля 1964 г.
- [64]. См. Правила перевозки почты. Приложение №8.
- [65]. Ответственность по данному пункту не применяется в случае отмены рейсов и опоздания в прилете самолетов по метеословиям или опоздания или отмены рейса, вызванных несвоевременной выдачей органами связи согласованного лимита почты.
- [66]. Ответственность не наступает, если почта была отправлена другим самолетом, прибывшим в пункт назначения почты не позднее 3 часов после прибытия рейсового самолета, с которым подлежала отправке эта почта.
- [67]. Ст.110 ВК СССР.
- [68]. См.: Правила перевозок, §389(е), 390(д).
- [69]. Министерством гражданской авиации установлены две формы коммерческого акта: коммерческий акт по багажу (форма №К-13) и коммерческий акт по грузу (форма №К).
- [70]. В случае несогласия получателя багажа или груза с содержанием коммерческого акта последний все же обязан подписать акт. Возражения излагаются в письменной форме и прилагаются к коммерческому акту.
- [71]. См.: Правила перевозок §392, 393. Однако отсутствие коммерческого акта не лишает клиента права на предъявление претензии или иска, если будет доказано, что работники воздушнотранспортного предприятия отказались составить коммерческий акт и эти действия были обжалованы (ВК СССР ст.113). Жалоба направляется начальнику аэропорта (начальнику отдела перевозок). При получении жалобы заявителю выдается расписка. Поступившая жалоба должна быть немедленно рассмотрена, а о результатах расследования сообщено заявителю. Правилами перевозок определены случаи, когда коммерческий акт составляться не должен. К ним, в частности, относятся: полная утрата багажа или груза, недостача груза в пределах норм естественной убыли (§395 Правил перевозок).
- [72]. См.: Правила перевозки почты Приложения №5 и 6.
- [73]. См.: Правила перевозки почты, §58 и 59.
- [74]. См.: Типовой договор на перевозку почты самолетами гражданской авиации, §18 (приложение №8 к Правилам перевозки почты).
- [75]. См.: Правила перевозок, §141.
- [76]. ВК СССР, ст.112.
- [77]. Правила перевозки почты, §66.
- [78]. ВК СССР, ст.112.

- [79]. Подробнее по этому вопросу см.: В.И. Жебрак. Рассмотрение претензий на воздушном транспорте. М., РИО Аэрофлота, 1963, стр.14-72.
- [80]. Форма претензии законом не установлена. Однако претензия должна содержать: указание, в связи с чем она заявлена, и краткое обоснование; сумму претензии по каждому документу (и расчет этих сумм); подробный почтовый адрес заявителя претензии; отделение государственного банка, в котором открыт расчетный счет заявителя претензии и номер этого счета; дату составления претензии и перечень прилагаемых документов. Претензия подписывается руководителем организации или его заместителем.
- [81]. Приказ МГА №196 от 10 апреля 1968 г.
- [82]. Здесь и в дальнейшем под названием «Варшавская конвенция» понимается «Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», подписанная 12 октября 1929 г. с дополнениями и изменениями, внесенными «Протоколом относительно изменений Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г.».
- [83]. Среди стран, распространяющих положения Варшавской конвенции на все международные воздушные перевозки, можно назвать Бельгию, Францию, Швейцарию, Великобританию и др. Так, в Великобритании положения Варшавской конвенции 1929 г. полностью воспроизводятся актом о воздушных перевозках 1932 г., который ввел Конвенцию во внутригосударственное право Великобритании, распространив ее действие на международные перевозки, не являющиеся таковыми в смысле Варшавской конвенции. См.: Шоукросс и Бьюмонт. Международное воздушное право, М., Изд. иностр. лит., 1957, стр.161.
- [84]. К числу таких стран относятся Италия, Бразилия, Мексика и др.
- [85]. Примером такого соглашения является соглашение между СССР и МНР от 22 апреля 1957 г. (в то время МНР не была участницей Варшавской конвенции). Согласно ст.7 Соглашения было установлено, что перевозки, осуществляемые между сторонами, будут подпадать под положения Варшавской конвенции.
- [86]. За исключением ст.120 и 136 ВК СССР, гл.8 воспроизводит положения Варшавской конвенции: ст.121 ВК СССР соответствует п.1 ст.1 Варшавской конвенции, ст.122 ВК соответствует ст.3 Конвенции; ст.124 – ст.10; ст.125 – ст.12, 13, 15; ст.126 – ст.16; ст.127 – ст.17 и 19; ст.128 – ст.18 и 19; ст.129 – ст.20 и 21; ст.130 – ст.22; ст.131 – ст.22; ст.132 – ст.22; ст.133 – ст.25; ст.134 – ст.26; ст.135 – ст.29. Однако законодатель не ставил целью точно воспроизвести статьи Варшавской конвенции. В некоторых случаях (их мало) дается иная редакция статей ВК СССР. Например, в ст.127 и 128 ВК СССР содержится правило об обязанности перевозчика возместить прямые убытки, причиненные вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажира, багажа и груза, в то время как Варшавская конвенция предусматривает обязанность перевозчика возместить вред. Правила международных воздушных перевозок подчеркивают, что при перевозке, не подпадающей под действие Варшавской конвенции, ответственность Аэрофлота за опоздание при перевозке пассажира, багажа и груза ограничивается возмещением прямых убытков (см. Правила, ч.1, ст.16, §1 и ч.2, ст.14, §4).
- [87]. В отличие от понятия пассажир при внутригосударственных воздушных перевозках (см. стр.55 настоящей работы) на международных воздушных линиях сам факт принятия перевозчиком определенных лиц к перевозке свидетельствует о том, что отношения между перевозчиком и перевозимым лицом считаются отношениями по договору международной воздушной перевозки. Это вытекает из ст.3 п.2 Варшавской конвенции, где подчеркивается, что отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияют на существование и на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие Правил настоящей Конвенции.
- [88]. Билет является именным документом. Он удостоверяет заключение договора международной перевозки и его условий. Форма билета определяется МГА с соблюдением требований ст.3 Варшавской конвенции. В настоящее время форма пассажирского билета Аэрофлота при международной авиаперевозке определена приказом Начальника ГУГВФ №714 от 18 декабря 1961 г. о введении в действие «Инструкции по оформлению пассажирского билета Аэрофлота при международной Авиаперевозке». Установленная форма билета Аэрофлота близка к форме билета ИАТА, применяемой большинством иностранных авиакомпаний мира. Этим достигается определенное единство в оформлении и пользовании пассажирскими билетами на международных воздушных линиях.
- [89]. Детально права и обязанности пассажира и перевозчика определены Правилами международной авиаперевозки 1963 г. (см. ст.2-18, ч.1).
- [90]. Требования к багажной квитанции определены ст.4 Варшавской конвенции. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют на существование, на действительность договора о перевозке багажа, который будет подпадать под действие Конвенции.
- [91]. К таким вещам, согласно Правилам международной авиаперевозки, относятся: дамская сумочка, пальто или плащ, плед, зонтик или трость, печатные издания для чтения в полете, питание

для ребенка и детская коляска. На линии Москва – Токио сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа разрешается перевозить также портативные киносъёмочные камеры и фотографические аппараты и бинокли. Эти предметы должны быть упакованы в ручную кладь (см. приказ МГА №191 от 23 марта 1967 г.).

[92]. Франк, упоминаемый в Варшавской конвенции, представляет валютную единицу, состоящую из 65,5 мг золота пробы девятьсот тысячных. Поэтому при переводе этой суммы в рубли (золотое содержание рубля 987 мг золота) ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру, составляет 14925 руб.

[93]. Под грузом следует понимать любые перевозимые или подлежащие перевозке на воздушных судах предметы, за исключением багажа и почтовых отправок.

[94]. Согласно ст.5-16 Варшавской конвенции грузовая накладная (воздушноперевозочный документ) составляется в трех подлинных экземплярах и вручается получателю вместе с грузом. В грузовой накладной должно быть указано место отправления и место назначения. Если место отправления и назначения находятся на территории государства участника Конвенции, а остановка на территории другого государства, то указывается по крайней мере одна такая остановка. В грузовой накладной должно быть уведомление отправителя о том, что к перевозке могут быть применены положения Варшавской конвенции об ограничении ответственности.

ИАТА утвержден стандарт грузовой накладной и определен порядок ее заполнения (см. М.М. Волков. Правовая регламентация международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов. Л., ВАУ, 1962, стр.32-35).

[95]. Условия договора указаны на обороте подлинной накладной.

[96]. См.: Варшавская конвенция. Ст.3, п.2, ст.4, п.2, ст.8, п. «е».

[97]. См.: Варшавская конвенция. Ст.26; ВК СССР, ст.134.

[98]. См. НПП ГА-66, §516-609. Особенности полетов при выполнении других видов работ по специальным применениям регулируются ВК СССР. Основными правилами полетов и НПП ГА, а так же руководствами и инструкциями по выполнению соответствующих видов работ.

[99]. Такая коллизия норм, регулирующих полеты по специальным применениям, может иметь место в силу того, что НПП ГА было принято 27 сентября 1966 г. и введено в действие с 1 декабря 1966 г., а руководства и инструкции по выполнению полетов по отдельным видам специальных применений гражданской авиации были утверждены раньше в соответствии с НПП ГА-58 (принятым в 1958 г.).

[100]. См.: Основные условия на выполнение в народном хозяйстве работ по специальному применению авиации главного управления Гражданского воздушного Флота при Совете Министров СССР и типовые договоры на эти работы (Приказ начальника ГУГВФ №455 от 13 июля 1963 г.).

[101]. Советское гражданское право. М., «Высшая школа», 1967, стр.323-332, 361-374.

[102]. Основы гражданского законодательства, ст.46; ГК РСФСР, ст.350.

[103]. О порядке выбора участка под строительство аэродрома, а также его устройство и оборудование. См.: Н.Р. Кирсанов, В.М. Ромашков, Ю.А. Самородов. Аэродромы сельскохозяйственной авиации. М., «Транспорт», 1965, стр.16-26.

[104]. Ст.275 ГК РСФСР и соответствующие статьи ГК других союзных республик. Вопросы имущественного найма урегулированы Основами гражданского законодательства СССР и союзных республик (ст.53-55), а также Гражданскими кодексами (гл.27 ГК РСФСР).

[105]. Приказом начальника ГУГВФ №455 от 13 июля 1963 г. утверждены «Основные условия на выполнение в народном хозяйстве работ по специальным применениям», а также типовые договоры на эти работы. Приказ начальника ГУГВФ устанавливает единые основные условия для всех видов авиационных работ в народном хозяйстве, за исключением тех видов работ и полетов, на которые с 1962 г. МГА (ГУГВФ) ввело особые условия. Названный выше приказ содержит типовые договоры на выполнение полетов вертолетов с борта корабля (плавучей базы), по авиационной охране лесов от пожаров и на авиационное обслуживание. Типовые договоры на выполнение других видов работ содержатся в специальных приказах ГУГВФ или МГА. Так, типовой арендный договор на авиационно-химические работы определен приказом начальника ГУГВФ №123 от 18 февраля 1963 г.

[106]. Основные условия на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению с применением самолетов и вертолетов гражданской авиации и Типовой договор на выполнение полетов по оказанию медицинской помощи населению. Приказ министра гражданской авиации №96 от 30 сентября 1964 г.

[107]. Применение ст.101, 102 и 103 ВК СССР может иметь место при осуществлении воздушнотранспортным предприятием воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты. Ответственность за вред, причиненный здоровью пассажира по ст.101 ВК СССР, наступает только в том случае, если вред причинен пассажиру при старте, полете или посадке воздушного судна, а также при посадке и высадке пассажира. Ответственность за вред, причиненный багажу, грузу или почте в соответствии со ст.102 и 103, наступает с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю.

[108]. См. ст.13 указа Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1961 г. «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» (Ведомости Верховного Совета СССР 1961 г., №35, ст.368). В дальнейшем для краткости – указ от 21 июня 1961 г. В соответствии с указом от 21 июня 1961 г. Совет Министров СССР 2 января 1963 г. принял постановление «О дальнейшем ограничении применения на железнодорожном, морском и воздушном транспорте штрафов, налагаемых в административном порядке» (СП СССР 1963 г., №1, ст.6). В дальнейшем для краткости – постановление от 2 января 1963 г. Постановление от 2 января 1963 г. детально определяет порядок наложения штрафов за нарушения, допущенные на воздушном транспорте. Вопросу административной ответственности за нарушения, допущенные на воздушном транспорте, посвящена гл.10 Воздушного кодекса СССР.

[109]. «Об установлении штрафов за нарушение правил пожарной безопасности». Постановление Совета Министров РСФСР от 16 октября 1963 г. (СП РСФСР 1963 г., №19, ст.130). Аналогичные постановления приняты в других союзных республиках.

[110]. Положение о государственном санитарном надзоре в СССР утверждено постановлением Совета Министров СССР от 29 октября 1963 г. (СП СССР 1963 г. №20, ст.199).

[111]. Содержание пункта «а» названного постановления приведено на стр.101-102 настоящей работы.

[112]. Должностные лица, имеющие право налагать штрафы в административном порядке (начальник аэропорта, командир отряда и т.д.), могут передавать материалы в отношении нарушителя для наложения административного взыскания в административные комиссии.

[113]. Форма постановления о привлечении к административной ответственности на воздушном транспорте устанавливается МГА СССР в соответствии с требованиями ст.34 Указа от 21 июня 1961 г. В настоящее время форма постановления не издана.