

Волков М.М. Раздел III. Воздушные суда. Аэродромы и аэропорты. и Раздел IV. Авиационный персонал. в кн.: Советское воздушное право/ Под общ. ред. Н.Н. Остроумова - М.: "Воздушный транспорт", 1990 - 279 с.

## **Раздел III. ВОЗДУШНЫЕ СУДА. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ**

### **Глава I. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА**

#### **§ 1. Понятие гражданского воздушного судна**

С появлением авиации и воздухоплавания за летательными аппаратами, предназначенными для воздушных перевозок пассажиров и грузов, исторически закрепилось наименование «воздушные суда».

В советском законодательстве этот термин употребляется в первом кодифицированном акте, регламентирующем воздушные передвижения – Декрете от 17 января 1921г., воздушных кодексах СССР 1932, 1935, 1961 гг., ныне действующем ВК СССР 1983г.

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

В СССР «летательный аппарат» понятие преимущественно техническое, означающее любой аппарат независимо от конструкции и назначения, предназначенный для полетов в воздушном (надземном) пространстве, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности (суда на воздушной подушке). К летательным аппаратам относятся не только самолеты и вертолеты, но и авиационные модели, воздушные шары и даже воздушные змеи. Понятие «летательный аппарат» более широкое, нежели понятие «воздушное судно».

Чикагская конвенция (Приложения) рассматривает термины «воздушное судно» и «летательный аппарат» как синонимы, отдавая предпочтение термину «воздушное судно». Согласно ст. 11 ВК СССР «воздушным судном для целей настоящего Кодекса считается летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности».

Данное определение носит технический характер. Вместе с тем воздушному судну может быть дано и функциональное определение как летательного аппарата, предназначенного для транспортировки лиц и груза, выполнения авиационных работ и других целей.

Воздушные суда делятся на гражданские и не относящиеся к гражданским.

Гражданское воздушное судно это воздушное судно, предназначенное для перевозки пассажиров, груза и другого использования авиации в народном хозяйстве, целях, указанных в ст. 4 ВК СССР, и занесенное в Государственный реестр гражданских воздушных судов СССР. Чикагская конвенция (ст. 3) предусматривает деление воздушных судов на гражданские и государственные. В основу такого деления положен субъект пользования и назначение судна. Воздушные суда, используемые органами власти для военной, таможенной и полицейской служб, относятся к государственным, все остальные – к гражданским.

#### **§ 2. Классификация гражданских воздушных судов**

Под классификацией гражданских воздушных судов понимается распределение их по группам и зависимости от общих признаков сходства и различия. Из всего разнообразия признаков следует выделить наиболее существенные. Их выбор зависит от того, какой вопрос интересует лицо, производящее классификацию воздушных судов. Однако при всем многообразии способов классификации гражданских воздушных судов ее можно свести к двум группам: имеющим и не имеющим юридическое значение. Для первой характерно то,

что она проводится в нормативных актах, является обязательной и устанавливает определение юридических правомочий и обязанностей. Вторая группа, как правило, в нормативные акты не включается и не имеет юридического значения (обычно дается в научно-технической литературе).

Приведем некоторые виды классификации гражданских воздушных судов, которые получили юридическое закрепление в нормативных актах. По назначению воздушные суда подразделяются на транспортные, использования авиации в народном хозяйстве, учебные и испытательные. Транспортными являются воздушные суда, предназначенные и оборудованные для перевозки пассажиров, багажа, груза и почты. Самолеты и вертолеты, приспособленные для выполнения авиационных работ (аэрофотосъемка, авиационные работы и т.д.), относятся к судам по использованию авиации в народном хозяйстве. Обучение летного состава производится на специально оборудованных учебных судах. Для испытания двигателей, приборов и агрегатов применяются испытательные суда.

Для определения условий полета и обеспечения соответствующими экипажами воздушные суда делятся на классы в зависимости от максимальной взлетной массы.

МГА установлена следующая классификация самолетов и вертолетов по максимальной взлетной массе (табл. 1).

В зависимости от скорости, высоты, дальности полета и оснащения оборудованием воздушным судам отдельных типов приказом министра гражданской авиации могут присваиваться повышенные классы (см. НПП ГА–85, пп. 2.2.10, 2.2.11).

В целях обеспечения безопасности полетов при взлете и посадке воздушных судов с учетом спутной турбулентности они подразделяются на категории:

тяжелые – воздушные суда с максимальной взлетной массой – 136 т;

средние – воздушные суда с максимальной взлетной массой менее 136 т и более 7 т;

легкие – воздушные суда с максимальной взлетной массой 7 т и менее (см. НПП ГА, пп. 2.2.15, 5.12.4, 5.12.5).

По дальности полета самолеты подразделяются на:

магистральные дальние – 6000 км и более;

магистральные средние – от 2500 до 6000 км;

магистральные ближние – от 1000 до 2500 км;

самолеты местных воздушных линий – до 1000 км (см. НПП ГА, п. 2.2.12).

### **§ 3. Право собственности на гражданские воздушные суда в СССР**

Согласно действующему законодательству (ст. 5 ВК СССР) гражданские воздушные суда могут находиться в собственности:

Советского государства;

кооперативных и иных общественных организаций (только с разрешения Совета Министров СССР и для обеспечения своих нужд).

Содержание права собственности закреплено в ст. 19 Основ гражданского законодательства и союзных республик и включает право владения, пользования и распоряжения имуществом в пределах, установленных законом.

Под владением понимается фактическое обладание вещью, дающее возможность физически или хозяйственно воздействовать на нее. Пользование – это эксплуатация вещи, извлечение из нее полезных свойств в соответствии с хозяйственным назначением этой вещи. Под распоряжением понимается возможность передачи вещи другим лицам, истребовать ее обратно, обменять на другие вещи, а также в установлении порядка хозяйственного или иного ее использования.

Право собственности Советского государства на гражданское воздушное судно удостоверяется свидетельством о Государственной регистрации воздушного судна.

Советское государство как собственник гражданских воздушных судов передает их в ведение МГА, других ведомств для эксплуатации на предприятиях (объединениях) ГА в соответствии с целями, предусмотренными ст. 4 ВК СССР. Авиапредприятия осуществляют в пределах, установленных законом, право оперативного управления: владения, пользования и распоряжения воздушными судами (см. ст.26 Основ гражданского законодательства).

Авиапредприятия, эксплуатирующие воздушные суда на праве оперативного управления, выступают в качестве владельцев этих судов. Наименование владельца воздушного судна указывается в свидетельстве о Государственной регистрации каждого гражданского воздушного судна. Владелец воздушного судна обладает комплексом прав и обязанностей. В частности, ответчиком по всем спорам, связанным с эксплуатацией воздушного судна, может быть только владелец судна, но не Советское государство.

На гражданские воздушные суда, находящиеся в собственности Советского государства, не может быть, согласно законодательству, обращено взыскание по претензиям кредиторов.

#### **§ 4. Нормы летной годности гражданских воздушных судов**

Воздушный кодекс Союза ССР устанавливает, что гражданские воздушные суда должны удовлетворять государственным требованиям безопасности полетов, предусматриваемым нормам летной годности (ст. 8). Под нормами летной годности понимается документ, содержащий государственные требования к гражданским воздушным судам, их двигателям и оборудованию по безопасности полетов.

Нормы летной годности подразделяются на международные и национальные.

В статье 33 Чикагской конвенции указывается, что удостоверения о годности к полетам воздушных судов должны выдаваться при условии, что требования, в соответствии с которыми они выданы или которым придана сила, «соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией или превышают их». Эти стандарты содержатся в Приложении 8 к Чикагской конвенции и носят название «годность воздушных судов». В Приложении определяется минимальный уровень летной годности который необходим для признания государствами – членами ИКАО, согласно ст. 33 конвенции, сертификатов летной годности других государств, воздушные суда которых выполняют полеты на территории этих государств или над их территорией.

Национальные нормы летной годности разработаны в США, Англии, Франции, Австралии, СССР. Остальные государства воспринимают нормы летной годности перечисленных стран в качестве своих национальных. Так, на базе «Норм летной годности гражданских самолетов СССР» (НЛГС–3) разработаны «Единые нормы летной годности гражданских транспортных самолетов» (ЕНЛГ–С), которые могут быть признаны как национальные нормы летной годности государств – членов СЭВ.

В СССР первое издание «Норм летной годности гражданских самолетов СССР» (НЛГС) было разработано в 1967г. В 1972г. было внесено пять изменений в Нормы летной годности и они получили наименование НЛГС–1. В 1974г. утверждаются НЛГС–2, в которых были учтены достижения авиационной техники и опыт эксплуатации, повышены требования к уровню безопасности полетов. НЛГС–2 соответствовали Приложению 8 к Чикагской конвенции. В период 1975–1980 гг. НЛГС–2 были введены в практику работы авиационной промышленности, МГА, Госавиарегистра СССР и сыграли важную роль в создании, сертификации и эксплуатации нового поколения отечественных пассажирских самолетов, повышении уровня безопасности полетов. Одновременно продолжалась работа по совершенствованию НЛГС.

В 1984г. Межведомственная комиссия по нормам летной годности гражданских самолетов и вертолетов СССР (МВК НЛГ СССР) утверждает новое, третье издание «Норм летной годности гражданских самолетов СССР» (НЛГС–3).

По постановлению Комиссии СЭВ по гражданской авиации в 1984г., НЛГС–3 утверждаются в качестве «Единых норм летной годности гражданских транспортных самолетов» стран членов СЭВ (ЕНЛГ–С). ЕНЛГ–С рекомендованы странам-членам СЭВ как национальные Нормы летной годности государств – членов СЭВ. При этом уровень летной годности, устанавливаемый национальными нормами летной годности государств-членов СЭВ, не должен быть ниже установленного ЕНЛГ–С.

НЛГС–3 (ЕНЛГ–С) отвечают требованиям ИКАО изложенным в Приложениях 8 и 10 к Чикагской конвенции. Следовательно, самолеты, удовлетворяющие требованиям НЛГС–3, соответствуют стандартам ИКАО.

Нормы летной годности распространяются на дозвуковые сухопутные самолеты с количеством основных ГТД не менее двух и предназначены для перевозки пассажиров либо пассажиров, почты и груза одновременно. Степень применимости требований НЛГС–3 к самолетам специального назначения (грузовым, сельскохозяйственным, санитарным, учебным) определяется МВК НЛГ СССР.

Действующие нормы летной годности распространяются на гражданские самолеты, предназначенные для экспорта и импорта. Экспортируемый самолет должен иметь экспортное удостоверение летной годности и получить сертификат летной годности СССР.

Отступления от НЛГС–3 могут допускаться Госавиарегистром СССР при условии, если несоответствие отдельных норм будет компенсироваться другими мерами, обеспечивающими эквивалентный уровень летной годности.

Важное практическое значение имеет вопрос о применении ранее действовавших норм летной годности (НЛГС 1967, НЛГС–1 1972, НЛГС–2 1974). НЛГС–3 устанавливаются, что вступление в силу этих Норм летной годности не отменяет предыдущих норм.

Сертификация самолетов, двигателей и оборудования осуществляется в соответствии с действующими Правилами сертификации гражданских воздушных судов. Самолет должен пройти заводские, государственные, эксплуатационные, а в необходимых случаях дополнительные и контрольные испытания. По результатам этих испытаний изготовитель и заказчик устанавливают соответствие самолета, двигателей и оборудования требованиям норм. На изготовителя возлагается обязанность представить в Госавиарегистр СССР таблицу соответствия самолета, двигателей и оборудования действующим Нормам летной годности. Госавиарегистр СССР выдает сертификат летной годности самолета, если результаты заводских, государственных и эксплуатационных испытаний подтверждают соответствие Нормам летной годности.

## **§ 5. Государственная регистрация гражданских воздушных судов**

Воздушный кодекс Союза ССР устанавливает, что гражданские воздушные суда СССР подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Союза ССР. Ведение государственного реестра, а также выдача свидетельств о регистрации возлагается на МГА (ст. 13).

С момента занесения воздушного судна в Государственный реестр все записи, ранее сделанные в отношении этого судна в реестрах воздушных судов иностранных государств, не признаются СССР.

Равным образом не признается занесение воздушного судна СССР в реестр воздушных судов иностранного государства, если воздушное судно не исключено в установленном порядке из Государственного реестра гражданских воздушных судов Союза СССР (ст. 14).

Государственная регистрация гражданских воздушных судов имеет задачей:

учет всех гражданских воздушных судов СССР, совершающих полеты в воздушном пространстве СССР и за его пределами;

определение национальности воздушного судна, то есть принадлежности судна тому или иному государству;

юридическое оформление права собственности, владения и эксплуатации данного воздушного судна;

сосредоточение в органе государства сведений о гражданских воздушных судах.

Государственная регистрация воздушных судов возложена на Главную инспекцию МГА. Каждому гражданскому воздушному судну при занесении его в Государственный реестр присваивается государственно-регистрационный опознавательный знак и выдается свидетельство о государственной регистрации. Занесение воздушного судна в реестр и выдача свидетельства о его регистрации осуществляется только при наличии сертификата летной годности, выданного Госавианадзором СССР и приказа МГА о допуске данного типа воздушного судна к эксплуатации.

Порядок государственной регистрации и выдача свидетельств определен Правилами, утверждаемыми МГА и введенными в действие. Эти Правила, полное наименование которых «Правила государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам», разрабатываются на основе ВК СССР, требований стандартов и рекомендаций ИКАО (Приложение 7).

Правила регистрации устанавливают, что владелец воздушного судна после получения и технического осмотра судна подает заявление по установленной форме в Главную инспекцию МГА.

В заявлении главный инженер управления ГА (производственного объединения, авиапредприятия) делает заключение о технической исправности и годности к эксплуатации воздушного судна.

Основанием для оформления заявления является один из следующих документов:

временное удостоверение о годности воздушного судна к полетам, выданное представителем заказчика на заводе-изготовителе;

приемо-сдаточный акт при получении воздушного судна от других ведомств;

акт проверки технического состояния и определения годности воздушного судна к полетам, составленный комиссией владельца.

На основании заявления владельца Главная инспекция МГА заносит воздушное судно в Государственный реестр и выдает свидетельство о регистрации на весь период эксплуатации воздушного судна.

Замена свидетельства или отметка в нем об изменении владельца воздушного судна осуществляется Главной инспекцией МГА. При утере свидетельства о регистрации эксплуатация воздушного судна немедленно прекращается до получения дубликата свидетельства. Дубликат выдается Главной инспекцией МГА на основании заявления с приложением материалов служебного расследования обстоятельств и причин утери.

## **§ 6. Государственно-регистрационные опознавательные знаки гражданских воздушных судов СССР**

Гражданским воздушным судам при занесении их в государственный реестр присваивается государственно-регистрационный опознавательный знак, который наносится на воздушное судно. Опознавательные знаки и правила их нанесения устанавливаются МГА (ст. 16 ВК СССР) с учетом стандартов и рекомендаций ИКАО.

Назначение опознавательного знака состоит в том, чтобы индивидуализировать воздушное судно и прежде всего его государственную принадлежность. Он фактически состоит из знака государства и знака судна. Знак Союза Советских Социалистических Республик – четыре буквы русского алфавита «СССР», регистрационный знак – пять арабских цифр. Знак государства и регистрационный знак разделяются дефисом, причем государственный знак должен

предшествовать регистрационному, например, «СССР–86012». К опознавательным знакам следует относить изображение Государственного флага СССР, которое наносится на боковые поверхности кия. На воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов по оказанию медицинской помощи населению и проведению санитарных мероприятий, наносится изображение красного креста.

Помимо опознавательных знаков, все воздушные суда должны иметь единую внешнюю окраску (маркировку). К элементам внешней окраски относятся: знаки ведомственной принадлежности, обозначения типа воздушного судна, эмблема гражданской авиации и т.д. Гражданские воздушные суда имеют также значительное число различных надписей, изображений и знаков, составляющих специальные служебные обозначения: заводской номер, указатели, предупреждения, цветные полосы.

Порядок присвоения государственно-регистрационных опознавательных знаков, а также правила внешней окраски воздушных судов определены Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам.

### **§ 7. Испытания гражданских воздушных судов СССР**

Воздушный кодекс Союза ССР устанавливает, что воздушное судно новой конструкции (нового типа) должно пройти заводские, государственные и эксплуатационные испытания. Воздушное судно принятой конструкции проходит в установленном порядке необходимые испытания и проверки. При изменении конструкции воздушного судна, если не требуется получения нового сертификата, а также после ремонта или по истечении установленного срока серийного производства или эксплуатации судно подлежит испытанию в установленном порядке (ст. 17 ВК СССР).

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

Эксплуатационные испытания определяют возможность безопасной эксплуатации и надежность воздушного судна в производственных условиях, дают оценку выполненным доработкам, выявляют особенности, а также недостатки и дефекты воздушного судна при длительной эксплуатации, обработать летную и техническую документацию, эксплуатационные нормы и нормативы. Эксплуатационные испытания проводятся после государственных на первых серийных воздушных судах в рейсовых условиях. Испытания проводят авиапредприятия и научно-исследовательские организации ГА по программам, утвержденным МГА, с участием опытно-конструкторского бюро и заводов-изготовителей, под руководством комиссии, утвержденной МГА. По результатам эксплуатационных испытаний составляется акт с заключением о пригодности воздушного судна к эксплуатации в гражданской авиации.

Заводские испытания проводятся для всех воздушных судов, построенных заводом-изготовителем, а также при передаче воздушного судна заказчику. Различают заводские испытания опытных образцов, серийных самолетов (вертолетов) и воздушных судов после ремонта.

Опытные образцы проходят заводские испытания для того, чтобы определить годность к безопасному выполнению полетов, снять основные летно-технические характеристики,

отработать временное руководство по летной эксплуатации и инструкции по обслуживанию и хранению воздушных судов.

Заводские испытания серийных воздушных судов осуществляются заводом-изготовителем по утвержденным программам. Их объем и порядок определяются договором между изготовителем и заказчиком, а также техническими условиями на поставку самолета (вертолета).

После ремонта заводские испытания воздушных судов производятся ремонтными заводами по соответствующим инструкциям. Назначение этого вида заводских испытаний состоит в том, чтобы проверить качество ремонта, исправность воздушного судна и его летно-технические данные.

Для проверки соответствия серийных воздушных судов техническим условиям и нормам летной годности проводятся дополнительные и контрольные испытания в целях изучения отдельных вопросов, возникающих в процессе эксплуатации.

Испытательные полеты выполняются в соответствии с требованиями документов, регламентирующих летно-испытательную работу и определяющих:

правила организации, подготовки, проведения и обеспечения испытательных полетов;

порядок допуска летного состава и других лиц к испытательным полетам;

права и обязанности должностных лиц, летного состава и участников испытаний.

После выполнения работ, предусмотренных регламентом технического обслуживания, контрольно-испытательные полеты осуществляются в соответствии с утвержденными МГА программами по типам воздушных судов для проверки работы замененных двигателей или агрегатов, а также после длительного хранения воздушных судов.

По окончании всех видов испытаний составляется заключение (акт) о годности воздушного судна к эксплуатации с указанием летных ограничений.

## **§ 8. Годность гражданских воздушных судов к полетам**

Каждое гражданское воздушное судно, занесенное в Государственный реестр и допущенное к эксплуатации, должно иметь на борту удостоверение о годности к полетам. Без действующего удостоверения (или временного, выданного в установленном порядке) воздушное судно к полетам не допускается.

Выдача и продление срока действия удостоверения о годности к полетам производится Инспекцией по безопасности полетов управления ГА, в порядке, установленном «Правилами государственной регистрации и выдачи удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам». Правила устанавливают, что удостоверение о годности к полетам выдается инспекцией по безопасности полетов УГА на время эксплуатации воздушного судна до первого или очередного ремонта, но не более чем на три года.

Удостоверение оформляется на основании заявления владельца воздушного судна о выдаче удостоверения о годности к полетам и акта проверки технического состояния и определения годности судна к полетам при наличии свидетельства о государственной регистрации воздушного судна и сертификата летной годности. Основанием для подачи заявления является:

временное удостоверение к полетам (если судно поступило с предприятия-изготовителя);

приемо-сдаточный акт (если воздушное судно поступило от другого ведомства или владельца);

запись в формуляре воздушного судна (если оно находилось в ремонте).

Наличие удостоверения о годности к полетам является показателем удовлетворительного состояния воздушного судна, надежности работы всех его агрегатов и механизмов. В частности, оно подтверждает, что воздушное судно пригодно к полетам, если его техническое обслуживание и эксплуатация соответствуют установленным нормам и ограничениям. Тем не менее следует иметь в виду, что имеющееся на борту удостоверение о годности создает

только предположение об исправности воздушного судна. Компетентные органы Госавианадзора СССР и МГА могут в установленном порядке признать воздушное судно неисправным, несмотря на наличие действующего удостоверения.

Продление срока действия удостоверения о годности к полетам в процессе эксплуатации и после ремонта производится начальником инспекции по безопасности полетов УГА на срок не свыше трех лет с учетом остатка ресурса воздушного судна, его технического состояния до первого или очередного ремонта. Удостоверение продлевается на основании заявления владельца воздушного судна и акта проверки технического состояния и определения годности воздушного судна к полетам, составленного комиссией владельца воздушного судна.

Замена удостоверения о годности к полетам в случае повреждения, отсутствия места для продления и т. д. новым производится начальником инспекции по безопасности полетов УГА на основании заявления владельца воздушного судна. При изменении владельца воздушного судна удостоверение о годности также подлежит замене. При утере удостоверения эксплуатация воздушного судна должна быть немедленно прекращена до получения дубликата удостоверения.

Правила государственной регистрации и выдача удостоверений о годности гражданских воздушных судов к полетам предусматривают выдачу временных удостоверений о годности к полетам. Они выдаются владельцам воздушных судов, не имеющих постоянных судовых документов (свидетельства о регистрации и удостоверения о годности к полетам).

Временное удостоверение о годности к полетам выдается старшим представителем заказчика на заводе-изготовителе при выпуске воздушного судна с заводов или начальником инспекции по безопасности полетов УГА при поступлении воздушного судна с завода-изготовителя, где нет представителя заказчика, а также при поступлении воздушного судна от другого владельца сроком на два месяца. Временное удостоверение имеет право выдавать начальник АТБ сроком на один месяц при оформлении замены или продления срока действия удостоверения в пределах срока действия постоянного удостоверения.

Продление срока действия временного удостоверения или повторная его выдача запрещается, за исключением временных удостоверений о годности гражданских воздушных судов, проходящих государственные и эксплуатационные испытания.

Правила определяют порядок исключения из реестра гражданских воздушных судов и погашения судовых документов. Так, свидетельство о государственной регистрации и удостоверение о годности к полетам воздушного судна, списанного приказом МГА в связи с авиационным происшествием или переданного другому ведомству или государству, теряют силу и в десятидневный срок возвращаются в Главную инспекцию МГА (Инспекцию по безопасности полетов МГА) для погашения.

Удостоверение о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила иностранным государством, где зарегистрировано это судно, признается действительным СССР при условии, что требования, в соответствии с которыми ему придана сила, удовлетворяют установленным в СССР требованиям (ст. 21 ВК СССР).

## **§ 9. Судовые документы**

На борту гражданского воздушного судна должны находиться судовые документы, вид и содержание которых определяются Законодательством страны регистрации. Судовые документы юридически удостоверяют владельца воздушного судна, право на его эксплуатацию, факт занесения воздушного судна в государственный реестр, годность судна к эксплуатации. В СССР установлено (ст. 18 ВК СССР), что на гражданском воздушном судне должны находиться следующие судовые документы:

1) свидетельство о регистрации судна;



- 2) удостоверение о годности судна к полетам;
- 3) бортовые журналы;
- 4) разрешение на бортовые радиостанции;
- 5) руководство по летной эксплуатации;
- 6) другие судовые документы, предусмотренные МГА.

Назначение свидетельства о регистрации и удостоверения о годности к полетам были рассмотрены выше.

Бортовые журналы. На воздушном судне их несколько: бортовой, технический, санитарный. В соответствии со ст. 34 Чикагской конвенции бортовой журнал должен включать данные о воздушном судне, его экипаже, о каждом полете, включая все события, происшедшие на борту. В СССР журнал по такой форме не предусмотрен.

Технический бортовой журнал (он называется «бортовой журнал приема-передачи самолета (вертолета)») предназначен для того, чтобы:

упорядочить ведение формуляров при полетах воздушных судов без бортмехаников в составе экипажа, а также при эксплуатации судов сменными экипажами;

установить порядок приема-передачи воздушных судов от экипажа к экипажу или от экипажа в АТБ и обратно;

фиксировать все дефекты воздушного судна, выявленные в полете;

фиксировать пополнение или убыль бортового имущества.

Порядок ведения «Бортового журнала приема-передачи самолета (вертолета)» определен инструкцией. Записи в журнале ведет бортмеханик (бортинженер), а если его нет в составе экипажа, то второй пилот (пилот). Контроль за правильностью ведения журнала осуществляет ведущий инженер АТБ, а также должностные лица при проверках технического состояния воздушного судна.

На борту воздушного судна должен находиться санитарный журнал самолета (вертолета), в котором отражаются результаты осмотра воздушного судна, предложения, а также отметка руководства об исполнении этих предложений.

Осмотры воздушного судна производятся санэпидстанцией УГА, санитарными работниками аэропортов, медицинскими работниками аэровокзалов в соответствии с «Инструкцией по контролю за санитарным состоянием самолетов и вертолетов гражданской авиации» и включают обследования непосредственно перед вылетом, в полете, после полета, после трудоемких регламентных работ, в период выполнения работ по техническому обслуживанию, поступления воздушного судна с завода, выполнения рейса по новой авиалинии, подготовки литерных рейсов.

Результаты осмотра заносятся в санитарный журнал. О всех выявленных нарушениях составляются акты и сообщается командиру авиапредприятия по принадлежности воздушного судна для принятия необходимых мер.

Санитарный журнал хранится у бортпроводника и выдается медицинским работникам аэропортов и инспектирующим лицам. Эксплуатация радиостанций, находящихся на борту воздушного судна, возможна только при наличии специального разрешения со стороны компетентных органов (разрешительная система). Непосредственно разрешение на бортовые радиостанции оформляется управлением гражданской авиации с санкции МГА (в МГА направляется анкета о годности радиостанции к эксплуатации). Разрешение на эксплуатацию бортовых радиостанций, как это записано в ст. 18 ВК СССР, может быть оформлено в свидетельстве о регистрации воздушного судна. В связи с тем, что в настоящее время свидетельство о регистрации и удостоверение о годности к полетам разделены, запись о разрешении на эксплуатацию радиостанции с указанием позывных радиосигналов производится в удостоверении о годности к полетам, а не в свидетельстве о регистрации.

Руководство по летной эксплуатации (РЛЭ) – основной технический документ, в котором должно содержаться: ограничения, действия в особых случаях полета, нормальные правила эксплуатации, летно-технические характеристики, другие сведения по летной эксплуатации и технике пилотирования. РЛЭ должно соответствовать Нормам летной годности воздушных судов, сертификату летной годности типа воздушного судна, техническому описанию, регламенту технического обслуживания и руководству по технической эксплуатации, а также документам общего назначения, определяющим правила выполнения полетов и организацию движения самолетов, метеорологического и аэродромного обеспечения. Общие требования к содержанию, построению, изложению и оформлению РЛЭ определяются ГОСТом.

К другим судовым документам, предусмотренным МГА, относятся паспорта и формуляры на самолет (вертолет), его двигатели, отдельные агрегаты, приборы и оборудование. Эти документы являются неотделимой частью воздушного судна в процессе его эксплуатации. Ответственность за ведение паспортов и формуляров несет планово-диспетчерский отдел АТБ.

## **Глава 2. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ**

### **§ 1. Понятие и классификация аэродромов**

Аэродромы и аэропорты – это специальные сооружения, предназначенные для обслуживания, приема и отправки воздушных судов, а также пассажиров, багажа, груза и почты, следующих воздушным транспортом.

ВК СССР определяет аэродром как «земельный или водный участок, специально оборудованный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов» (ст. 30).

Понятие «аэродром» включает в себя производные понятия «гидроаэродром» и «вертодром». Гидроаэродром – аэродром, специально предназначенный для гидросамолетов. Вертодром – аэродром, специально предназначенный для вертолетов. Аэродромы подразделяются на:

гражданские – находящиеся в ведении МГА, других министерств и ведомств, кооперативных и иных общественных организаций;

военные – находящиеся в ведении Министерства обороны, Комитета государственной безопасности, Министерства внутренних дел.

Гражданские аэродромы классифицируются в зависимости от выбранных признаков сходства и различия. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР подразделяет аэродромы:

по видам поверхности взлетно-посадочных полос (ВПП) – на аэродромы с искусственным покрытием (ИВПП), грунтовые (ГВПП), гидроаэродромы, снежные и ледовые;

по характеру использования – на постоянные и временные, дневного и круглосуточного действия;

по назначению – на трассовые, заводские, учебные и для выполнения авиационных работ;

по расположению к использованию – на базовые, промежуточные, вылета, назначения и запасные;

по высоте над уровнем моря и характеристике рельефа – на горные и равнинные;

по допуску и эксплуатации по минимумам для посадки – на категорированные и некатегорированные.

В зависимости от длины ВПП и несущей способности покрытий аэродромы подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д и Е. Размеры летных полос, концевых и боковых полос безопасности, рулежных дорожек, приаэродромной территории (в том числе полос воздушных подходов)

классифицированных аэродромов должны соответствовать Нормам годности к эксплуатации гражданских аэродромов.

Международная организация гражданской авиации классифицирует аэродромы международных воздушных линий на классы в соответствии с кодовыми обозначениями, состоящими из кодового номера и буквы (табл. 2). Кодовое обозначение состоит из двух элементов, которые относятся к летно-техническим характеристикам самолета и размерам. Элемент 1 является номером, основанным на расчетной для типа самолета длине летной полосы. Элемент 2 является буквой, основанной на размахе крыла самолета и расстояния между внешними колесами основных опор. Что касается прочности покрытия, то Приложение 14 к Чикагской конвенции содержит рекомендацию, о том, что ВПП должна выдерживать нагрузки, возникающие при движении самолетов, для которых она предназначена (подробнее см. В. А. Кияшко, Л. А. Макарова, А. Л. Павлов, В. Е. Паршаков. Аэропорты и их эксплуатация. ОЛАГА. Л. 1985. С. 10–14).

## **§ 2. Регистрация гражданских аэродромов**

Гражданские аэродромы, находящиеся в ведении МГА, кооперативных и иных общественных организаций, кроме временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок, подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских аэродромов Союза ССР, ведение которого возлагается на МГА (ст. 31 ВК СССР). Воздушный кодекс Союза ССР устанавливает порядок регистрации аэродромов, находящихся в ведении МГА, а также кооперативных и иных общественных организаций.

Регистрация гражданских аэродромов других министерств и ведомств, например Министерства авиационной промышленности СССР, производится этими министерствами и ведомствами. Аэродромы совместного базирования регистрируются теми министерствами, ведомствами и организациями, в ведении которых они находятся. Военные аэродромы, независимо от их ведомственной принадлежности, подлежат регистрации в реестре Министерства обороны (п. 13 Положения об использовании воздушного пространства СССР). Регистрация гражданских аэродромов имеет целью учет всех аэродромов МГА, а также юридическое оформление права владения и эксплуатации данного аэродрома.

Порядок государственной регистрации аэродромов и выдачи свидетельств о регистрации, а также порядок учета временных аэродромов, аэродромов для обеспечения авиационных работ и посадочных площадок определен утвержденными МГА Правилами.

Основанием для регистрации являются:

приказ МГА (начальника УГА) об открытии полетов для вновь построенных аэродромов;  
технический паспорт аэропорта с приложением графических материалов;  
акт технического рейса.

В соответствии с перечисленными выше документами аэродром заносится в Государственный реестр и выдается свидетельство о регистрации и годности к эксплуатации аэродрома. Свидетельство включает фактически два документа: свидетельство о регистрации аэродрома с указанием названия аэродрома, его местонахождения, владельца и назначение аэродрома, а также удостоверение о годности аэродрома к эксплуатации, в котором отражается класс аэродрома, для эксплуатации каких воздушных судов аэродром пригоден, в каких условиях он годен к эксплуатации, основание выдачи и срок действия удостоверения, а также те изменения, которые произошли в период эксплуатации аэродрома.

Свидетельство о регистрации и годности к эксплуатации аэродрома выдается на 5 лет (для аэродромов класса А, Б, В) и на 3 года (для аэродромов класса Г, Д, Е).

Временные аэродромы, аэродромы для обеспечения авиационных работ и посадочные площадки в Государственный реестр гражданских аэродромов не заносятся. Однако они подлежат обязательному учету. Порядок учета этих аэродромов определен Правилами

государственной регистрации аэродромов и предусматривает следующее. Постоянные аэродромы (вертодромы), предназначенные для выполнения авиационных работ, заносятся в журнал учета с выдачей свидетельства о годности к эксплуатации. Учет ведет авиапредприятие (объединение). Основанием для выдачи свидетельства является инструкция по производству полетов на данном аэродроме, кроки аэродрома.

Свидетельству присваивается порядковый номер записи в журнале учета. Срок действия свидетельства при наличии ИВПП – 2 года (ГВПП – 1 год). Продление срока действия свидетельства производится командиром авиапредприятия на основании акта технического обследования с участием владельца аэродрома. Свидетельство хранится у владельца аэродрома (колхоза, совхоза и др.) и возвращается в авиапредприятие при ликвидации аэродрома (вертодрома).

### **§ 3. Допуск гражданских аэродромов к эксплуатации**

Каждый гражданский аэродром может быть допущен к эксплуатации лишь после того, как будет установлено, что он соответствует нормам годности к эксплуатации аэродромов (ст. 32 ВК СССР).

Нормы годности к эксплуатации в СССР гражданских аэродромов (НГЭА СССР) содержат минимальные государственные требования к гражданским аэродромам. Их задача – обеспечить безопасность полетов воздушных судов. В нормах годности определяются правила и принципы классификации аэродромов, требования к их маркировке, радио- и светотехническому оборудованию, электроснабжению, аварийно-спасательным средствам.

Соответствие аэродрома нормам годности обязательно для допуска к эксплуатации при метеоминимуме для посадки I, II, III категорий ИКАО. Документом, удостоверяющим соответствие аэродрома нормам годности и специальным требованиям заказчика в ожидаемых условиях, является сертификат годности аэродрома к эксплуатации. Сертификат годности, а также дополнения к сертификату выдает Госавиарегистр СССР.

Сертификация гражданских аэродромов производится в порядке, определенном «Положением о правилах сертификации и контроля за соответствием гражданских аэродромов действующим нормам годности к эксплуатации в СССР».

Наряду с сертификацией аэродромов предусмотрена сертификация оборудования аэропортов, аэродромов и воздушных трасс. Сертификация оборудования – установление его соответствия требованиям действующих норм годности к эксплуатации в СССР. Сертификация производится в соответствии с Правилами, в которых определяются этапы проектирования и разработки оборудования, его испытания (заводские, эксплуатационные и государственные), порядок оформления и выдачи сертификата годности оборудования к эксплуатации, серийного производства, эксплуатации и ремонта, а также порядок контроля за соответствием комплектующих изделий нормам годности, в том числе импортируемого и экспортируемого оборудования. В Правилах приводится перечень сертифицируемого Госавиарегистром СССР основного оборудования аэропортов, аэродромов и воздушных трасс СССР, формы сертификационных документов, перечень документации, необходимой для получения временного сертификата годности оборудования к эксплуатации.

Подготовка и допуск аэродромов к эксплуатации при минимумах I, II и III категорий производятся в соответствии с Правилами, устанавливаемыми МГА и согласованными с Госавиарегистром СССР. Правила определяют порядок планирования, строительства, проверки, приемки, оформления и допуска к эксплуатации аэродромов, оборудованных комплексом средств для обеспечения посадки самолетов при метеоминимуме I, II, III категорий.

#### **§ 4. Приаэродромная территория и район аэродрома**

На приаэродромной территории и в районе аэродрома выполняются наиболее сложные этапы полета – взлет и посадка воздушных судов, а также осуществляется обеспечение полетов, управление воздушным движением.

Приаэродромная территория – это территория, предназначенная для обеспечения взлета, маневрирования в районе аэродрома, захода на посадку и посадки воздушных судов. Приаэродромная территория в плане представляет условный прямоугольник. Общая длина и ширина приаэродромной территории зависит от класса аэродрома и соответствует данным, указанным в табл. 3.

Особое значение для обеспечения безопасности полетов на приаэродромной территории имеют полосы воздушных подходов, включающие воздушное пространство на участках земной (водной) поверхности в установленных границах, примыкающих к концам летной полосы и расположенных в направлении продолжения ее оси. На этих участках воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку.

В пределах полос воздушных подходов не допускается расположение зданий и сооружений, связанных с массовым скоплением людей (культурно-просветительные, жилые и т. п.), а также складов нефтепродуктов, взрывчатых веществ и других взрывоопасных материалов.

Соблюдение требований безопасности полетов воздушных судов при согласовании строительства в пределах приаэродромной территории включает:

ограничение высоты искусственных препятствий;

устранение помех в работе средств УВД, радионавигации и посадки. Если проектируемые сооружения попадают в рабочие секторы, радиообъектов аэропорта, необходимо учитывать возможность их влияния на работу радиосредств. Разрешение на строительство или реконструкцию таких сооружений должно даваться при условии, если будет гарантирована устойчивая работа средств радиоэлектротехнического обеспечения полетов;

устранение иных явлений (фактов), влияющих на безопасность полетов. К таким факторам относятся: скопления птиц в районе аэродрома, выброс дыма и газов, ухудшение видимости и т.д.

Статья 34 ВК СССР особо выделяет требования учета возможных вредных физических воздействий на здоровье населения.

К таким вредным воздействиям прежде всего относится воздействие шума авиационных двигателей.

Действующий ГОСТ 22283–76 «Шум авиационный» устанавливает максимально допустимые уровни шума на вновь проектируемых территориях жилой застройки городов и поселков городского типа вокруг вновь проектируемых аэродромов и аэропортов при взлете, пролете и посадке воздушных судов, при опробовании двигателей на аэродроме, при производстве полетов, а также устанавливает методы измерения шума.

На территории жилой застройки городов и поселков городского типа максимальные уровни звука (LA) при взлете, посадке и пролете и эквивалентные уровни звука (LЭКВ), включая опробование двигателей, не должны превышать значений, указанных в табл. 4.

Допускается превышение в дневное время установленного уровня звука LA на значение не более 10 дБА для аэродромов класса А и Б (аэропортов 1 и 2-го класса) и для заводских аэродромов, но не более 10 пролетов в один день.

В Руководстве по учету в проектах планировки и застройки городов требований снижения уровней шума (М., Стройиздат, 1984) определены кривые максимальных уровней шума (звука) в L, дБА при взлете и посадке с поправками применительно к группе самолетов (по типам воздушных судов).

Важное место в снижении шума занимает проблема проектирования и постройка новых типов воздушных судов, соответствующих по шуму требованиям ГОСТов (7228–78 и 23023–78) с учетом Приложения 16 ИКАО.

Одним из эффективных способов устранения неблагоприятного воздействия шума воздушных судов является регламентация размещения густонаселенных районов, зон массового отдыха населения и других структурных элементов городов и прилегающих к ним районов аэродромов.

Наставление по аэродромной службе (НАС ГА) определяет порядок рассмотрения, согласования и контроля за строительством зданий и сооружений на приаэродромных территориях, воздушных трассах и МВД.

Размещение в районе аэродромов зданий, сооружений, линий связи, высоковольтных линий электропередачи, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов или создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств аэродромов должно быть согласовано с МГА (другими министерствами и ведомствами, в ведении которых находятся аэродромы). Согласованию подлежат также проектирование, строительство, расширение, реконструкция и техническое перевооружение: объектов, размещаемых в границах полос воздушных подходов, а также за пределами этой территории в радиусе 10 км от контрольной точки аэродрома (КТА);

объектов, имеющих высоту 50 м и более относительно высоты аэродрома и размещаемых в радиусе от 10 до 30 км от КТА;

радиотехнических и других объектов, размещаемых вблизи аэродрома или радионавигационных устройств воздушных трасс;

объектов высотой 100 м и более независимо от места их размещения;

карьеров и других объектов в районе аэродромов, где намечаются взрывоопасные работы;

промышленных предприятий с выбросом дымов и газов, сооружений водного хозяйства и других, ухудшающих видимость в районе аэродрома.

Согласование утрачивает силу, если согласующие организации не приступили к его реализации в течение 5 лет.

Развитие городов и других населенных пунктов в пределах приаэродромной территории согласовывается с соблюдением требований безопасности полетов и с учетом зон воздействия авиационного шума. Порядок согласования размещения объектов с органами МГА определен НАС ГА.

На землях, прилегающих к территории аэродромов на расстоянии 15 км, запрещается размещение мест концентрированных выбросов пищевых отходов, свалок, строительство звероводческих, животноводческих ферм, скотобоев, способствующих массовому скоплению птиц.

## **§ 5. Маркировка аэродромов и высотных препятствий**

Маркировка аэродромов взлетно-посадочных полос (ВПП) производится как в целях опознания их с воздуха и ориентировки экипажей, так и для обеспечения безопасности взлетно-посадочных операций и руления воздушных судов. Правила маркировки аэродромов определены НАС ГА. Они должны соответствовать требованиям НГЭА СССР, а также Приложению 14 ИКАО.

Маркировка искусственных покрытий аэродромов (искусственной взлетно-посадочной полосы – ИВПП, рулежной дорожки – РД, мест стоянок – МС и перронов) обязательна для аэродромов всех классов и производится по утвержденной схеме. Схема определяет расположение, размеры и количество маркировочных знаков на ИВПП, а также цифрового знака, обозначающего посадочный магнитно-путевой угол (ПМПУ) рабочего направления ИВПП.

На ИВПП маркировочными знаками обозначаются: порог, цифровое значение ПМПУ, продольная ось, зона приземления, фиксированное расстояние и край. Параллельные ИВПП со стороны захода на посадку маркируются дополнительно латинскими буквами «L» (левая) и «R» (правая). При наличии пересекающихся ИВПП маркировка главной ИВПП сохраняется, а вспомогательной прерывается.

В международных аэропортах, а также на ИВПП, оборудованных для эксплуатации по минимумам I, II и III категории, маркировка края ИВПП выполняется в виде двух сплошных линий шириной 0,9 м, каждую из которых располагают вдоль боковой границы ИВПП на расстоянии 3 м от знаков маркировки порога и 1 м от кромки покрытия.

На грунтовых аэродромах ГВПП, РД, МС и перроны оборудуются переносными маркировочными знаками. К числу таких знаков относятся знак центра полосы, пограничные знаки, посадочный знак «Т», знак зоны приземления, угловые знаки, входной знак боковых границ КПБ, осевой знак КПБ, знак подхода РД и МС, а также перрон оборудуются пограничными знаками и знаками, обозначающими номера РД и МС.

На временных аэродромах и аэродромах использования авиации в народном хозяйстве в качестве пограничных знаков могут применяться флажки белого или красного цвета. Предусмотрены специальные правила дневной маркировки вертодромов и посадочных площадок.

Основные требования к маркировке зданий и сооружений в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов определены НАС ГА на основе ВК СССР.

Все препятствия, подлежащие маркировке, подразделяются: на препятствия, расположенные на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс. Препятствия могут быть постоянными и временными. К постоянным препятствиям относятся стационарные сооружения с постоянным месторасположением, к временным – высотные сооружения, установленные на определенный срок (строительные краны и леса, буровые вышки, опоры временных электропередач и т.д.). Дневные и ночные маркировочные знаки устанавливаются на все неподвижные постоянные и временные объекты.

Необходимость и характер дневной и ночной маркировки проектируемых зданий и сооружений определяется в каждом конкретном случае соответствующим органом МГА при согласовании строительства. Маркировочные знаки размещаются владельцами зданий и сооружений за свой счет в соответствии с установленными НАС ГА правилами.

## **§ 6. Аэропорты**

Аэропорт – это «комплекс сооружений, предназначенный для приема и отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок, имеющий для этих целей аэродром, аэровокзал и другие наземные сооружения и необходимое оборудование» (ст. 30 ВК СССР).

Правовой статус аэропортов СССР различен. Ряд крупных аэропортов СССР (например, аэропорт г. Сочи) является самостоятельным предприятием, действующим на основании Закона о государственном предприятии. Однако основная масса аэропортов имеет статус структурных единиц, входящих в состав управлений гражданской авиации (производственных объединений), либо статус подразделения объединенного авиационного отряда (эскадрильи).

Назначение аэропорта состоит в том, чтобы обеспечить:

прием, отправку и обслуживание воздушных судов;  
обслуживание воздушных перевозок и авиационных работ;  
эксплуатацию и обслуживание аэродрома, аэровокзала и других наземных сооружений и оборудования.

Таким образом, аэропорт, как правило, не осуществляет воздушных перевозок или авиационных работ, а лишь обслуживает воздушные суда и клиентуру авиационных

предприятий, объединений или управлений гражданской авиации (перевозчиков или подрядчиков авиационных работ). Поэтому самостоятельный аэропорт может быть теоретически назван авиапредприятием только в том случае, если он имеет парк воздушных судов, посредством которых осуществляет воздушные перевозки или авиаработы.

Аэропорты подразделяются на аэропорты союзного значения, аэропорты местных воздушных линий (МВЛ) и международные аэропорты.

Аэропорт союзного значения – аэропорт, в котором основной объем перевозок осуществляется по воздушным трассам СССР, соединяющим крупные административные и культурные центры СССР.

Аэропорт местных воздушных линий – аэропорт, в котором основной объем перевозок осуществляется по местным воздушным линиям, соединяющим населенные пункты, расположенные на территории одного управления гражданской авиации.

Аэропорт международный – аэропорт, выделенный для приема, выпуска и обслуживания воздушных судов, выполняющих международные полеты. Международный аэропорт имеет пункты пограничного, таможенного и карантинного контроля.

По объему перевозок аэропорты делятся на пять классов (табл. 5).

Аэропорты с годовым объемом пассажирских перевозок более 10 млн. человек относятся к внеклассным, а с годовым объемом менее 100 тыс. человек – к неклассифицированным.

Аэропорты должны иметь регулярное сообщение с ближайшими городами и другими населенными пунктами. На исполкомы местных Советов народных депутатов возложена обязанность обеспечивать регулярное движение пассажирского транспорта, телефонную связь, благоустройство и эксплуатацию подъездных дорог к аэропортам (ст. 38 ВК СССР).

## **§ 7. Отвод земель под строительство аэродромов и аэропортов**

Отвод земельных участков для нужд гражданской авиации производится в соответствии с Основами земельного законодательства Союза ССР и союзных республик, Земельным кодексом РСФСР (земельными кодексами других союзных республик), Положением о землях транспорта, другими нормативными актами.

К землям воздушного транспорта относятся земли, занятые аэропортами, вертодромами, заводами ГА, жилыми, служебными, культурно-бытовыми помещениями и другими объектами, имеющими специальное назначение по обслуживанию воздушного транспорта.

Размеры земельных участков, представляемых для нужд воздушного транспорта, определяются утвержденными в установленном порядке нормами или проектно-технической документацией. Например, Госстроем СССР утверждены и введены в действие Нормы отвода земель для аэропортов. В частности для аэродромов класса А размер земельного участка определен до 255 га и обособленных сооружений до 32 га; класса Б, соответственно, до 200 га и 28 га и т. д.

В целях обеспечения безопасности взлета, посадки и других маневров воздушных судов устанавливаются охранные зоны. К ним относятся приаэродромные территории и входящие в них полосы воздушных подходов.

Предприятия и организации ГА, которым отводятся земельные участки, возмещают землепользователям убытки и потери сельскохозяйственного производства, связанные с изъятием земель для строительства аэродромов и других объектов гражданской авиации.

В процессе эксплуатации аэропортов запрещается увеличивать размеры отводимых земельных участков против существующих норм.

Авиапредприятия обязаны выполнять установленные требования по охране окружающей среды. Основными задачами при эксплуатации аэродромов являются: сохранение почвенного покрова (растительного слоя) земли, бережное и рациональное ее использование, предупреждение загрязнения поверхностных и подземных вод стоками



ливневых и талых вод с искусственных покрытий аэродромов. Контроль степени загрязнения поверхностных ливневых и талых сточных вод осуществляется санитарно-эпидемиологическими службами авиапредприятия (объединения).

## **Раздел IV. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ**

### **Глава 1. ПОНЯТИЕ И КЛАССИФИКАЦИЯ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА**

Термин «авиационный персонал» впервые введен в советское воздушное законодательство Воздушным кодексом Союза ССР 1983 г.

В соответствии со ст. 7 ВК СССР к авиационному персоналу относятся работники гражданской авиации, деятельность которых непосредственно направлена на осуществление целей использования гражданской авиации. Эти работники должны в соответствии с занимаемой должностью иметь специальную подготовку.

Таким образом, авиационный персонал подразделяется на две группы:

- 1) выполняющий свои функции в полете (экипаж воздушного судна);
- 2) выполняющий свои функции на земле (наземный персонал).

К 1-й группе относится: летный состав; обслуживающий персонал.

Ко 2-й группе относится персонал, осуществляющий: управление воздушным движением; наземное обслуживание воздушных судов (инженерно-технический персонал).

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам авиационного персонала по утвержденному перечню присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство. Определенные категории авиационного персонала (летный состав, другие члены экипажа воздушного судна, диспетчера УВД, инженерно-технический персонал по технической эксплуатации судов и др.) должны отвечать установленным требованиям по состоянию здоровья.

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

#### **§ 1. Понятие и состав экипажа гражданского воздушного судна**

Специфика правового положения авиационного персонала, входящего в состав экипажа воздушного судна, предопределяет наличие норм, регулирующих деятельность экипажа и составляющих один из важнейших институтов воздушного права, который требует отдельного рассмотрения.

Экипаж гражданского воздушного судна – лица, которым в установленном порядке поручено выполнять определенные обязанности по управлению и обслуживанию воздушного судна в полете.

Экипаж воздушного судна состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала.

Деление экипажа на летный и обслуживающий персонал имеет принципиальное значение. Летный состав выполняет обязанности, связанные с управлением воздушного судна в полете.

К летному составу экипажа относятся лица, имеющие специальную подготовку и свидетельство на право летной эксплуатации воздушных судов и их оборудования: пилоты, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели, а также бортоператоры, выполняющие специальные работы.

Обслуживающий персонал не выполняет функций, связанных с управлением воздушным судном в полете. Он комплектуется в зависимости от назначения воздушного судна и условий полета. К обслуживающему персоналу экипажа относятся бортопроводники, бортоператоры транспортных самолетов и другие специалисты, перечень которых устанавливается МГА. Так, при испытательных полетах и полетах для научно-исследовательских целей в состав экипажа могут включаться инженеры и другие специалисты.

Состав экипажа определяется приказом министра гражданской авиации в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации. Полет воздушного судна при неполном составе экипажа не допускается (ст. 22 ВК СССР).

Порядок формирования экипажей воздушных судов определяется НПП ГА, Руководством по организации летной работы в гражданской авиации.

В состав экипажа могут включаться проверяющие и стажеры, количество которых ограничено. По общему правилу, в состав экипажа разрешается включать не более одного проверяющего и одного стажера из лиц летного состава. НПП ГА определяет порядок выполнения полетов с проверяющим в составе экипажа.

## **§ 2. Общие требования к экипажам воздушных судов**

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

В соответствии со ст. 23 ВК СССР в состав экипажей гражданских воздушных судов СССР могут входить лишь граждане СССР. Изъятия из этого правила могут устанавливаться в порядке, определяемом Советом Министров СССР. На международных воздушных линиях включение иностранцев в состав экипажей советских воздушных судов может производиться в соответствии с межправительственными соглашениями между СССР и иностранным государством. При эпизодических полетах в страны, с которыми СССР не имеет соглашений о регулярном воздушном сообщении, может назначаться экипаж сопровождения (обычно штурман и бортрадист) из числа граждан того государства, над территорией которого будет осуществляться данный полет.

Должности летного состава на гражданских воздушных судах могут быть заняты лицами не моложе 18 лет. Право занимать должности летного состава связано с достижением совершеннолетия, гражданской дееспособности по закону (ст. 8 Основы гражданского законодательства; ст. 11 ГК РСФСР).

Воздушный кодекс Союза ССР устанавливает, что летный состав и обслуживающий персонал экипажа должны отвечать по состоянию здоровья установленным требованиям. В гражданской авиации действует Положение о медицинском освидетельствовании. Пригодность к летной работе по состоянию здоровья определяется врачебно-летными экспертными комиссиями гражданской авиации (ВЛЭК). Перед полетом производится предполетный медицинский контроль, который проходят все члены экипажа, в том числе командно-инструкторский и инспекторский состав. Порядок прохождения предполетного контроля определен специальной инструкцией МГА.

Воздушный кодекс Союза ССР определяет требования к подготовке экипажей воздушных судов (ст. 7). Эти требования детализируются в Положении о присвоении класса квалификации и выдаче свидетельств специалистам гражданской авиации.

## **§ 3. Классификация и свидетельства летного состава**

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам летного состава присваивается класс и выдается соответствующее свидетельство.

Классификация летного состава производится в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов, грамотной эксплуатации авиационной техники, правильного подбора и распределения специалистов в соответствии с их квалификацией, последовательного и систематического повышения квалификации и профессионального уровня специалистов, правильного применения системы заработной платы в зависимости от квалификации, знаний и трудового стажа специалистов.

Порядок присвоения классов определен Положением о присвоении класса, квалификации и выдаче свидетельств специалистам гражданской авиации (в дальнейшем Положение о

присвоении класса). Этим Положением предусмотрено четыре класса для пилотов (4, 3, 2 и 1-й класс) и три класса для остальных членов летного состава экипажа (3, 2 и 1-й класс).

Определение уровня квалификации и присвоение класса производится Высшей квалификационной комиссией (ВКК) МГА и Местными квалификационными комиссиями (МКК) управлений ГА, производственных объединений, авиапредприятий, учебных заведений и НИИ ГА.

Присвоение класса и выдача свидетельств летному составу производится по схеме, установленной Положением о присвоении класса (приложение 1). В схеме указывается: класс специалиста, где проходит проверку специалист и кто присваивает класс, кто утверждает решение квалификационной комиссии; кто и на основании какого документа выдает свидетельство.

Положение о присвоении класса содержит требования к кандидатам на присвоение класса. Эти требования включают:

наличие специального образования;

знание специальных дисциплин;

наличие определенных умений и навыков;

наличие квалификации (класс воздушного судна, на котором летает кандидат, его класс, занимаемая должность);

общий безаварийный налет, в том числе самостоятельно, ночью, в качестве командира воздушного судна);

допуск к полетам по определенным метеоминимумам;

наличие положительной аттестации.

Положение предусматривает случаи, когда специалист может быть понижен в классе. Право понижать в классе предоставлено ВКК в отношении всех специалистов ГА и МКК в отношении специалистов, которым МКК правомочна присваивать класс. МКК имеет право выходить с ходатайством перед ВКК о понижении в классе специалистов, прошедших классификацию в ВКК, в случаях выявления уровня подготовки и практических навыков, не отвечающих установленным требованиям.

Лицам летного состава выдаются свидетельства, которые они должны иметь при себе при исполнении служебных обязанностей.

МГА в соответствии с требованиями ВК СССР, а также с учетом стандартов и рекомендаций Приложения 1 ИКАО, определило форму и порядок заполнения свидетельств.

Свидетельство состоит из 14 пунктов, обозначаемых римскими цифрами, которые заполняются на русском языке, без исправлений и помарок:

I – название государства;

II – название свидетельства;

III – серийный номер свидетельства, присвоенный полномочным органом;

IV – фамилия, имя, отчество владельца;

V – адрес владельца;

VI – национальность владельца;

VII – подпись владельца;

VIII – основание и, где это необходимо, условия, на которых выдано свидетельство;

IX – отметка, касающаяся срока действия свидетельства и разрешения владельцу пользоваться правами, предусмотренными свидетельством;

X – подпись должностного лица, выдавшего свидетельство, и дата выдачи;

XI – печать или штамп полномочного органа, выдавшего свидетельство;

XII – квалификационные отметки. Например, вид, класс и тип воздушного судна и т.д.;

XIII – примечания, то есть специальные отметки, касающиеся ограничений, и отметки о предоставляемых правах;

XIV – любые другие сведения по усмотрению государства, выдавшего свидетельство.

Положение о присвоении классов определяет порядок заполнения и оформления свидетельств специалистам гражданской авиации, а также порядок их выдачи.

Срок действия квалификационной отметки в свидетельстве летного состава устанавливается один год. По истечении срока действия свидетельство подлежит продлению на срок не более одного года.

Продление срока действия свидетельства (подтверждение класса) производится на основании результатов проверки знаний по специальным дисциплинам и практической работы в соответствии с требованиями Положения о присвоении класса после прохождения медицинского освидетельствования во ВЛЭК на предмет допуска к полетам по состоянию здоровья. Проверку производит МКК по месту работы специалиста или ВКК. Продление свидетельства без проверки квалификации и заключения ВЛЭК запрещается.

#### **§ 4. Права и обязанности командира воздушного судна и других членов экипажа**

Правовое положение командира воздушного судна и других членов экипажа определяется нормами советского трудового права, административного права, гражданского права и другими отраслями советского права.

Права и обязанности членов экипажа, находящихся в трудовых отношениях с авиапредприятием, определяются условиями трудового договора, положением о рабочем времени и времени отдыха, внутренним трудовым распорядком и т.д. Нормы административного права предусматривают право командира воздушного судна, в соответствии со ст. 91 ВК СССР, произвести досмотр пассажиров, багажа и ручной клади в полете, независимо от согласия пассажира, если это необходимо в целях обеспечения безопасности полета, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа. В этом случае командир воздушного судна выступает в качестве представителя власти.

Права, обязанности и ответственность членов экипажа разнообразны и определены в различных нормативных актах: ВК СССР, Положении об использовании воздушного пространства СССР, ОПП, НПП ГА, РЛЭ, наставлениях, положениях, правилах. Поэтому для их анализа необходима классификация.

По содержанию права, обязанности и ответственность можно разделить на общие и специальные:

общие – функции членов экипажа, которые не связаны с выполнением определенных задач при выполнении полетного задания. Так, командир воздушного судна обязан: знать и выполнять требования НПП ГА, РЛЭ и другие нормативные акты; быть дисциплинированным, постоянно повышать свои специальные знания, квалификацию; организовать работу членов экипажа на земле и в полете в соответствии с требованиями руководящих документов по обеспечению безопасности и регулярности полетов;

специальные – функции, связанные с выполнением конкретных задач в полете (руление, взлет, набор высоты, полет по маршруту и т. д.).

По субъектам права, обязанности и ответственность членов экипажа можно разделить на: права, обязанности и ответственность командира воздушного судна, второго пилота, штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста, бортпроводника, проверяющих.

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

Командиром воздушного судна может быть только лицо, имеющее специальность пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном данного типа.

Требования к командирам воздушных судов определяются МГА. Командир воздушного судна непосредственно подчиняется командиру подразделения, а также другим вышестоящим прямым начальникам. В специальном отношении при выполнении полетного задания он подчиняется: в аэропортах – начальнику аэропорта или лицу его заменяющему; в полете – должностному лицу непосредственно осуществляющему управление воздушным движением в данном районе.

Правовое положение командира воздушного судна определяется ВК СССР, НПП ГА, РЛЭ и рядом других нормативных актов. Права и обязанности включают:

вопросы, связанные с подготовкой воздушного судна и экипажа к полету;

выполнение полета;

руководство деятельностью членов экипажа;

поддержание порядка и дисциплины на борту воздушного судна;

обеспечение безопасности находящихся на воздушном судне лиц и сохранности имущества;

осуществление воспитательной работы с членами экипажа;

обеспечение высокой профессиональной подготовки и дисциплины членов экипажа.

Основные права и обязанности командира воздушного судна определены Воздушным кодексом Союза ССР. Так, в ст. 25 ВК СССР подчеркивается право командира воздушного судна принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке воздушного судна;

в пределах своей компетенции отдавать любому лицу, находящемуся на борту, распоряжения, которые подлежат беспрекословному выполнению;

принимать все необходимые меры к лицам, которые своими действиями создают угрозу безопасности полета и не подчиняются его распоряжениям.

В случае опасности или бедствия командир воздушного судна обязан принять меры к сохранению жизни и здоровья людей, а также находящегося на судне имущества (ст. 26 и 27 ВК СССР). При этом он имеет право в полете сливать топливо, сбрасывать багаж, груз и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полета и посадки. В случае бедствия никто из членов экипажа не имеет права покидать воздушное судно без разрешения командира. Командир оставляет судно последним. Это требование вытекает из основного положения о том, что командир несет всю полноту ответственности за пассажиров и экипаж.

Перед командиром воздушного судна потерпевшего бедствие помимо спасания жизни людей может встать задача обеспечения сохранности судна и находящегося на нем груза.

Для этого в ряде случаев требуется заключение соглашений с различными организациями. В этой связи возникает вопрос о правомочиях командира воздушного судна на подобные соглашения. Воздушный кодекс Союза ССР (ч. 4 ст. 26) представляет командиру судна право заключать от имени авиапредприятия соглашения о транспортировке воздушного судна, багажа, груза и почты и принимать другие вызываемые обстоятельствами меры (например, соглашения о реализации через торгующие организации скоропортящихся грузов). Для заключения таких соглашений от командира не требуется каких-либо доверенностей, так как он имеет на это право в силу служебного положения.

Важная обязанность командира воздушного судна закреплена в ст. 27 ВК СССР: «Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного или морского судна, либо судна внутреннего плавания или обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, поскольку он может это сделать без опасности для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место бедствия и сообщить о бедствии органу управления воздушным движением». Закон не устанавливает форм и способов оказания такой помощи.

Правовое положение командира воздушного судна детализируется в нормативных актах, изданных на основе и во исполнение ВК СССР.

Правовое положение остальных членов экипажа 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 и должностными инструкциями.

Второй пилот является членом экипажа, подготовленным для выполнения любых функций по пилотированию воздушного судна, кроме функций командира воздушного судна. Он является основным помощником и заместителем командира, его роль особенно важна при пилотировании современных воздушных судов. Второй пилот обязан владеть техникой пилотирования и самолетовождения в такой степени, чтобы обеспечить безопасное выполнение полета в случае, если командир воздушного судна по состоянию здоровья или другим причинам не может в полете выполнять свои обязанности. Он имеет право управлять воздушным судном на всех этапах полета после прохождения соответствующей подготовки и с разрешения командира воздушного судна. На второго пилота возлагаются определенные обязанности по подготовке воздушного судна к полету (контроль за размещением загрузки, предполетный осмотр воздушного судна и т. д.). При отсутствии в составе экипажа штурмана, бортрадиста второй пилот выполняет ряд функций этих членов экипажа.

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

Права и обязанности бортинженера (бортмеханика) и бортрадиста также определены НПП ГА и соответственно НТЭРАТ ГА и НС ГА. Бортинженер обеспечивает исправность и правильное обслуживание авиационной техники в соответствии с руководствами и регламентами, определяющими порядок летний и технической эксплуатации воздушных судов данного типа. Поддержание устойчивости радиосвязи самолета с аэропортом и службами УВД является функцией бортрадиста.

Обслуживание пассажиров на борту воздушного судна осуществляется бортпроводниками. Может назначаться бортпроводник, который является ответственным за принятую на борт коммерческую загрузку.

Для проверки техники пилотирования, а также знания летным составом возложенных на них обязанностей в состав экипажа на время полета могут включаться проверяющие, которыми являются должностные лица из командно-летного состава, имеющие допуск к инструкторской работе на данном типе воздушного судна. Лицо командно-летного (инспекторского, инструкторского) состава – пилот, включенный в состав экипажа в качестве проверяющего, является старшим на борту воздушного судна и несет полную ответственность за безопасность полета независимо от того, управляет ли он воздушным судном лично или передал управление проверяемому пилоту (пилотам). Проверяющий (инструктор) – пилот при выполнении производственного полета определяет свое место в кабине экипажа в зависимости от целей проверки и программы подготовки летного состава.

Включенный в состав экипажа проверяющий по специальности (кроме пилота) подчиняется командиру воздушного судна, выбирает место в кабине по своему усмотрению и несет ответственность за выполнение экипажем работы и обеспечение безопасности полета по своей специальности.

## **§ 5. Возмещение вреда, причиненного членам экипажа**

Предприятия, учреждения, организации несут в соответствии с законодательством Союза ССР и союзных республик материальную ответственность за ущерб, причиненный рабочим и служащим увечьем или иным повреждением здоровья, связанным с исполнением ими своих трудовых обязанностей (ст. 67 Основ трудового законодательства, ст. 159 КЗоТ РСФСР).

Правила возмещения ущерба, причиненного рабочим и служащим увечьем, либо иным повреждением здоровья, связанного с исполнением ими трудовых обязанностей, утверждены постановлением Совета Министров СССР от 03.07.84 и инструкцией о порядке применения указанных Правил, утвержденной Госкомтрудом СССР и ВЦСПС от 13.02.85. При применении ст. 67 Основ трудового законодательства и ст. 159 КЗоТ РСФСР следует руководствоваться Основами гражданского законодательства (гл. 12) и ГК РСФСР (гл. 40). Отдельные вопросы применения законодательства о возмещении вреда разъяснены в постановлении пленума Верховного Суда СССР от 05.09.86 «О судебной практике по делам о возмещении вреда, причиненного повреждением здоровья».

Порядок возмещения вреда, причиненного членам экипажа, определен ст. 29 ВК СССР: «В случае увечья или иного повреждения здоровья члена экипажа воздушного судна СССР, наступившего в связи с исполнением членом экипажа своих служебных обязанностей при взлете, полете или посадке воздушного судна, организация, которой принадлежит воздушное судно на праве оперативного управления или собственности, обязана возместить потерпевшему вред в части, превышающей сумму получаемого им пособия или назначенной ему после повреждения его здоровья и фактически получаемой им пенсии, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего.

В случае смерти члена экипажа воздушного судна СССР, наступившей в связи с исполнением членом экипажа своих служебных обязанностей при взлете, полете или посадке воздушного судна, по тем же правилам производится возмещение вреда нетрудоспособным лицам, состоявшим на иждивении умершего или имевшим ко дню его смерти право на получение от него содержания, а также ребенку умершего, родившемуся после его смерти».

Основанием для наступления обязанности владельца воздушного судна возместить вред, причиненный члену экипажа в соответствии со ст. 29 ВК СССР, будут следующие обстоятельства, взятые в их совокупности:

1. Вред возмещается только членам экипажа воздушного судна. К членам экипажа относятся проверяющие и стажеры (помимо проверяющих и стажеров НПП ГА предусматривает включение в экипажи воздушных судов должностных лиц, не имеющих допуска к выполнению полетов на воздушных судах данного типа. Они могут включаться в задание на полет с правом нахождения в кабине экипажа).
2. Возмещается вред, причиненный членам экипажа в связи с исполнением служебных обязанностей. Документом, дающим право командиру воздушного судна на выполнение полета, является задание на полет.
3. Вред причинен при взлете, полете или посадке, то есть в период от начала взлета до окончания пробега после посадки. Руление в этот период не включается.
4. Не подлежит возмещению вред, если он возник вследствие умысла потерпевшего. Умысел состоит в том, что член экипажа своими действиями (бездействием) причинил повреждение здоровья (смерть), желая наступления этих последствий. Например, застрелился в полете. Неосторожная вина потерпевшего (в том числе и грубая неосторожность) не учитывается и ст. 458 ГК РСФСР не применяется.

Возмещение ущерба потерпевшему члену экипажа назначается в случае утраты им профессиональной трудоспособности (полностью или частично). При этом необязательно, чтобы работнику была определена группа инвалидности.