

Глава 1. ВВЕДЕНИЕ

1. Советское воздушное право является составной частью советского социалистического права, которое регулирует все стороны общественной жизни в нашей стране.

2. Право представляет собой надстройку над базисом, экономическим строем общества. Классическое определение сущности буржуазного права дали К. Маркс и Ф. Энгельс в «Манифесте коммунистической партии». Они писали: «Ваше право, есть лишь возведенная в закон воля вашего класса, воля, содержание которой определяется материальными условиями жизни вашего класса». [1]

В обществе, разделенном на антагонистические классы, право есть возведенная в закон воля господствующего класса. Социалистическое право – это возведенная в закон воля рабочего класса, которая служит интересам всех трудящихся. В результате полной и окончательной победы социализма в СССР советское право превратилось в общенародное право. Оно представляет собой возведенную в закон волю всего советского общества, характеризующегося наличием дружественных классов и групп трудящихся, возглавляемых рабочим классом, единством их экономических, социально-политических и идейных интересов, общей заинтересованностью в построении коммунизма.

3. Как мы уже отметили, основоположники марксизма-ленинизма понимали под правом «возведенную в закон» волю господствующего класса. «Возвести в закон» волю господствующего класса – это значит: во-первых, придать воле господствующего класса характер общеобязательных правил по ведению (правовых норм), т.е. сделать обязательной для всего общества. Эта воля формируется и создается при помощи государства и опирается на его поддержку. В. И. Ленин подчеркивал: чтобы запрещать или предписывать, нужно быть властью в государстве. Поэтому в праве воля господствующего класса является государственной волей этого класса.

Во-вторых, охранять, гарантировать реализацию этих правил принудительной силой со стороны государства, ибо «право есть ничто без аппарата, способного принуждать к соблюдению норм права». [2]

4. Советское социалистическое право как воля всего советского народа возводится в закон также путем принятия общеобязательных правил поведения (правовых норм) общенародным социалистическим государством и является государственной волей советского народа. Оно также обеспечивается принудительной силой со стороны советского государства. Однако в отличие от эксплуататорского права соблюдение норм социалистического права опирается главным образом на сознательную и активную поддержку широчайших масс трудящихся. Поэтому главным средством реализации норм советского права являются убеждение, различные гарантии, обеспечивающие добровольное выполнение содержащихся в правовых нормах предписаний подавляющим большинством советских граждан, и применение мер государственного принуждения к меньшинству, к лицам, совершающим преступления и другие правонарушения.

5. Всякое явление имеет содержание (сущность) и форму. Содержание и форма диалектически связаны между собой. Как надстройка над определенным базисом, право представляет определенную форму выражения соответствующих экономических отношений. Однако право, будучи относительно самостоятельным общественным явлением, имеет свое содержание и форму. В этом смысле содержание права составляет возведенная в закон воля господствующего класса, выраженная в виде общеобязательных правил поведения, установленных государством.

Формой выражения права (формой внешнего существования для анализа, изучения, применения систематизации и т. д.) является правовая норма. В свою очередь правовые нормы существуют в конкретных формах: в форме закона, указа, постановления правительства, приказа министра и т. д. При этом государству не безразлично, в какой форме должны быть урегулированы те или иные общественные отношения. Например, в гражданской авиации одни вопросы могут быть урегулированы только законом СССР (Воздушным кодексом СССР), другие постановлением Правительства СССР (вопросы пенсионного обеспечения ЛПС за выслугу лет), третьи приказами министра гражданской авиации (НПП ГА, НИАС, НАС ГА и т.д.).

6. Действующие правовые нормы в государстве составляют право этого государства. Советское социалистическое право есть систематизированная совокупность общих правил поведения, установленных советским государством. Таким образом, советское право состоит из различных правовых норм.

Что такое правовая норма, какова ее структура?

Правовая норма – это тот кирпичик, из которых состоит все здание права государства. В правовых нормах содержатся все основные признаки права. Слово норма обозначает общее правило. Однако не всякое общее правило будет правовой нормой. Не будут правовыми нормами обычаи, не носящие правового характера, нормы морали, правила, установленные

общественными организациями, и т. д.

Для норм права характерно то, что они устанавливаются государством, носят обязательный характер, указывая, как следует действовать в определенных случаях. Их выполнение обеспечивается принудительной силой со стороны государства.

7. Правовые нормы, несмотря на многообразие их содержания, имеют единую логическую структуру.

Всякая правовая норма должна дать ответ на три основных вопроса:

- 1) какое правило предписывается или дозволяется нормой права;
- 2) когда, при каких обстоятельствах следует руководствоваться этим правилом;
- 3) каковы будут последствия в случае нарушения предписаний правовой нормы.

На первый вопрос дает ответ часть правовой нормы, которая называется диспозицией (распоряжение). В диспозиции содержится указание на требуемое или дозволяемое поведение. Это по существу и есть правовая норма – общеобязательное правило поведения.

В зависимости от характера установленного правила нормы права делятся на два вида: повелительные (императивные) и восполнительные (диспозитивные).

Повелительные, или императивные, нормы содержат предписания, от которых участники регулируемого отношения не имеют права отступать. Права и обязанности строго определены и не зависят от тех, кто применяет правовую норму. Обычно в повелительной норме содержится один вариант (обязательный) поведения. В гражданской авиации (особенно в области регулирования полетов) подавляющее большинство правовых норм носят повелительный характер. Так, согласно § 290 НПП ГА-66 перед вырубиванием со стоянки, перрона, а также на предварительном и исполнительном стартах экипаж обязан проверить и выполнить необходимые операции по контрольной карте обязательных проверок.

В императивных правовых нормах нередко употребляются слова, подчеркивающие повелительный характер предписания: обязан, должен, запрещается и даже категорически запрещается.

Нормы восполнительные, или диспозитивные, дают возможность сторонам регулируемого отношения самостоятельно (в установленных пределах) определить содержание и объем прав и обязанностей при данных обстоятельствах. Диспозитивная норма дает возможность тем, кто ее применяет, учитывать конкретную обстановку,

проявлять инициативу в зависимости от обстоятельств, места и времени. Так, § 295 НПП ГА-66 устанавливает, что скорость руления самолета выбирается командиром корабля в зависимости от состояния РД или грунта, наличия препятствий и условий видимости. На второй вопрос дает ответ гипотеза (предположение) правовой нормы. В гипотезе содержатся указания на те фактические обстоятельства, при которых следует руководствоваться

данной правовой нормой. Это очень важный элемент правовой нормы. Без него было бы не ясно, когда, при каких обстоятельствах следует руководствоваться правовой нормой (содержащимся в диспозиции обязательным предписанием). В ст.52 Воздушного кодекса СССР содержится указание на то, что в случае явной угрозы безопасности полета командир воздушного судна, действуя в соответствии с установленными правилами полетов, может в зависимости от сложившейся обстановки принимать самостоятельное решение с отступлением от плана полета и указаний службы руководства движением. Как видим, диспозиция правовой нормы, содержащейся в ст. 52 ВК СССР, предоставляет право командиру корабля принимать самостоятельное решение с отступлением от плана полета и указаний службы руководства движением. Но чтобы правильно применить эту правовую норму, чрезвычайно важно знать, в каких случаях следует руководствоваться этим правилом. Гипотеза рассматриваемой правовой нормы дает ответ на поставленный вопрос: «.. в случае явной угрозы безопасности полета...».

Наконец, на третий вопрос ответ содержится в санкции правовой нормы. Санкция определяет меру применяемого государством воздействия (принуждения) к лицам, не исполняющим требования правовой нормы. В зависимости от характера мер воздействия, а также органов, применяющих эти меры, санкции делятся на четыре вида:

Уголовно-правовые санкции. Состоят в применении мер уголовного наказания. Видами уголовного наказания являются: лишение свободы, ссылка, высылка, исправительно-трудовые работы без лишения свободы, лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью, штраф, общественное порицание. Органом, назначающим уголовное наказание, по советскому закону является только суд.

Административные санкции. Означают применение мер воздействия за административные проступки. Видами административных санкций являются: предупреждение, штраф, конфискация, арест от 3 до 15 суток, ссылка или высылка. В соответствии с указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 июня 1961 г. «О дальнейшем ограничении применения штрафов, налагаемых в административном порядке» административные санкции могут применять комитеты народного контроля, органы милиции, административные комиссии при райисполкомах, различные инспекции, органы транспорта, в том числе Министерство гражданской авиации СССР. К административным санкциям следует отнести изъятие талона нарушения из свидетельства летно-подъемного состава. Талоны нарушения введены в целях своевременного и эффективного воздействия на лиц, нарушающих требования документов, регламентирующих летную работу, а также для более точного учета случаев нарушения летно-подъемным составом, Воздушного кодекса СССР, Основных правил полетов на территории СССР, НПП ГА, НШС ГА, НИАС ГА, и других нарушениях, угрожающих безопасности полетов. Круг лиц, имеющих право изъятия талонов нарушений, и порядок изъятия талонов определен § 174, 175 и 176 Положения о присвоении классов специалистам гражданской авиации СССР и выдаче свидетельств летно-подъемному составу (Приказ начальника ГУГВФ № 266 от 20 апреля 1964 г. с последующими дополнениями и изменениями);

Дисциплинарные санкции. Состоят в применении мер дисциплинарного воздействия за нарушения, как правило, обязанностей по службе, не преследуемые в уголовном порядке.

Так, дисциплинарная ответственность работников эксплуатационных подразделений и некоторых других организаций гражданской авиации согласно Дисциплинарному уставу ГА может иметь место в случае совершения ими служебных проступков. В соответствии с п. 13 Дисциплинарного устава дисциплинарными взысканиями являются: замечание; выговор; строгий выговор; лишение нагрудного знака «Отличник Аэрофлота»; перевод на другую, нижеоплачиваемую работу на срок до трех месяцев или понижение в должности; освобождение от летной работы или руководства движением и перевод на другую работу, с учетом профессии или квалификации, на срок до 1 года; освобождение от летной работы или руководства движением с изъятием соответствующего свидетельства, с предоставлением работы с учетом профессии или квалификации; увольнение.

Дисциплинарный устав ГА точно определяет круг должностных лиц, имеющих право налагать дисциплинарные взыскания, а также порядок наложения дисциплинарных взысканий.

8. Изложение правовых норм в законах и других нормативных актах производится в статьях, параграфах или пунктах. При этом следует иметь в виду, что статьи закона могут не совпадать со структурой правовых норм. отождествление правовой нормы и статьи закона могут привести к неправильному применению законодательства. Неправильно полагать, что в НПП ГА-66, насчитывающем 706 параграфов, содержится 706 норм права. В одной статье может быть несколько правовых норм, и наоборот, одна правовая норма по структурным элементам может находиться в нескольких статьях закона и даже в разных нормативных актах. Это вопрос законодательной техники. Например, ст.52 включает пять правовых норм: 1) каждый полет воздушного судна должен производиться соответствии с планом полета, утвержденным в установленном порядке; 2) отступления от плана полета допускаются лишь с разрешения службы руководства движением; 3) все указания службы руководства движением являются обязательными для экипажей воздушных судов и должны беспрекословно ими выполняться; 4) однако в случае явной угрозы безопасности полета командир воздушного судна, действуя в соответствии с установленными правилами полетов, может в зависимости от сложившейся обстановки принимать самостоятельное решение с отступлением от плана полета и указаний службы руководства движением; 5) о принятом решении командир воздушного судна обязан немедленно сообщить службе руководства движением.

Другой пример. Перевозчик обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленный срок (ст.97 ВК СССР). За просрочку в доставке груза перевозчик! уплачивает грузополучателю штраф в размере 5% провозной платы за каждые просроченные сутки, но не более 50% провозной платы (ст.106 ВК СССР). Санкции за нарушения НПП ГА в зависимости от тяжести совершенного правонарушения находятся в ст.84 и 85 УК РСФСР или п.13 Дисциплинарного устава ГА. В некоторых случаях законодатель может опустить тот или иной структурный элемент правовой нормы (в частности, диспозицию или гипотезу), если из смысла этот элемент очевиден. Например, согласно §317 НПП ГА-66 интервалы между взлетами, выполняемыми по ПВП, должны быть не менее одной минуты (диспозиция). В данном параграфе не указана гипотеза – обстоятельства, при которых следует руководствоваться этой нормой. Однако гипотеза здесь очевидна – указанным правилом следует пользоваться, когда выполняются полеты (взлеты) по правилам визуальных полетов.

9. В каждом государстве действует большое количество правовых норм. Их совокупность, как мы уже отмечали, и составляет право того или иного государства. Но это не механическая совокупность. Все правовые нормы сведены в определенную систему. Система права – это исторически сложившееся внутреннее единство и деление правовых норм на отрасли права. Отрасль права – совокупность правовых норм, регулирующих отношения в определенной области общественной жизни.

Система советского права принципиально отличается от системы буржуазного права, закрепляющего господство частной капиталистической собственности, непримиримое противоречие между интересами личности и общества. Для буржуазного права характерно деление на две части: публичное право, регулирующее отношения между государством и гражданином в целях охраны интересов эксплуататорских классов в целом, и частное право, защищающее частнособственнические интересы отдельных капиталистов.

Система советского права не предусматривает деления права на публичное и частное, так как социалистическая собственность исключает антагонистические противоречия между интересами общества и личности.

В основу деления советского права на отрасли положен предмет регулирования, а также метод регулирования. Система советского социалистического права включает следующие отрасли права: 1) государственное, 2) административное, 3) уголовное, 4) гражданское, 5) трудовое, 6) колхозное, 7) семейное, 8) гражданско-процессуальное, 9) уголовно-процессуальное.

Отрасли советского социалистического права могут иметь (и имеют) ответвления (подотрасли). Например, административное право имеет подотрасли: финансовое право, земельное право, административно-хозяйственное право.

Интересы регулирования отдельных областей народного хозяйства, видов деятельности выдвигают и будут выдвигать в дальнейшем образование отраслей законодательства или правовой науки. К таким отраслям относятся воздушное и морское право.

Развитие науки и техники также могут вызвать появление новых отраслей науки права. Так, успехи в области исследования космоса привели к образованию (и бурному развитию) космического права. [3]

Отношения между государствами регулируются международным правом. В международном праве различают международное публичное право, регулирующее отношения между государствами (оно выражается в двухсторонних и многосторонних договорах и соглашениях), и международное частное право, регулирующее отношения с участием иностранного элемента.

Глава 2. ПРЕДМЕТ И СИСТЕМА СОВЕТСКОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1. Советское воздушное право является составной частью советского социалистического права. Предмет воздушного права составляют общественные отношения, возникающие при использовании воздушного пространства. При этом к воздушному праву относятся лишь те общественные отношения, которые непосредственно связаны с деятельностью гражданской авиации. В частности, воздушным правом регулируются отношения, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве, требования к экипажам и воздушным судам гражданской авиации, к аэродромам и аэропортам и т. д. Не относятся к воздушному праву отношения, возникающие в связи с полетами космических объектов через атмосферу при взлетах и посадках. Не регулируются воздушным правом полеты воздушных судов, входящих в состав вооруженных сил страны.

Вместе с тем не все виды деятельности гражданской авиации регулируются воздушным правом. Та область деятельности органов гражданской авиации, которая

непосредственно не связана с использованием воздушного пространства в целях осуществления воздушных перевозок и других видов обслуживания народного хозяйства СССР регулируется нормами других отраслей социалистического права. Так, вопросы поставок оборудования и имущества для нужд гражданской авиации регулируются нормами гражданского права.

Советское воздушное право – это совокупность правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства СССР и деятельность гражданской авиации в целях охраны интересов советского государства, обеспечения безопасности полетов и удовлетворения потребностей народного хозяйства СССР и граждан в воздушных передвижениях и других применениях авиации.

2. Порядок использования воздушного пространства и деятельности гражданской авиации подробно регламентирован в соответствующих нормах права. Эти нормы представляют собой стройную систему и органически связаны друг с другом, а также с нормами других отраслей советского социалистического права. Например, нормы воздушного права, касающиеся регулирования полетов в воздушном пространстве СССР, тесно увязаны с нормами, регулирующими вопросы правового положения экипажей воздушных судов, наземного оборудования, метеорологического обслуживания гражданской авиации и т. д. Нормы воздушного права, регулирующие воздушные перевозки, имеют связь с нормами гражданского права.

3. Систему советского воздушного права образуют взаимосвязанные правовые институты, перечень которых определен Воздушным кодексом СССР. [4] Система воздушного права как отрасли воздушного законодательства может быть представлена следующим образом:

1. Общие положения.
2. Воздушные суда.
3. Экипаж воздушных судов.
4. Аэродромы и аэропорты.
5. Полеты в воздушном пространстве СССР.
6. Международные полеты.
7. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.
8. Международные воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов.
9. Применение гражданской авиации в отдельных отраслях народного хозяйства.
10. Штрафы, налагаемые в административном порядке органами Министерства гражданской авиации СССР.

Установленная Воздушным кодексом СССР система воздушного законодательства охватывает все стороны деятельности гражданской авиации по использованию воздушного пространства и осуществлению воздушных перевозок и других видов обслуживания народного хозяйства.

4. Советское воздушное право как специальная юридическая дисциплина по своему составу шире, чем воздушное право как отрасль законодательства. Оно включает в себя ряд специальных разделов теоретического характера.

Наука воздушного права представляет собой не совокупность правовых норм, а совокупность созданных на основе марксистско-ленинской методологии правовых идей и теоретических положений.

Центральный Комитет КПСС в постановлении «О мерах по дальнейшему развитию общественных наук и повышению их роли в коммунистическом строительстве» поставил перед правовыми науками большие задачи: исследование актуальных проблем государственного строительства; развитие социалистической демократии; разработку научных основ государственного управления, правового регулирования хозяйственной жизни и общественных отношений; разработку мер по предотвращению правонарушений, укреплению законности и правопорядка в стране; подготовку научно

обоснованных рекомендаций по совершенствованию советского законодательства; разоблачение реакционной сущности современного империалистического государства и права; изучение международно-правовых проблем и др. [5] Эти задачи в полной мере относятся к науке советского воздушного права.

5. Система воздушного права как юридическая дисциплина включает две части: общую и специальную.

В общую часть входят темы, относящиеся к деятельности гражданской авиации в целом:

I. Введение.

II. Предмет и система советского воздушного права.

III. История воздушного права.

IV. Источники воздушного права.

V. Применение воздушного права.

VI. Управление гражданской авиацией в СССР.

VII. Основные принципы регулирования деятельности гражданской авиации в СССР.

VIII. Международные организации гражданской авиации. Специальная часть включает темы, связанные с отдельными сторонами деятельности гражданской авиации. Эта часть курса строится по системе Воздушного кодекса СССР:

I. Гражданские воздушные суда.

II. Экипаж воздушных судов.

III. Аэродромы и аэропорты.

IV. Полеты в воздушном пространстве СССР.

V. Международные полеты.

VI. Воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.

VII. Международные воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов.

VIII. Применение гражданской авиации в отдельных отраслях народного хозяйства.

IX. Штрафы, налагаемые в административном порядке органами Министерства гражданской авиации СССР.

6. Наука воздушного права носит «межотраслевой» характер. Отдельные стороны исследуемых в ней проблем находят свое отражение в других отраслях юридических наук и, прежде всего, в советском административном и гражданском праве. Вопросы управления гражданской авиацией, порядок наложения административных штрафов за нарушение действующих на воздушном транспорте правил и т. д. рассматриваются административным правом. Проблема перевозок исследуется в праве гражданском. Вопросы отвода земель для нужд гражданской авиации относятся к земельному праву. Количество таких примеров можно значительно увеличить. Однако это вовсе не означает, что воздушное право состоит из отдельных институтов или их частей, взятых из различных отраслей советского права. Такой упрощенческий подход может привести к ошибочным выводам. Во-первых, не все институты воздушного права в одинаковой степени анализируются в той или иной отрасли права. Во-вторых, многие проблемы в силу ряда причин не исследуются вообще или исследуются не достаточно глубоко. В-третьих, специалисты различных отраслей советского права нередко объективно лишены возможности комплексно исследовать ту или иную область воздушного права. Вместе с тем воздушное право, будучи самостоятельной юридической дисциплиной, диалектически связано с другими отраслями советского социалистического права, опирается на достижения в области правовых наук.

7. Советское воздушное право как юридическая дисциплина включает элементы международного публичного и частного воздушного права. [6] К международному публичному воздушному праву относятся вопросы о суверенитете на воздушное пространство, межправительственные соглашения о регулярном воздушном сообщении, о правовом положении ИКАО и т.д. Международное частное воздушное

право охватывает большое число проблем, связанных с осуществлением международных полетов и международных воздушных перевозок.

Глава 3. ИСТОРИЯ СОВЕТСКОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1. Советское воздушное право в нашей стране появилось и развивалось вместе с гражданской авиацией.

Однако отдельные правовые нормы, регулирующие полеты летательных аппаратов, начали встречаться значительно раньше, на заре воздухоплавания. Эти нормы носили главным образом запретительный характер. Еще в 1784 г. в России Екатерина II издала указ о запрещении пускать воздушные шары с 1 марта по 1 декабря из-за опасности возникновения пожаров. Акты аналогичного содержания принимались также в ряде других государств (Франция, Голландия и др.).

В начале XX века в связи с развитием воздухоплавания и появлением авиации появилась идея создания стройной системы воздушного права. Международный юридический комитет авиации в 1913 г. опубликовал проект международного воздушного кодекса. Этот проект включал три книги и содержал более 70 статей. Первая книга (часть) регулировала вопросы международного публичного права: право на воздушное пространство; национальности и регистрации воздушных судов; посадки на сушу и на воду; применения законов при воздушных передвижениях; режима воздушных судов за границей. Вторая книга посвящалась вопросам международного частного воздушного права: возмещения убытков, причиненных воздушными судами; воздушной ипотеки (залога); страхования. Наконец, третья книга была посвящена вопросам регулирования таможенных правил при международных воздушных перевозках. Проект международного воздушного кодекса предусматривал положения о свободе воздушных передвижений и по существу содержал призыв к отказу от суверенитета государств на воздушное пространство. Согласно ст. 1 названного проекта устанавливалось, что воздушное пространство свободно. Однако государства оставляют за собой право принимать меры, необходимые для обеспечения своей безопасности и охраны жизни и имущества жителей. Это положение проекта было отвергнуто.

В 1910 г. по предложению правительства Франции в Париже была созвана конференция для изучения международно-правовых вопросов, связанных с воздушными передвижениями. В работе конференции приняло участие 18 государств (в том числе Россия). В связи с тем, что участники конференции не пришли к соглашению по основным вопросам, положительного решения принято не было. Неудача конференции была обусловлена рядом причин, такими, в частности, как отсутствие национального законодательства о воздушных передвижениях, соображения военного характера и т. д.

2. Перед первой мировой войной в странах Европы начинает развиваться национальное законодательство по вопросам правового регулирования полетов и воздушных перевозок. Во Франции в 1909 г. в связи с полетами немецких Воздушных шаров и дирижаблей над территорией Франции правительство издало циркуляр, регулирующий полеты иностранных воздушных шаров. В 1911 г. был принят президентом Франции декрет, определяющий требования к летательным аппаратам и экипажам, а также устанавливающий режим полетов над запретными зонами. В 1913 г. принимается новый декрет, развивающий отдельные положения декрета 1911 г. В Англии в 1911 г. был принят акт о воздушной навигации, которым государственный секретарь предоставил право запрещать полеты над той или иной территорией. В 1913 г. этот акт был дополнен. Им, в частности, предусматривалось право требовать посадки воздушного судна в определенном месте с соблюдением определенных формальностей. В России в 1912 г. принимается закон, дающий военному и морскому министру право определять районы, в которых запрещались полеты воздушных судов. В этом же году

принимается другой закон, запрещающий перелетать русскую границу под угрозой открытия огня.

Акты, регулирующие вопросы воздушных передвижений, были изданы в ряде других государств (Австрия, Германия и др.).

Разразившаяся первая мировая война приостановила развитие воздушного законодательства. Однако по окончании мировой войны воздушное законодательство начало развиваться более интенсивно.

3. 13 октября 1919 г. в Париже была подписана Международная конвенция о воздушных передвижениях. Первоначально конвенцию подписали 32 государства. [7] Конвенция вступила в силу 10 июля 1922 г.

Парижская конвенция 1919г. состояла из 9 глав и 43 статей. Конвенция устанавливала общие принципы правового регулирования международных воздушных передвижений, постановления о национальности воздушных судов, об удостоверениях о годности к полетам воздушных судов, о пилотских свидетельствах, о полетах над иностранной территорией, о правилах взлетов, полетов и посадок о запрещенных грузах, о государственных воздушных судах, а также ряд организационных правил. Конвенция имела 8 приложений, содержащих правила, главным образом, технического характера: приложение А – об опознавательных знаках; приложение В – об удостоверениях о пригодности воздушного судна к полетам; приложение С – о судовых книгах; приложение D – правила об огнях, сигналах и порядке движения; приложение E – о минимальных условиях, требуемых для получения пилотского свидетельства; приложение F – о международных картах и обозначениях на земле; приложение G – о собирании и рассылке метеорологических сведений; приложение H – о таможенных.

Ст. 34 Парижской конвенции предусматривалось образование Международной комиссии по воздушному передвижению. Эта комиссия должна была стать международным центром работ по регламентации международных воздушных сообщений. В частности, на Комиссию были возложены обязанности вносить изменения и дополнения к Приложениям А – G; собирать предложения и информировать Договаривающиеся государства относительно предполагаемых изменений к Конвенции; сосредоточивать все сведения, касающиеся международных воздушных передвижений, радиотелеграфии, метеорологии и медицины, и сообщать Договаривающимся государствам обеспечивать издание карт для полетов и т.д.

Если с точки зрения юридической и технической Парижская конвенция представляла собой значительный шаг вперед то с точки зрения политической нельзя не отметить ее неравноправный характер. Проникнутая духом Версальской системы конвенция закрепляла гегемонию государств -победителей. Это особенно ярко проявилось в ст. 34 Конвенции. Согласно этой статье в Международную комиссию по Воздушному передвижению входили два представителя от государств – победителей (США, Франции, Италии, Японии), один представитель от Великобритании, по одному от каждой из британских колоний (доминионов) и по одному представителю от прочих договаривающихся государств. При этом представители пяти государств имели в Международной комиссии не менее простого большинства (50% -Т- 1 голос), а остальные государства по одному голосу. [8]

4. В 1925 г. в Париже была созвана конференция для выработки проекта конвенции об ответственности предприятий воздушного транспорта перед пассажирами и грузовладельцами. Конвенция должна была унифицировать некоторые правила международных воздушных перевозок пассажиров и грузов, а также установить ограниченную ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру и грузу. В частности, конвенция устанавливала форму перевозочных документов, определяла порядок сдачи воздушных судов в аренду, регулировала вопросы страхования воздушных судов, порядок залога и наложения ареста на воздушные суда. Конвенция

запрещала оговорку о безответственности перевозчика, определяла порядок предъявления исков, вытекающих из международной воздушной перевозки. Ответственность перевозчика была ограниченной: за вред, причиненный пассажиру, суммой 10000 франков, за вред, причиненный одному месту груза, суммой 200 франков. Проект конвенции решили разослать правительствам государств участников конференции с тем, чтобы после тщательного обсуждения ратифицировать ее в будущем. Однако Парижская конвенция 1925 г. так и не была подписана.

Парижская конференция 1925 г. была первой международной конференцией по вопросам гражданской авиации, в которой принимал участие Советский Союз.

В 1928 г. ряд латиноамериканских государств (в том числе и США) подписали в Гаване Конвенцию о коммерческой авиации (так называемая Гаванская конвенция 1928 г.). Конвенцию ратифицировали 16 государств.

Например, помимо пяти государств (Англии, Франции, США, Италии и Японии), в состав Международной комиссии входят еще 24 государства. В этом случае каждое из пяти государств имеет по 5 голосов ($24 : 5 = 4,8$, с округлением 5). Таким образом, пять государств имеют $5 \text{ голосов} \times 5 = 25$ голосов. Остальные государства – 24 голоса.

Испания, Португалия и 19 латиноамериканских государств в 1926 г. подписали Мадридскую конвенцию о воздушных передвижениях (эту Конвенцию ратифицировали 7 государств).

В дальнейшем был подписан еще ряд международных конвенций, которые были заменены затем новыми конвенциями по данному вопросу. Например, в 1933 г. в Риме была подписана и ратифицирована пятью государствами Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся вреда, причиненного воздушными судами третьим лицам на поверхности. В 1952 г. эта Конвенция была заменена новой конвенцией, разработанной в рамках ИКАО.

5. Советское правительство, Коммунистическая партия и лично В.И. Ленин с первых лет существования нашего государства уделяли большое внимание развитию авиации и воздухоплавания. Если в период гражданской войны главным была организация обороны Родины, разгрома белогвардейцев и интервентов, Красный Воздушный Флот вписал славные страницы в историю борьбы с врагами. С переходом к мирному строительству особое внимание уделяется использованию авиации в народном хозяйстве. Совершаются первые перелеты с пассажирами по маршрутам: Москва-Петроград; Москва-Харьков; Смоленск-Гжатск – Москва и другие. В 1922 г. была открыта первая международная воздушная линия Москва – Ковно – Кенигсберг. К 1923 г. протяженность внутренних воздушных линий составляла 420 км.

Начинает развиваться воздушное законодательство Советской республики. Еще в 1918 г. первый начальник Главной инспекции ГВФ, известный советский юрист, профессор И. С. Перетерский писал: «В главном Управлении Военного Воздушного флота в настоящее время приступлено к работам по выработке законопроектов, касающихся воздушного права, и если работы не встретят каких-либо внешних препятствий то, будущее дело воздушных передвижений в России с юридической стороны, будет поставлено на прочную базу». [9]

В 1920 г. научно-технический отдел Главвоенвоздухфлота разработал и опубликовал проект Декрета о воздушных передвижениях. Этот проект был рассмотрен Советом Народных

Комиссаров РСФСР. 17 января 1921 г. за подписью В. И. Ленина СНК утвердил Правила о воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и ее территориальными водами. [10]

Декрет о воздушных передвижениях 1921 г. состоял из 4 разделов и 26 статей. Несмотря на небольшой объем Декрет в систематизированном виде давал правовое регулирование основным сторонам гражданского применения авиации.

В первом разделе устанавливалось, что пилоты, совершающие полеты, подлежат обязательной регистрации и приписке к аэродрому: регистрации и приписке к аэродрому подлежат также воздушные суда; эксплуатация аэродромов допускается при наличии свидетельств об их регистрации. Порядок и условия регистрации пилотов, воздушных судов и аэродромов определялся Начальником Рабочее-Крестьянского Красного Воздушного Флота.

Второй раздел регламентировал правила полетов в воздушном пространстве РСФСР. Ст. 6 Декрета определяла требования к лицам, пилотирующим воздушные суда. Пилот должен был пройти установленные испытания. Если в течение года пилот не совершал полетов, он лишался права пилотирования до нового испытания. Воздушные суда должны были иметь опознавательные знаки и соответствующие судовые документы. Запрещалось иметь на воздушных судах фотоаппаратуру, радиоаппаратуру, взрывчатые вещества и почтовых голубей. Специальные правила были установлены в запретных зонах. Пилот, оказавшийся в запретной зоне, совершал посадку по первому сигналу компетентных органов.

Третий раздел декрета определял правила полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве РСФСР. Ст. 15 устанавливала разрешительную систему международных полетов. Для совершения полета – иностранного воздушного судна требовалось разрешение НКВД (НКВТ) и согласование с Главвоенвоздухфлотом. Получив разрешение, иностранное воздушное судно могло совершить полет не ранее 3 суток и не позднее 14 суток. Полеты иностранных воздушных судов могли осуществляться только с таможенных аэродромов по заранее определенному маршруту. В случае нарушения действующих правил пилоты иностранных воздушных судов несли ответственность по законам РСФСР в установленном порядке.

Наконец, четвертый раздел рассматривал вопрос об ответственности владельцев воздушных судов и пилотов за причиненные убытки. Согласно ст. 22 Декрета все убытки, причиненные воздушным судном при взлете, полете или посадке, подлежали возмещению за исключением случаев, когда причинение убытков являлось следствием грубой вины самого потерпевшего.

Декрет о воздушных передвижениях 1921 г. заложил основы советского воздушного законодательства. На его основе развернулось правотворчество в области применения гражданской авиации для нужд народного хозяйства.

6. Огромные успехи Советского государства в области индустриализации страны и коллективизации сельского хозяйства выдвинули задачу мощного развития гражданской авиации, совершенствования ее организационных форм и правового регулирования. Семнадцатая партийная конференция в директивах к составлению второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1933 – 1937 гг. установила: «воздушное сообщение развить по всем основным направлениям, как одно из важнейших средств связи с отдаленными районами и с крупными промышленными центрами». [11] 27 апреля 1932 г. ЦИК и СНК СССР утвердили Воздушный кодекс СССР. [12] Воздушный кодекс включал 9 глав (68 статей): общие положения (ст. 1 – 6); гражданские воздушные суда (ст. 6 – 16); экипаж гражданских воздушных судов (ст. 17 – 24); земное оборудование для полетов (ст. 25 – 32); условия труда работников ГВФ (ст. 33 – 34), полеты (ст. 35 – 38), международные полеты (ст. 39 – 52), имущественная ответственность перевозчика и порядок, рассмотрения споров (ст. 53 – 63), правила и обязательные постановления, издаваемые ГУГВФ (ст. 64 – 68).

Воздушный кодекс СССР 1932 г. действовал всего три года. 7 августа 1935 г. постановлением ЦИК и СНК СССР утверждается новый Воздушный кодекс СССР. [13] Принятие нового ВК СССР через сравнительно короткий срок было обусловлено тем, что продолжавшийся бурный рост гражданской авиации требовал более детального, более четкого регулирования деятельности Гражданского Воздушного Флота, особенно

вопросов, связанных с обеспечением безопасности полетов и воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты. ВК СССР 1935 г. включал 10 глав, 96 статей и Приложения. [14]

Воздушный кодекс СССР 1935 г. действовал 25 лет. За этот период гражданская авиация нашей страны сделала огромный шаг вперед. Гигантски выросли воздушные перевозки как на внутренних, так и на международных воздушных линиях. Аэрофлот получил современные самолеты с реактивными и газотурбинными двигателями. Произошли изменения в организации полетов. Принятый в 1935 г. ВК СССР не мог в полной мере регламентировать многообразную деятельность гражданской авиации на современном этапе. Принятие нового Воздушного кодекса стало настоятельной необходимостью.

В середине 1959 г. Главное управление Гражданского воздушного флота и Юридическая комиссия при Совете Министров СССР разработали и опубликовали для обсуждения проект Воздушного кодекса СССР.

Проект ВК СССР явился новым шагом вперед в развитии советского воздушного законодательства. Во-первых, в проекте были введены новые разделы, регулировавшие вопросы международных воздушных перевозок и авиации специального применения. Раздел об условиях труда и ответственности работников гражданской авиации был опущен ввиду того, что эта проблема регулировалась общим законодательством о труде СССР и союзных республик. Во-вторых, проект предусматривал более глубокое и детальное регулирование вопросов, связанных с проблемой обеспечения безопасности полетов. В-третьих, в проекте были заменены устаревшие формулировки, а также введены новые статьи и положения, отвечавшие задачам, выполняемым Аэрофлотом, и требовавшие законодательного закрепления, уточнена редакция статей ВК СССР 1935 г. Наконец, в-четвертых, проект определял задачи, которым должен был отвечать новый ВК СССР. Ст. 2 устанавливала, что Воздушный кодекс СССР имеет своей задачей установление порядка использования воздушного пространства СССР и деятельности гражданской авиации, и гражданского воздухоплавания в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов и удовлетворения потребностей народного хозяйства СССР и граждан в воздушных передвижениях.

Проект ВК СССР был рассмотрен и 26 декабря 1961 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР утвержден. Новый ВК СССР начал действовать с 1 января 1962 г.

7. Международные полеты непосредственно связаны с суверенитетом государств на воздушное пространство. Поэтому они могут осуществляться только при наличии соответствующих разрешений. Одной из форм таких разрешений являются соглашения о международном воздушном сообщении между государствами.

Советское государство с первых дней существования гражданской авиации придавало важное значение развитию международных воздушных сообщений. Еще в 1920 г. в мирном договоре РСФСР с Финляндией было установлено, что при соблюдении действующих общих положений российские невооруженные летательные аппараты имеют право поддерживать воздушные сообщения через Печенгскую область между Россией и Норвегией.

В 1927 г. Советский Союз подписал соглашения о воздушном сообщении с Германией, Ираном и Афганистаном.

В 30-е годы Советское правительство заключает соглашения еще с рядом иностранных государств: Чехословакией, Монгольской Народной Республикой, Швецией, Болгарией, Китаем, Германией, Тувинской Народной Республикой.

После второй мировой войны международные связи СССР с иностранными государствами получают новое развитие. В 1954 г. в странах социалистического лагеря при помощи Советского государства были созданы свои национальные авиатранспортные предприятия. СССР заключает двухсторонние соглашения о воздушном сообщении с социалистическими странами и другими иностранными

государствами. В 1954 г. СССР заключает соглашение о воздушном сообщении с КНР. В 1955 г. с Румынией, Венгрией, Польшей, Чехословакией, Болгарией, Югославией, Финляндией, Австрией, Албанией, КНДР. В 1956 г. с Афганистаном, Данией, Норвегией, Швецией, ГДР, МНР и др.

В настоящее время Советский Союз имеет соглашения о воздушном сообщении с 55 странами.

Глава 4. ИСТОЧНИКИ ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1. Слово источник имеет несколько значений. В частности, оно означает все то, что дает начало, основание чего-нибудь, откуда исходит что-либо. В этом смысле под источником права следует понимать волю господствующего класса, возведенную в закон, которая в свою очередь определяется материальными условиями жизни общества, экономическим базисом. Следовательно, источником советского права является возведенная в закон воля советского народа.

Однако выражение источник права употребляется еще в специальном юридическом смысле. Под источником права в юридическом смысле понимаются формы, в которых государство устанавливает нормы права или санкционирует уже сложившиеся в обществе правила поведения.

2. Основным общим источником советского воздушного права является Конституция СССР. В Конституции СССР закрепляется общественное и государственное устройство СССР, основные права и обязанности граждан. Ст. 6 Конституции закрепляет государственную социалистическую собственность на воздушный транспорт СССР.

Принципом деятельности гражданской авиации, как и всего народного хозяйства, является планирование. Ст. 11 Конституции закрепляет это начало в деятельности всех отраслей народного хозяйства и подчеркивает, что планирование осуществляется «в интересах увеличения общественного богатства, неуклонного подъема материального и культурного уровня трудящихся, укрепления независимости и усиления обороноспособности».

Воздушный транспорт является транспортом общесоюзного значения, поэтому в соответствии со ст. 14 п. «н» Конституции СССР управление им отнесено к ведению Союза ССР в лице его высших органов государственной власти и органов государственного управления. Министерство гражданской авиации относится к общесоюзным министерствам (ст. 70 Конституции СССР).

Огромное значение для деятельности гражданской авиации СССР имеют и остальные статьи Конституции СССР. Например, ст. 126 Конституции закрепляет руководящую роль КПСС по отношению ко всем государственным и общественным организациям.

3. Источниками советского воздушного права являются обыкновенные законы (мы употребляем этот термин для того, чтобы отличить от основного закона государства – Конституции СССР).

Особое место среди законов СССР, являющихся источником воздушного права, занимает Воздушный кодекс СССР. Воздушный кодекс – это сборник законов по воздушному праву, оформленный как единый законодательный акт. В этом акте законодательно закреплен суверенитет СССР на его воздушное пространство; установлен порядок использования воздушного пространства СССР; дается регламентация всех основных сторон деятельности гражданской авиации; определяется компетенция различных органов государственной власти в части использования воздушного пространства и деятельности гражданского воздушного флота. Воздушный кодекс является юридической базой для текущего правотворчества подзаконных органов государственного управления в сфере воздушного права. Кодекс определяет систему воздушного права как отрасли советского законодательства.

4. Воздушный кодекс СССР утвержден 26 декабря 1961 г. указом Президиума Верховного Совета СССР. Кодекс состоит из 10 глав (145 статей) и одного приложения.

Глава 1 (общие положения) посвящена вопросам, регулирующим общественные отношения деятельности гражданской авиации в целом. В ней закрепляется суверенитет СССР на его воздушное пространство, определяются задачи, возложенные на гражданскую авиацию, общие вопросы компетенции МГА СССР в области издания правовых норм, и инспектирования всей гражданской авиации и гражданского воздухоплавания, пределы действия воздушного кодекса в пространстве и по лицам.

Глава 2 (воздушные суда) закрепляет правовой режим гражданских воздушных судов. В этой главе даются определение понятия гражданское воздушное судно, и требования, которым воздушные суда должны отвечать: они должны иметь свидетельство о регистрации и удостоверение о годности к полетам, опознавательные знаки, судовые документы.

Глава 3 (экипаж воздушного судна) содержит нормы определяющие правовое положение экипажа. Воздушный кодекс дает определение понятия экипажа воздушного судна и основные требования, которым экипаж должен отвечать. Ряд статей кодекса посвящен вопросам правового положения командира воздушного судна (его правам и обязанностям).

Глава 4 (аэродромы и аэропорты) определяет понятия аэродром и аэропорт, устанавливает требования, которым должен отвечать аэродром. В ст. 37 и 38 ВК СССР содержатся предписания, определяющие правовой режим в районе аэродромов.

Глава 5 (полеты в воздушном пространстве СССР) устанавливает правовой режим полетов. В соответствии со ст. 45 ВК СССР регулярные полеты воздушных судов в воздушном

пространстве СССР осуществляются по утвержденным постоянным маршрутам (воздушным трассам). ВК СССР определяет требования к оборудованию воздушных трасс, порядок управления движением воздушных судов на трассах и метеорологического обеспечения полетов. Ст. 49 ВК СССР устанавливает, что полету воздушного судна должна предшествовать специальная подготовка судна и его экипажа, проверка готовности наземных служб аэродрома взлета и аэродрома посадки к обеспечению полета, изучение состояния метеорологических условий на трассе полета, а также других условий полета. Воздушный кодекс регулирует случаи, когда воздушное судно терпит бедствие, когда имеет место столкновение двух или нескольких воздушных судов, а также определяет понятие и меры в отношении воздушных судов нарушителей.

Глава 6 (международные полеты). В этой главе содержится определение понятия международный полет и устанавливается, что при международных полетах в воздушном пространстве СССР действуют общие положения, регулирующие навигацию и эксплуатацию воздушных судов в СССР, с изменениями, указанными в настоящей главе и в правилах полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР (ст. 70 ВК СССР). Воздушный кодекс определяет требования к воздушным судам и экипажам иностранных воздушных судов, совершающих международные полеты. Нарушение правил международных полетов влечет за собой ответственность в установленном порядке.

Глава 7 (воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты) содержит 39 статей, в которых дается правовое регулирование воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты. В частности определяются права и обязанности пассажиров и грузовладельцев по договору воздушной перевозки, основания ответственности в случае нарушения договора перевозки, акты претензии и иски, вытекающие из договора воздушной перевозки.

Глава 8 (международные воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов). Эта глава определяет понятие международной воздушной перевозки (ст. 121 ВК СССР), права и обязанности сторон, вытекающие из договора международной воздушной перевозки, основания ответственности в случае нарушения установленных договором обязательств. При этом Воздушный кодекс исходит из применения ограниченной ответственности перевозчика, установленной действующими международными соглашениями об ответственности при воздушных перевозках, заключенными с участием СССР (ст.130-132 ВК СССР). Положения главы 8 применяются к тем международным воздушным перевозкам, осуществляемым гражданскими воздушными судами СССР, которые не урегулированы международными договорами, заключенными СССР (ст. 120 ВК СССР). Международные воздушные перевозки почты осуществляются в соответствии с правилами международных почтовых конвенций, заключенных СССР.

Глава 9 (применение гражданской авиации и гражданского воздухоплавания в отдельных отраслях народного хозяйства) устанавливает, что работы по специальным применениям авиации выполняются по договорам, которые заключаются с заинтересованными организациями. В свою очередь эти договоры заключаются в соответствии с основными условиями и типовыми договорами, разработанными МГА СССР по согласованию с заинтересованными министерствами и ведомствами. Воздушный кодекс СССР определяет требования при выполнении работ по специальным применениям авиации, а также принципы ответственности за причиненный вред.

Глава 10 (штрафы, налагаемые в административном порядке Главным управлением гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР). В этой главе определяются основания для привлечения к административной ответственности за нарушение действующих правил (ст. 141 ВК СССР), предельные размеры штрафов, а также порядок их наложения и обжалования.

5. Воздушное законодательство СССР включает в себя как законы СССР, так и подзаконные акты.

Президиум Верховного Совета СССР издает указы, устанавливающие общие правила поведения. Если указом Президиума Верховного Совета СССР изменяется или дополняется закон, то такой указ подлежит утверждению на ближайшей сессии Верховного Совета СССР.

Совет Министров СССР принимает постановления и распоряжения. Постановления содержат наиболее важные вопросы компетенции Совета Министров. Распоряжения Совета Министров являются преимущественно актами применения норм права и содержат конкретные предписания определенным органам и лицам. Особое место среди источников права занимают совместные постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР. Эти постановления являются одновременно актами высшего органа государственного управления и партийной директивой. Например, Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 9 мая 1963.

6. Среди источников советского воздушного права, регулирующих полеты в воздушном пространстве СССР, важное место занимают Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР.

Основные правила полетов являются основой для организации и управления полетами над территорией СССР. Они распространяются на авиацию всех министерств и ведомств (МГА СССР, ВВС, ДОСААФ, Министерство авиационной промышленности и др.). Основные правила являются базой для правотворчества других министерств и ведомств. [15]

Основные правила полетов утверждаются в порядке, установленном Советом Министров СССР. В них определяется режим полетов, требования при выполнении полетов в районе аэродрома, по воздушным трассам, местным воздушным линиям и

маршрутам, правила эшелонирования самолетов по высоте, управление полетами, правила полетов в особых условиях, средства связи и радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов, требования к опознавательным знакам.

7. Основная масса правовых норм, регулирующих деятельность гражданской авиации, издается в форме приказов и инструкции министра гражданской авиации СССР (до 1964 г. начальника ГУРВФ).

Приказ – это акт, издаваемый министром гражданской авиации в целях конкретного и оперативного руководства деятельностью подчиненных органов и должностных лиц. Инструкция – нормативный акт, изданный Министерством гражданской авиации в целях конкретизации и детализации порядка исполнения актов вышестоящих органов. В приказах и инструкциях МГА СССР определяется правовое положение подчиненных органов, их структура и порядок деятельности, а также дается правовое регулирование деятельности гражданской авиации. Нормативные акты МГА СССР издаются, как правило, в развитие и уточнение актов вышестоящих органов.

Приказы МГА СССР (начальника ГУРВФ), содержащие нормы права, систематизированные по важнейшим сторонам деятельности гражданской авиации, издаются в форме наставлений, положений, правил и руководств. Так, Наставление по производству полетов гражданской авиации СССР ГА – 66, изданное в соответствии с требованиями Воздушного кодекса СССР и Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР, содержит основные положения по организации, выполнению полетов и управлению движением воздушных судов в районах аэродромов, на воздушных трассах СССР, местных воздушных линиях и в районах специального применения авиации в народном хозяйстве. НПП ГА состоит из 8 разделов (глав): 1. Основные принципы производства полетов и управления воздушным движением; 2. Правила полетов; 3. Организация летной работы; 4. Организация управления воздушным движением; 5. Выполнение полетов; 6. Полеты по специальному применению авиации в народном хозяйстве; 7. Полеты в особых условиях; 8. Особые случаи в полете. НПП ГА имеет три приложения: сигналы, подаваемые на перроне и стоянке самолетов и вертолетов; контрольный лист — обязательство командира корабля и членов экипажа; контрольный лист — обязательство руководителя полетов, диспетчера службы движения гражданской авиации. Все другие документы, регламентирующие летную работу и управление воздушным движением, должны составляться в соответствии с требованиями НПП ГА.

8. Источниками воздушного права являются международные конвенции и договоры. Основное назначение конвенций и договоров состоит в том, чтобы унифицировать отдельные правила, касающиеся международных полетов и воздушных перевозок.

К числу международных конвенций по вопросам воздушного права, участником которых является Советский Союз, относится Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г. В настоящее время Варшавская конвенция действует с изменениями и дополнениями, внесенными Гаагской конференцией 1955 г. и Гвадалахарской (Мексика) конференцией 1961 г.

Варшавская конвенция с изменениями дает определение понятия международная воздушная перевозка, устанавливает порядок оформления воздушной перевозки пассажиров, багажа и груза и требования к перевозочным документам.

Варшавская конвенция устанавливает основания ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру, багажу и грузу. Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что принял все необходимые меры, чтобы избежать вреда, или что его невозможно было предотвратить.

Если не было произведено страхования пассажира или не была объявлена ценность на груз или багаж, ответственность перевозчика ограничивается суммой 250000 франков

(франк=0,065 г чистого золота) за вред, причиненный пассажиру, 250 франков за килограмм брутто багажа или груза и 5000 франков за ручную кладь.

9. Осуществление международных воздушных перевозок между СССР и иностранными государствами производится на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении. В соглашении определяются маршруты международных полетов Договаривающихся государств, устанавливается, какому воздушнотранспортному предприятию поручается выполнение международных воздушных перевозок (в СССР таким предприятием является Транспортное управление международных воздушных линий – ТУМВЛ), регулируются взаимные обязательства сторон в связи с выполнением международных полетов. В соответствии с соглашением, каждая сторона обязуется для обеспечения безопасности полетов по договорным линиям предоставлять судам другой стороны необходимые средства радио, светотехнического, метеорологического и другого обслуживания, требующего для выполнения этих полетов.

На основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении воздушнотранспортные предприятия (авиакомпании) заключают между собой соглашения, в которых детализируются отдельные вопросы коммерческой и технической деятельности.

Так, в соглашении между Аэрофлотом и иностранной авиакомпанией «О взаимном предоставлении услуг» определяется объем взаимно предоставляемого друг другу обслуживания в отношении воздушных судов, экипажей и пассажиров. Обычно к соглашению дается ряд приложений, в которых определяется в деталях объем обслуживания в аэропорту, устанавливается порядок расчетов и ставки за обслуживание, а также приводится соглашение о Генеральном агенте.

10. Источником воздушного права является многостороннее соглашение по вопросам сотрудничества в области эксплуатационной, коммерческой и финансовой деятельности между авиатранспортными предприятиями ряда стран социалистического лагеря, подписанное в Берлине 27 октября 1965 г. (так называемое Берлинское соглашение).

Цель соглашения – достижение тесного сотрудничества в области организации и выполнения полетов, организации и выполнения перевозок пассажиров, багажа и грузов, согласования тарифов, расписаний полетов, оказание взаимной помощи в целях улучшения деятельности авиатранспортных предприятий.

Берлинское соглашение включает следующие разделы: а) о Генеральном агенте, б) о наземном обслуживании, в) о местном представительстве, г) о расчетах, д) об ответственности сторон и урегулировании спорных вопросов, е) об организации сотрудничества и ж) общие и заключительные положения. К соглашению даются приложения: о генеральном агенте, о взаимном предоставлении услуг, о расчетах и список соглашений, утративших силу в связи с подписанием настоящего соглашения.

11. Аэрофлот сотрудничает с рядом авиакомпаний государств, с которыми Советский Союз не имеет соглашений о воздушном сообщении. С такими авиакомпаниями ТУМВЛ заключает так называемые Соглашения о коммерческом сотрудничестве. Назначение этих соглашений главным образом состоит в том, что авиатранспортные предприятия взаимно признают авиаперевозочные документы другой стороны и осуществляют продажу билетов на самолеты. Соглашение о коммерческом сотрудничестве устанавливает право каждой стороны оформлять перевозки на воздушные линии, эксплуатируемые другой стороной (продавать билеты пассажирские, оформлять грузовые накладные), и признавать их. Соглашение определяет порядок выдачи пассажирских билетов, обменных ордеров и заполнения грузовых накладных, а также порядок предъявления претензий и условия освобождения от ответственности. За продажу билетов (оформление грузовой накладной) стороны взаимно выплачивают

комиссионные. В соглашении определяется порядок производства расчетов и рассмотрения споров (арбитраж).

12. Аэрофлот имеет соглашения с иностранными авиатранспортными предприятиями по ряду специальных вопросов: соглашения о пуле, соглашение о совместной эксплуатации грузовой авиалинии (с авиакомпанией Эр – Франс), соглашение об аренде самолета с экипажем пилотской кабины (с японской авиакомпанией ДЖАЛ), соглашение о свободной продаже перевозок, соглашение о заправке самолетов горюче-смазочными материалами и др.

Глава 5. ПРИМЕНЕНИЕ СОВЕТСКОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1. Деятельность гражданской авиации регулируется большим числом разнообразных правовых норм, содержащихся в ВК СССР, Основных правилах полетов, наставлениях, правилах, руководствах, приказах и инструкциях и т. д. При помощи норм права регулируются наиболее важные с точки зрения органов государственной власти общественные отношения. Государство требует, чтобы граждане и должностные лица соотносили свое поведение с предписаниями, содержащимися в правовых нормах. Такое соотношение поведения с требованиями норм права мы называем реализацией правовых норм. Следует различать четыре способа реализации норм права: соблюдение правовых норм, исполнение юридических обязанностей, использование (приобретение и реализация) субъективных прав, применение норм права. [16]

Применение права является наиболее важной и действенной формой реализации социалистической законности потому, что «в данной области очень сильно и отчетливо выражается требование строгого и неукоснительного соблюдения и исполнения советских законов. В то же время именно при применении права нарушения законности сказываются очень ощутительно и приносят особо существенный вред». [17]

2. Применение правовой нормы – сложный процесс, состоящий в применении абстрактной нормы (как общеобязательного правила поведения) к конкретному случаю. Процесс применения права – это деятельность компетентных органов должностных лиц), состоящая в принятии индивидуального акта – акта применения, которым на основе нормы права устанавливаются персональные права и обязанности или определяется наказание за нарушение нормы права.

Характерным для этой формы реализации норм права является наличие двух актов: правовой нормы и индивидуального акта. Дело в том, что норма права не может быть реализована непосредственно через соответствующее поведение людей требуя обязательно издание акта применения, которым конкретизируется общее правило поведения применительно к данному случаю. Приведем один пример. Командир самолета за виновное нарушение минимума погоды приказом начальника управления освобожден от летной работы сроком на один год. В данном примере мы имеем два акта: норму права (общее правило поведения) – пункт «е» ст. 13 Дисциплинарного устава и индивидуальный акт–приказ начальника управления. Индивидуальным актом (приказом) общее правило поведения применено к конкретному случаю – служебному проступку со стороны командира самолета.

3. Применение права не формальный акт, а сложная деятельность, которая складывается из последовательных стадий:

- а) на основе анализа фактических обстоятельств дела необходимо выбрать соответствующую норму права;
- б) проверить, действует ли выбранная правовая норма;
- в) уяснить подлинный смысл и содержание выбранной нормы права;
- г) принять решение по делу, издав акт применения (приказ). Обратимся к рассмотрению стадий применения нормы права.

4. Процесс применения нормы права начинается с анализа фактических обстоятельств дела. Должностное лицо, уполномоченное применять нормы права, обязано тщательно проверить все факты, имеющие значение для принятия решения, обратив особое внимание на их юридическое значение. Правовая норма может быть применена лишь в том случае если данный вид отношений урегулирован правовой нормой. Нельзя применять норму права, если отношение не имеет правового характера и даже если оно имеет юридический характер, но урегулировано нормами другой отрасли права. Так, Работник может быть привлечен к дисциплинарной ответственности по Дисциплинарному уставу при условии, если он совершит служебный проступок, а также нарушит дисциплину в служебных помещениях и на служебных территориях, даже если нарушение совершенно не при исполнении служебных обязанностей. Поэтому не будет служебным проступком, а значит и наказуемым по Дисциплинарному уставу, нарушение норм нравственности, антиобщественное аморальное поведение в быту и общественных местах, а также совершение уголовно-наказуемого деяния.

На основе анализа обстоятельств дела выбирается нужная правовая норма. Выбор правовой нормы следует считать правильным, если ее диспозиция и гипотеза рассчитана на регулирование данного случая.

5. После того, как мы проанализировали фактические обстоятельства, нашли нужную правовую норму, необходимо выяснить, действует ли данная норма права. Прежде всего следует проверить, соответствует ли выбранная нами правовая норма актам вышестоящих органов власти и прежде всего закону. Так, НПП ГА, как акт МГА СССР, должно соответствовать Основным правилам полетов, а также ВК СССР.

Важное значение имеет проверка, не внесены ли в данный правовой акт дополнения и изменения. Следует пользоваться нормативным актом в последней редакции, с учетом всех изменений. Во избежание возможных ошибок, целесообразно в подразделениях гражданской авиации вести контрольные экземпляры всех важнейших нормативных актов: ВК СССР, Основных правил полетов, наставлений, правил и т. д.

В практической работе следует, как правило, пользоваться официальным текстом правовой нормы. Официальными изданиями законов СССР и указов Президиума Верховного Совета СССР являются Ведомости Верховного Совета СССР и газета «Известия». Официальным изданием постановлений Совета Министров СССР – Собрание постановлений Правительства СССР и т. д. Официальными текстами являются также издания кодексов, например, Воздушный кодекс СССР, изданный Министерством гражданской авиации. Что касается текстов неофициальных изданий (различных справочников, комментариев, сборников и т.д.), то ими следует пользоваться, удостоверившись в том, что они точно соответствуют текстам официальным.

6. Весьма важное практическое значение имеет определение пределов действия правовой нормы, в частности, ее действие во времени, пространстве и по лицам.

Установить действие правовой нормы во времени – значит определить начало и конец ее действия.

Вопрос о вступлении нормы воздушного права в силу решается по-разному в зависимости от органа, издавшего правовую норму. Законы и указы Президиума Верховного Совета СССР вступают в силу в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 июня 1958 г. «О порядке опубликования и вступления в силу Законов СССР, постановлениям Верховного Совета СССР, указов и постановлений Президиума Верховного Совета СССР». [18] Согласно этому указу нормативные акты Верховного Совета СССР и Президиума Верховного Совета СССР вступают в силу на всей территории СССР одновременно по истечении 10 дней после их опубликования в официальном издании, если в самих актах не указан иной срок введения их в действие. Например, Воздушный кодекс СССР был утвержден

Президиумом Верховного Совета СССР 26 декабря 1961 г., а вступил в силу с 1 января 1962 г. (время вступления в силу указано в самом ВК СССР).

Постановления Правительства СССР вступают в силу в срок, указанный в самом Постановлении, а если такой срок не указан то с момента принятия Постановления. Что касается распоряжений Совета Министров СССР, то они вступают в силу всегда с момента их принятия. Такой порядок вступления в силу постановлений и распоряжений Правительства СССР определен постановлением Совета Министров СССР от 20 марта 1959 г. [19]

Приказы и инструкции МГА СССР вступают в силу в срок, установленный этим приказом или инструкцией. Так НПП ГА-66, утвержденное приказом министра гражданской авиации СССР 27 сентября 1966 г., введено в действие с 1 декабря 1966 г. Нормативные акты МГА СССР, не содержащие, указания времени вступления их в силу, действуют с момента получения ответствующим воздушнотранспортным предприятием (подразделением) гражданской авиации.

7. Нормативный акт теряет силу, т.е. его действие прекращается в Следующих случаях.

1) По истечении срока (указанного в акте), если акт был издан на определенный срок. Так, Организационно-методические указания МГА СССР издаются сроком на один календарный год. Льготные тарифы на перевозки пассажиров в осенне-зимний период (Приказ МГА № 608 от 18 сентября 1965 г.) действуют с 15 октября по 15 июня 1966 г. [20] 2) При издании акта, отменяющего ранее действовавший акт. Обычно указание от отмене нормативного акта содержится в тексте нового закона. В приказе МГА СССР № 600 о введении в действие нового НПП ГА-66 имеется указание об отмене НПП ГА-58. В некоторых случаях новый правовой акт влечет отмену (полностью или частично) не одного, а целого ряда правовых актов без перечисления отмененных актов. В таких случаях действует принцип: новый акт заменяет ранее изданный акт. [21] Так, принятие нового ВК СССР повлекло не только отмену ВК СССР 1935 г., но также частичную отмену большого числа нормативных актов, изданных на его основе. На практике нередко с изданием нового акта с высшей юридической силой (ВК СССР) производится замена старых актов новыми, изданными на основе его. Примером может быть принятие новых Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР. [22] Эти Правила полностью соответствуют ВК СССР 1961 г. 3) При прекращении действия обстоятельств, в связи с которыми была принята правовая норма (стихийное бедствие, война и т. д.). 4) В связи с появлением объективных причин, требующих прекратить применение нормы права (внедрение новой техники, изменение технологии, структуры предприятия и т. д.). Так, согласно п. 20 Дисциплинарного устава гражданской авиации дисциплинарные взыскания, предусмотренные подпунктами «е», «ж» и «з» п. 13, могут налагать на лиц диспетчерского состава начальники управлений, начальники летных учебных заведений, а также начальники аэропортов и командиры подразделений. 5) С отменой нормы права теряют силу все акты, ее конкретизирующие и детализирующие.

8. При рассмотрении вопроса о действии правовой нормы во времени остановимся на обратной силе закона. Под обратной силой закона следует понимать распространение действия нормативного акта на факты, имевшие место до его издания. Советское законодательство исходит из принципа «закон обратной силы не имеет». Это значит, что правовые нормы распространяют свое действие только на факты, события, действия и отношения, которые будут иметь место после вступления их в силу. Принцип «закон обратной силы не имеет» вносит определенность и устойчивость в общественную жизнь. В частности, он гарантирует гражданам, что их действия, бывшие законными в момент совершения, не будут впоследствии признаны преступными или недействительными.

Из этого общего правила имеются два исключения. Во-первых, в соответствии со ст.6 Основ. Уголовного законодательства СССР и союзных республик уголовные законы, устраняющие наказуемость деяния или смягчающие наказание, имеют обратную силу. Советское государство считает нецелесообразным наказывать лицо, совершившее деяние, которое в настоящий момент утратило общественную опасность или такая опасность ослабела. Во-вторых, законодатель при издании нормативного акта может придать обратную силу этому акту. Например. Приказом начальника ГУГВФ от 5 февраля 1962 г. были отменены удержания за отказ брони и полета по билету (при индивидуальных заказах билетов самими пассажирами). Этот приказ был введен в действие с 1 февраля 1962 г.

9. Определить действие правовой нормы в пространстве – это значит установить, на какую территорию распространяется действие данного акта. Законы СССР, указы Президиума Верховного Совета СССР, постановления и распоряжения Совета Министров СССР, приказы и инструкции министерств и ведомств СССР, в том числе МГА СССР, действуют на территории СССР. [23] Нормативные акты союзных республик действуют на территории соответствующей республики, акты местных Советов депутатов трудящихся и их исполкомов действуют на территории данного местного Совета.

Министерство гражданской авиации является общесоюзным министерством. Приказы и инструкции МГА действуют на территории СССР. В некоторых случаях действие правовой нормы, регулирующей деятельность гражданской авиации, может быть ограничено определенными пределами. Так, Инструкция о порядке приема на работу, назначения на должности, перевода и увольнения работников ГВФ [24], являясь актом ГУ ГВФ (МГА), действует на всей территории СССР. Однако ряд пунктов Инструкции содержит ссылки на КЗоТ РСФСР.

Следовательно, действие этих пунктов ограничено территорией РСФСР и других союзных республик, где в настоящее время применяется КЗоТ РСФСР (прибалтийские республики Эстония, Латвия и Литва). Другой пример. Согласно Дисциплинарному уставу ГВФ работник гражданской авиации несет дисциплинарную ответственность за нарушение дисциплины не при исполнении служебных обязанностей, если такое нарушение имело место на служебной территории или в служебном помещении. Таким образом, сфера применения Дисциплинарного устава за нарушения дисциплины не при исполнении служебных обязанностей ограничена пределами служебной территории (служебного помещения).

10. Действие советского воздушного законодательства распространяется на воздушные суда, находящиеся за границей и в открытом море. Согласно ст. 3 ВК СССР установлено, что Воздушный кодекс СССР распространяется на все гражданские воздушные суда, занесенные в Государственный реестр, во время их нахождения за пределами СССР, если законы страны пребывания воздушного судна не требуют иного. Это правило применимо и к подзаконным актам, изданным на основе и в соответствии с ВК СССР.

Международноправовой режим открытого моря регулируется специальной Конвенцией об открытом море. [25] Согласно Конвенции под открытым морем понимают «все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства» (ст.1). В основе режима открытого моря лежит принцип свободы открытого моря. Это означает, что каждое государство имеет право на то, чтобы его граждане и его суда беспрепятственно пользовались открытым морем и воздушным пространством над ним. Свобода открытого моря означает, в частности, свободу летать над открытым морем. Воздушные суда в открытом море, а также люди и грузы, находящиеся на нем, подчинены исключительной власти государства, под флагом которого они летают. На советские воздушные суда исключительно и полностью распространяются законы СССР.

11. Чтобы правильно применить правовую норму необходимо знать, на какой круг граждан, должностных лиц и организаций эта норма распространяется.

Общий принцип сводится к тому, что законы СССР обязательны для всех советских организаций и граждан, независимо от того, находятся они на территории СССР или за границей. Советские законы применяются ко всем лицам, проживающим на территории СССР, независимо от того, являются они гражданами СССР, иностранцами или лицами без гражданства. В некоторых случаях действие советских законов в отношении лиц, проживающих на территории СССР, может быть ограничено. В частности, не распространяются на иностранцев законы, относящиеся только к гражданам СССР (закон о всеобщей воинской обязанности, нормы избирательного права и т. д.). Советские законы не распространяются на лиц, пользующихся правом экстерриториальности. К таким лицам относятся главы государств и правительств, находящиеся в СССР с официальным визитом, дипломатические представители иностранных государств, дипломатический персонал посольств и консульств и члены их семей и некоторые другие лица. Так, дипломатические работники, пользующиеся правом экстерриториальности неподсудны уголовным судебным учреждениям СССР. В случае совершения преступления этими лицами на территории СССР вопрос об уголовной ответственности решается дипломатическим путем.

12. Анализируя правовую норму под углом зрения её действия по лицам, мы выясняем, кто имеет определенные права и несет соответствующие обязанности, на кого норма распространяется, применима ли она к данному лицу. Эти вопросы имеют весьма большое практическое значение. Рассмотрим с этой точки зрения действие Дисциплинарного устава гражданской авиации. Здесь возникает ряд вопросов: на какой круг лиц распространяется Дисциплинарный устав; кто имеет право налагать дисциплинарные взыскания; каков объем дисциплинарных прав того или иного начальника, на кого распространяются подпункты «е», «ж» и «з» п. 13. Дисциплинарного устава; как действует по лицам подпункт «д» п.13 Дисциплинарного устава; кто рассматривает жалобы на неправильно наложенные взыскания и т.д. Например, подпункты «е», «ж» и «з» п. 13 устава распространяются только на работников летно-подъемного состава экипажа и диспетчерского состава службы движения.

13. Третьей стадией применения права является уяснение смысла и содержания правовой нормы в целях ее правильного исполнения. Правильное толкование помогает установлению единообразия в понимании и применении норм права.

Термином толкование мы пользуемся в различных связанных между собой случаях: а) имея в виду умственную деятельность, направленную на уяснение содержания правовой нормы; б) истолкования (интерпретации) текста нормативного акта; в) разъяснение содержания правовой нормы со стороны компетентных органов государства должностных лиц и граждан.

14. Толкование – уяснение осуществляется различными способами.

По приемам толкования различают грамматическое, логическое, систематическое и историческое толкование.

Грамматическое толкование состоит в уяснении смысла правовой нормы в результате выявления значения отдельных слов и их грамматической связи (в соответствии с правилами грамматики и синтаксиса). Грамматическое толкование дает уяснение буквального смысла нормы права.

Общее правило состоит в том, что органы государства, издавая правовые акты, употребляют слова и выражения общепринятого языка в соответствии с их общепринятым смыслом. Поэтому и при толковании эти слова и выражения следует понимать в общепринятом смысле. [26] Однако законодатель может употреблять слова

и выражения не в общепринятом, а в специальном смысле. Прежде всего здесь могут применяться специальные юридические термины (например, претензия, претензионный порядок, иск, прямые убытки и т.д.). В специальных актах, регулирующих деятельность гражданской авиации, широко применяются термины, заимствованные из различных областей авиационной науки и техники (например, воздушная трасса, минимум погоды, вынужденная посадка, предполетный отдых и т.д.). Наличие специальных терминов способствует более краткому, четкому и конкретному изложению правовых норм, лучшему и более правильному их пониманию, а значит и применению.

В целях достижения единообразия в применении специальных терминов необходимо определение их содержания. Такие определения по-разному даются в нормативных актах: они могут помещаться в примечаниях, в виде части нормы права и даже отдельной статьи. Так, ВК СССР в специальных статьях дает определение понятий: воздушное судно, терпящее бедствие (ст. 63), потерпевшее бедствие (ст. 65), пропавшее без вести (ст. 66), международный полет (ст. 70), международная воздушная перевозка (ст. 121) и др.

Большое значение для определения технических терминов имеют разделы определения, включаемые в основные нормативные акты (наставления, правила и т.д.). Так, НПП ГА-66 в специальном разделе «определения» дает определение 67 техническим терминам и понятиям.

Основные требования к употреблению различных определений: стабильность и единообразие в различных нормативных актах. Это особенно важно при пользовании нормативными актами, регулирующими летную деятельность (ВК СССР, Основные правила полетов, НПП ГА, руководства по летной эксплуатации и т. д.).

Смешение терминов в общепринятом и специальном смысле недопустимо.

Немаловажное значение имеет правильное применение знаков препинания, употребление союзов и предлогов.

15. Логическое толкование. На практике нередко бывает так, что при полной ясности словесной формулы правовой нормы, мы не можем правильно и полностью понять ее смысл, содержание. В этом случае следует прибегнуть к логическому толкованию, которое состоит в анализе правовой нормы с целью установить ее внутренний смысл, исходя из смысла выражений, в которых сформулирована данная норма, из мысли, содержащейся в законе. Логическое толкование предусматривает использование законов логики. [27] Поэтому логическое толкование – более высокая ступень по сравнению с грамматическим толкованием. Цель логического толкования – выяснить смысл закона в целом.

«Если грамматическое толкование, – пишет проф. М.Д. Шаргородский, – ставит своей задачей выяснение буквального содержания закона, того, что прямо написано в тексте закона, то логическое толкование имеет своей целью различными методами выявить то, что законодатель желал, но что в тексте закона прямо не выразил». [28]

Приведем несколько примеров. Часть 2, § 25 НПП ГА устанавливает, что «состав экипажа должен быть постоянным, и его изменение допускается в исключительных случаях». Грамматическое толкование приводит к выводу, что речь идет об экипаже в целом. Однако логическое толкование дает основание считать, что постоянный состав экипажа должен быть только в части летно-подъемного состава (обслуживающий состав, например, бортпроводники в экипаже постоянно не закрепляются).

Дисциплинарный устав подпунктом «д» п.13 устанавливает два вида взысканий; перевод на нижеоплачиваемую работу сроком до 3 месяцев или понижение в должности. Эти два взыскания соединены союзом или. Союз или – разделительный, он «связывает два или несколько предложений, а также однородных членов предложения, из числа которых совершается выбор». [29] Таким образом, при грамматическом толковании мы

приходим к выводу, что должностное лицо, применяя подпункт «д», выбирает вид наказания работника: или переводит его на нижеоплачиваемую работу до трех месяцев или понижает в должности постоянно.

Однако и в данном примере, на основе логического толкования следует прийти к выводу, что союз или применяется не в смысле выбора взыскания (в зависимости от тяжести проступка), а исходя из занимаемой работником должности. К работнику, занимающему должность, например, бортмеханика, применяется только взыскание в виде перевода на нижеоплачиваемую работу до 3-х месяцев, а к работнику, занимающему командную должность, – только взыскание в виде понижения в должности.

Наставление по производству полетов (§ 29 и 33) запрещает летно-подъемному составу экипажей и диспетчерскому составу службы движения употреблять алкогольные напитки накануне дня полета (дежурства). Возникает вопрос: как понимать слово накануне? Под словом накануне обычно понимается предыдущий день, день, предшествующий чему-нибудь (например, полету, дежурству), незадолго до чего-нибудь. Ввиду того, что алкоголь оказывает длительное влияние на организм человека (принятие 80 г водки действует на организм в течение суток, а большие дозы до 48 час), слово накануне должно охватывать период воздержания от употребления алкоголя, гарантирующий отсутствие влияния алкоголя в день полета (заступления на дежурство), т. е. до 48 часов.

16. Систематическое толкование состоит в уяснении смысла правовой нормы путем сопоставления ее с правовыми нормами, относящимися к данному вопросу. В процессе систематического толкования мы определяем место, занимаемое данным законом в общей системе отрасли законодательства (отсюда и название «систематическое толкование»).

Как уже отмечалось выше, воздушное законодательство представляет собой систему нормы воздушного права. Анализируя норму права, содержащуюся в НПП, мы должны сопоставить ее с аналогичными нормами (если они имеются) в Основных правилах полетов, Воздушном кодексе и др. документах. Часто нормы воздушного кодекса получают развитие и конкретизацию в нормативных актах, изданных на его основе. Так, ст. 52 ВК СССР предоставляет право командиру корабля отступить от плана полета и указаний службы движения в случае «явной угрозы безопасности полетов». Это положение ВК СССР детализируется в § 113 Основных правил полетов и § 187 НПП ГА.

16. Историческое толкование заключается в выяснении смысла правовой нормы на основании тех материалов, которые легли в основу ее возникновения и развития. При помощи исторического толкования мы обращаемся к тем событиям и документам, которые объясняют нам причины издания интересующей нас правовой нормы. В некоторых случаях бывает целесообразно сопоставить действующий закон с текстом ранее действовавшего, но теперь отмененного закона. Так, анализируя отдельные параграфы НПП ГА–66, мы обращаемся к ранее изданным НПП (НПП ГА–58, НПП ГА–51 и т.д.) по интересующему нас вопросу.

17. В процессе применения норм воздушного права важно определить объем толкования. Под объемом толкования мы понимаем границы действия правовой нормы. Следует различать буквальное, ограничительное и распространительное толкование.

Буквальное толкование мы имеем в том случае, когда мысль законодателя и ее словесное выражение в правовой норме совпадают по объему. Закон понимается в точном соответствии с его буквальным смыслом. Например, Положением о пенсиях за выслугу лет летно-подъемному составу определен круг лиц ЛПС, на кого распространяется Положение. Перечень должностей ЛПС, работа в которых дает право на пенсию за выслугу лет, определен в Приложении № 1 к приказу министра

социального обеспечения РСФСР от 25 декабря 1958 г. №167. [30] Этот перечень является исчерпывающим и его расширение или сужение не допускается.

Как правило, применяется именно буквальное толкование правовой нормы.

18. В некоторых случаях в результате уяснения содержания правовой нормы (главным образом применяя логическое и систематическое толкование) мы приходим к выводу, что данная правовая норма должна быть распространена на более широкий круг лиц и отношений, чем указано в норме права, или, наоборот, на более чем узкий круг лиц и отношений. [31]

Распространительное толкование имеет место в случае, если содержание правовой нормы ее буквального выражения. Например, § 202 НПП содержит правило, что командиры кораблей (пилоты) ежегодно проходят проверку знаний НПП, руководства по летной эксплуатации самолета или вертолета, аэродинамики, самолетовождения и метеорологии. Таким образом, согласно § 202 НПП не требуется проверять знания Воздушного кодекса Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР. Однако согласно ст.20 ВК СССР (систематическое толкование) командир корабля должен знать ВК СССР, Основные правила полетов и другие документы. Таким образом, знание ВК СССР и Основных правил полетов является для командиров кораблей (пилотов) обязательным и подлежит проверке, § 202 в этой части следует толковать распространительно.

Ограничительное толкование применяется в случаях, когда мысль, сформулированная в правовой норме, уже ее буквального выражения. Так, согласно ч.2 §25 НПП установлено, что «состав экипажа должен быть постоянным и его изменение допускается в исключительных случаях». При буквальном толковании приведенного параграфа можно сделать неправильный вывод, что требование постоянного состава экипажа воздушного судна распространяется на ЛПС и обслуживающий персонал. Однако в действительности приведенное требование распространяется только на летно-подъемный состав экипажа. Обслуживающий персонал (бортпроводники и др.) в составе экипажа не закрепляются. Таким образом, ч. 2, § 25 НПП следует толковать ограничительно.

19. От толкования-уяснения следует отличать толкование-разъяснение. В зависимости от органа (лица), дающего толкование, юридическая наука различает два вида толкования: официальное и неофициальное.

Официальным называется такое толкование правовой нормы, которое дается уполномоченным на это органом или должностным лицом. Разъяснения, даваемые этими органами (должностными лицами), имеют обязательную силу.

Официальное толкование может быть дано органом, издавшим данную правовую норму. [32]

Примером аутентического толкования может быть разъяснение приказа МГА специальным приказом министра гражданской авиации.

Право давать официальное толкование может быть предоставлено также органам, которые данный акт не издавали. В этом случае орган власти должен быть наделен правом давать официальное толкование нормативного акта, изданного другим (как правило вышестоящим) органом государственной власти. Так, согласно п. «в» ст. 49 Конституции СССР общеобязательное толкование законов (актов Верховного Совета СССР) дает Президиум Верховного Совета СССР.

«В остальных случаях (когда нет общего или отдельного поручения Верховного Совета или Правительства) официальные разъяснения обязательны только для тех органов или должностных лиц, которые подчинены органу, дающему разъяснения. Вместе с тем эти разъяснения не могут не учитывать лица, обращающиеся в эти органы за разъяснением соответствующих дел». [33]

20. Официальное толкование подразделяется на нормативное и казуальное. Нормативное толкование преследует главным образом цель установления единообразного применения закона. Поэтому оно может существовать самостоятельно (не будучи стадией применения норм права) Что касается казуального толкования (от слова казус – случай), то оно имеет обязательную силу только для данного дела, в процессе применения правовой нормы.

21. Неофициальное толкование – это разъяснение правовой нормы со стороны лиц не наделенных официальным полномочием давать разъяснения норм права. Поэтому такое толкование не носит обязательного характера. Неофициальное толкование может даваться научными учреждениями, учеными, общественными организациями, практическими работниками и другими лицами в форме рекомендаций или советов. Неофициальное толкование находит практическое применение в силу его убедительности, логичности и обоснованности.

22. Четвертой стадией применения нормы права является издание акта применения. В акте применения подводится итог работы, выполненной в предыдущих стадиях применения нормы права. Акт применения определяет права и обязанности конкретного лица, в нем реализуются предусмотренные законом меры поощрения и взыскания. Акты применения издаются органами государственной власти и управления, государственными учреждениями, предприятиями и общественными организациями.

Акты применения всегда должны быть конкретными, они адресуются определенным лицам. Так, орган социального обеспечения в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР о пенсиях за выслугу лет лицам летно-подъемного состава гражданской авиации издает акт применения о назначении пенсии за выслугу лет тому или иному лицу ЛПС. Акт применения конкретизирует применение нормы Дисциплинарного устава ГА к лицам, допустившим служебный проступок.

23. Для вынесения правильного решения по делу необходимо, чтобы акт применения был законным, т.е. строго соответствовал действующей норме права. В актах применения должна содержаться ссылка на закон, послуживший основанием для решения данного дела. Требование соблюдения законности при издании акта применения включает три основных вопроса. Во-первых, возложенные на работника актом применения обязанности, права, а также дисциплинарные санкции должны быть прямо предусмотрены законом. Во-вторых, должен быть строго соблюден порядок применения правовой нормы. В-третьих, норма права может быть применена только компетентным органом, должностным лицом. Так, нарушением социалистической законности будет: наложение дисциплинарного взыскания, не предусмотренного п. 13 Дисциплинарного устава (лишение выходного дня или отпуска); несоблюдение установленного порядка наложения взыскания (нарушение сроков наложения взыскания, наложение взыскания без истребования объяснений от нарушителя и т. д.); наложение взыскания лицом, не являющимся прямым начальником нарушителя (например, старший бортмеханик объявляет выговор бортмеханику).

24. Акт применения должен быть обоснованным. Это значит: а) акт применения должен опираться на тщательно проверенные факты; решение вопроса должно логически вытекать из анализа этих фактов; б) акт применения нормы права как по форме, так и по содержанию должен быть убедительным (как с точки зрения необходимости его издания, так и с точки зрения его справедливости), в) акт применения должен быть своевременным решением определенного вопроса; г) акт применения должен быть наиболее целесообразным решением вопроса в пределах и рамках социалистической законности.

Как мы уже отмечали, акт применения устанавливает связь между нормой права и конкретным жизненным фактом, он конкретизирует норму права относительно данного факта.

В акте применения должны быть отражены как требования правовой нормы, так и обстоятельства дела. Поэтому без оценки и анализа фактов, без твердой уверенности в их достоверности, без правильного понимания особенностей случая нельзя правильно выбрать нужную норму права, нельзя законно и обоснованно решить конкретный жизненный случай.

ССЫЛКИ

[1]. К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т.4, стр.443.

[2]. Ленин. ПСС, т.33, стр.99.

[3]. См.: Г.П. Жуков. Космическое право. М., "Международные отношения", 1966.

[4]. Под правовым институтом следует понимать совокупность норм, регулирующих определенную группу однородных общественных отношений. Например, институт международных полетов, институт воздушных перевозок пассажиров и т.д.

[5]. "Правда", 22 августа, 1967.

[6]. Международное право не входит в систему права отдельных государств. Особенности международного публичного права: а) субъектами международного права являются государства; б) нет единого законодателя (нормы создаются участниками международных отношений); в) нет централизованного аппарата принуждения; г) основным источником международного права являются международные договоры и обычаи.

Международное частное право регулирует правовые отношения с иностранным элементом. Для международного частного права характерно то, что в правоотношении участвует иностранец (или иностранцы) или отношение связано с территорией двух или нескольких государств.

[7] Согласно ст.40 Парижской конвенции Британские колонии (доминионы) Канада, Австралийский Союз, Южно-Африканский Союз, Новая Зеландия и Индия рассматривались как государства.

[8]. Например, помимо пяти государств (Англии, Франции, США, Италии и Японии), в состав Международной комиссии входят еще 24 государства. В этом случае каждое из пяти государств имеет по 5 голосов ($24:5=4,8$ с округлением 5). Таким образом, пять государств имеют $5 \text{ голосов} \times 5 = 25$ голосов. Остальные государства - 24 голоса.

[9]. Вестник воздушного флота, №2, 1918, стр.28.

[10]. СУ РСФСР, №6, 1921, стр.40.

[11]. КПСС в резолюциях. Ч. III. М., Госполитиздат, 1954, стр.152.

[12]. СЗ СССР, 1932, №32, ст.194а.

[13]. СЗ СССР, 1935, №43, ст.359.

[14]. Система ВК СССР 1935 г. включает 10 разделов (глав). Общие положения, гражданские воздушные суда, экипаж гражданских воздушных судов, условия труда и ответственность работников Гражданского воздушного флота, земное оборудование для полетов, полеты, международные полеты, воздушные перевозки пассажиров, багажа, груза и почты, имущественная ответственность при воздушных передвижениях и порядок разрешения имущественных споров, штрафы, налагаемые в административном порядке органами Гражданского воздушного флота. Приложение: описание флага гражданской авиации и гражданского воздухоплавания СССР.

[15]. Согласно ст.6 ВК СССР, МГА издает правила, наставления и инструкции по вопросам своей компетенции на основе ВК СССР и Основных правил полетов в воздушном пространстве СССР (ст.69 ВК СССР). Так, НПП ГА-66 разработано в соответствии с требованиями Воздушного кодекса СССР и Основных правил полетов.

- [16]. См.: Общая теория советского права. М., "Юридическая литература", 1966, стр.62-274.
- [17]. М.С. Строгович. Основные вопросы советской социалистической законности. М., "Наука", 1966, стр.46.
- [18]. Ведомости Верховного Совета СССР 1958, №14, ст.275.
- [19]. СП СССР 1959, №6, ст.37.
- [20]. Для некоторых видов перевозок этот срок действует с 15 октября по 15 мая и с 15 октября по 31 мая.
- [21]. Названный принцип действует только в случаях, если новый акт имеет высшую или равную юридическую силу в сравнении с ранее изданным нормативным актом.
- [22]. Приказ МГА СССР №750 от 24 ноября 1967 г.
- [23]. К территории СССР относятся земельная и водная территория СССР, а также воздушное пространство над поверхностью, в границах СССР, включая внутренние и территориальные воды. Частью территории СССР считаются морские и воздушные корабли в открытом море.
- [24]. Приказ начальника ГУ ГВФ №286 - 1960 г.
- [25]. См. Ведомости Верховного Совета СССР, 1960, №42. Конвенция заключена при участии СССР в 1958 г. на Женевской конференции по морскому праву. Вступила в силу в 1962 г. Подробно о режиме открытого моря см.: Курс международного права. Т.3. М., "Наука", 1967, стр.230-293.
- [26]. Слова и выражения в общепринятом смысле мы находим в различных толковых словарях. (Словарь русского языка под ред. проф. Ожегова).
- [27]. Некоторые авторы логическое толкование не выделяют как самостоятельный прием толкования правовой нормы. См.: например, А.С. Пиголкин. Толкование нормативных актов в СССР. М., Госюриздат, 1962, стр.37-53. О логическом толковании см.: А.С. Шляпочников. Толкование Советского уголовного закона. М., Госюриздат, 1960, ст.173-195; Я.М. Брагинин. Уголовный закон и его применение. М., "Юридическая литература", 1967, стр.226-230.
- [28]. М.Д. Шаргородский. Уголовный закон. М., Госюриздат, 1948, стр.163.
- [29]. Словарь русского языка. Составил С.И. Ожегов. М., ГИС, 1953.
- [30]. См.: Сборник законодательных актов о труде. М., "Юридическая литература". 1965, стр.764-765.
- [31]. Следует рассматривать как нарушение принципа социалистической законности произвольное толкование правовых норм по объему. Применение распространительного или ограничительного толкования допустимо тогда, когда это вытекает из смысла правовой нормы.
- [32]. Такое толкование называется аутентическим (от греческого - аутентикос - подлинный, основанный на первоисточнике, идущий от самого себя).
- [33]. Теория государства и права. М., "Юридическая литература". 1968, стр.503.