

## **ВОЗДУШНОЕ ПРАВО**

### **УЧЕБНИК**

Материал подготовлен с использованием правовых актов  
по состоянию на 7 декабря 2012 года

**Б.П. ЕЛИСЕЕВ, В.А. СВIRКИН**

### **ВВЕДЕНИЕ**

Развитие гражданской авиации России в 20 - 30-е и последующие годы вызвало необходимость создания адекватной системы воздушного права, регламентирующей использование воздушного пространства в целях авиации, которая в советский период была создана и основывалась на предельно централизованном управлении авиатранспортной отраслью, монополии государственной собственности на имущество единственной авиакомпании "Аэрофлот", всех аэропортов и аэродромов, а их насчитывалось в 1992 году 1500. Для успешной и эффективной деятельности советской гражданской авиации потребовалась детальная регламентация всех сторон ее деятельности, особенно в части организации летной работы и летной эксплуатации.

Специфика правового регулирования в СССР по подготовке, выполнению и обеспечению полетов заключалась в том, что многие законы, как правило, затем конкретизировались и дополнялись ведомственными нормативными актами Министерства гражданской авиации. К числу таких относились: наставления, положения, руководства, инструкции, программы, технологии, методики, типовые проекты, перечни, памятки и др. документы.

Принятие содержания названных документов очень часто не согласовывалось друг с другом, что приводило к тому, что в разных нормативных актах одинаковые понятия определялись по-разному. К тому же ведомственным нормативным актам придавалось различное юридическое значение, и поэтому при их применении возникали практические проблемы иерархии и приоритетов. Тем не менее советское воздушное право к моменту распада СССР располагало мощным правовым ресурсом, который пошел на пользу советской гражданской авиации. Благодаря упорядоченности, достигнутой с помощью развитой системы законов и правил по воздушному праву, в 1991 году монополист "Аэрофлот" перевез 132 миллиона пассажиров, и до сих пор все действующие российские авиакомпании такой объем авиаперевозок обеспечить не в состоянии.

В течение 20 лет в России развивается новое по своему содержанию российское воздушное право, входящее в систему российского права в качестве специфической отрасли. В самом общем виде действующее воздушное право представляет собой систему принципов и норм, определяющих в первую очередь статус и режим воздушного пространства над территорией Российской Федерации, подчинение его власти территориального суверена и распространение на него государственного суверенитета. Публичный порядок использования воздушного пространства установлен в интересах общества и государства. На его основе воздушное право решает вопросы допуска гражданской авиации к перевозочной деятельности. Такую авиацию, выполняющую регулярные и нерегулярные перевозки пассажиров и грузов, принято определять как воздушный транспорт. Именно в отношении его принято свыше 8 тысяч различных законов и правил, образующих современную систему российского воздушного законодательства.

Понятия "система воздушного права" и "система воздушного законодательства" не идентичны и не тождественны друг другу. Это разные правовые категории. Система воздушного права состоит из норм, образующих отдельные институты, регулирующие специфические отношения в области использования воздушного пространства, определяющие статус гражданской, государственной, экспериментальной и иной авиации, режим внутренних и международных перевозок, аэронавигационного обслуживания, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и регулирующих другие вопросы.

Система воздушного законодательства - это материальное выражение системы норм воздушного права, воплощаемое в системе нормативно-правовых актов, принимаемых время от времени Президентом Российской Федерации, Правительством РФ, Государственной Думой, Министерством

транспорта РФ, Федеральным агентством воздушного транспорта, Ростехнадзором и другими правительственными учреждениями и организациями. Принимаемые ими нормативно-правовые акты имеют разную юридическую силу, разную подчиненность в силу иерархии, существующей между принимающими их органами законодательной и исполнительной власти. Данный учебник посвящен российскому воздушному праву, складывающемуся последние двадцать лет в российской правовой системе на основе соответствующей системы российского воздушного законодательства, и отражает авторское видение содержания и структуры ныне действующей системы российского воздушного права. Такого рода работа предпринята впервые в российской науке воздушного права после распада СССР.

Последние двадцать лет после него гражданская авиация России пытается перейти к рынку, строить взаимоотношения на рыночных принципах. Процесс идет достаточно сложно, тяжело, но мы обречены уйти от принятой ранее командно-административной системы к системе свободной конкуренции, что возможно только на принципиально иной правовой основе, чем она была раньше в советский период. Мировая система воздушного транспорта давно уже развивается в режиме либерализации и конкуренции. Все это заставляет Россию ориентировать свое национальное воздушное законодательство на эти процессы, шире применять и внедрять мировую передовую практику, особенно ИКАО, в интересах развития российского воздушного транспорта.

Гражданская авиация в настоящее время превратилась в глобальную международную транспортную систему, не имеющую себе равных среди других видов транспорта, деятельность которых территориально ограничена из-за специфики коммуникационных сетей.

Для обеспечения растущего спроса на перевозки с целью увеличения пропускной способности наиболее загруженных аэропортов помимо их перестройки и модернизации применяются новые, передовые методы управления, новые эксплуатационные правила и регламенты. Отсутствие четких международных стандартов в какой-либо области деятельности авиации приводит к расхождению применяемых практик различными странами. Все это требует все большего участия государства в регулировании деятельности в области авиации.

Важнейшей составляющей государственного регулирования деятельности авиации на современном этапе является правовая регламентация обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, т.е. предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Борьба с ними потребовала налаживания широкого международного сотрудничества между государствами.

В настоящее время роль международного воздушного права как регулятора межгосударственных отношений, возникающих при безопасной деятельности воздушного транспорта, трудно переоценить. Важную роль в развитии международного сотрудничества в области международной гражданской авиации играет Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и другие 10 международных межправительственных авиационных организаций. Вот почему в учебнике вопросы международного воздушного права освещаются.

В данном учебнике рассмотрены понятие и сущность деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте, показаны и проанализированы предпосылки и необходимость возникновения международных организаций в области авиации, роль ИКАО в обеспечении безопасности на воздушном транспорте, рассмотрен Устав ИКАО и правовые основы ее деятельности. Значительное место уделено правовому обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности, в частности требованиям ИКАО в области государственного регулирования гражданской авиации, в том числе сертификационной и лицензионной деятельности.

Цель учебника - повысить правовую грамотность работающих в авиатранспортной отрасли. Отсутствие учебной литературы по воздушному праву сказывается на их правовой культуре, возникла общая тенденция упрощенного понимания законов, в ряде случаев свободная и произвольная их интерпретации. Имеющиеся случаи в России авиационных происшествий и инцидентов в большинстве своем связаны с низкой профессиональной подготовкой и правовой подготовкой в частности.

Современный авиационный специалист высокой квалификации немислим сегодня как без высоких профессиональных знаний, так и без понимания смысла норм воздушного права, без умения применять эти нормы на практике. Особенно эта позиция важна применительно к специалистам, выполняющим полеты гражданских воздушных судов и обеспечивающим выполнение полетов. Пробелы в правовой подготовке авиационного персонала, незнание воздушного законодательства ведут в ряде случаев к искажению мотива деятельности при возникновении особых ситуаций. Что еще хуже, непонимание норм воздушного права, их неправильное толкование приводит к "своему" прочтению закона и их подмене своими понятиями, отличными от установленных законом или правилом. Такая вольность в применении

законов чрезвычайно опасна, особенно при летной и технической эксплуатации воздушных судов. Отсутствие сегодня у специалистов гражданской авиации необходимого уровня правовой подготовки приводит к ряду других издержек, отрицательно влияющих на безопасную эксплуатацию воздушного транспорта. Цель данного учебника - показать необходимость и важность соблюдения действующего воздушного законодательства и обучить грамотному применению норм воздушного права авиационным персоналом, а также правильному толкованию действующего законодательства.

## **Часть I. ВОЗДУШНОЕ ПРАВО РОССИИ**

### **Раздел I. ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

#### **1.1. Предмет и система воздушного права**

В системе российского права занимает значительное место группа норм, предназначенных для урегулирования отношений, возникающих при использовании воздушного пространства в целях авиации и эксплуатации воздушного транспорта. Одни нормы регулируют доступ воздушных судов в суверенное воздушное пространство и производства ими полетов для перевозок пассажиров и грузов по установленным воздушным маршрутам. Другие нормы регулируют деятельность авиапредприятий-авиакомпаний и аэропортов, других связанных с их деятельностью предприятий. Важную часть воздушного права составляют нормы, регулирующие деятельность государственных органов в области авиации и определяющие их функцию и компетенцию государственных органов. Исторически становление и развитие таких норм было связано с появлением авиации. Главным вопросом начала формирования воздушного права было закрепление публичных, властных полномочий государства в отношении воздушного пространства, расположенного над государственной территорией. Юридически это было осуществлено с помощью международного права в 1919 году в Парижской конвенции о международной навигации. В ст. 1 признавалось, что полнота и исключительность власти государства основываются на принципе суверенитета. Эта международно-правовая аксиома положила начала широкому ее подтверждению в национальных законах, что привело к образованию в различных государствах воздушного права, специально предназначенного регулировать отношения, связанные с использованием суверенного воздушного пространства в интересах авиации. Эти отношения являются предметом воздушного права России.

Современное российское право весьма сложно по своему содержанию, и оно подчиняет своему правовому воздействию широкий круг вопросов: функции и полномочия органов государственной власти в области авиации, порядок и условия допуска к использованию воздушного пространства авиационной техники, обеспечение безопасности полетов, деятельность аэродромов и аэропортов, коммерческих авиапредприятий, классификацию воздушных судов, их летную годность и т.д. В общем и целом о содержании круга вопросов, решаемых воздушным правом, позволяет судить Воздушный кодекс 1997 г. В целях дополнения и конкретизации ВК законодателем принято свыше 8 тысяч нормативных и правовых документов, которые и образуют систему действующего российского воздушного права. Специфика системы состоит в том, что она регулирует публично-правовые, административно-правовые, уголовно-правовые, арбитражные, налоговые, корпоративные и иные отношения. Их возникновение и развитие прямо связаны с использованием российского воздушного пространства авиацией. Однако методы регулирования указанных отношений заимствуются у других отраслей российского права: государственного, административного, уголовного, гражданского, налогового и иного права. По этим причинам система российского воздушного права многофункциональна, многолика и неоднородна, что ей отнюдь не препятствует и не мешает решению главной задачи - установлению публичного порядка использования воздушного пространства в стратегических и народно-хозяйственных целях, в интересах общества и государства.

Формирование воздушного законодательства и науки воздушного права тесным образом связано с историей развития нашей гражданской авиации. Каждому этапу - от создания первого руководящего органа - Бюро комиссаров авиации воздухоплавания (10 ноября 1917 г.) - до наших дней - присущи свои методы правового регулирования деятельности гражданской авиации, обусловленные конкретной исторической обстановкой.

Уже в декабре 1922 года после образования в составе Главвоздухофлота Инспекции гражданского воздушного флота последним приказом Реввоенсовета было предписано, что кроме регистрации гражданских воздушных судов необходимо разрабатывать декреты, инструкции и правила, касающиеся

гражданской авиации, т.е. фактически разрабатывать вопросы воздушного права.

Происходит становление и развитие науки советского воздушного права. В 1922 году выходит в свет первый отечественный учебник по воздушному праву профессора И.С. Перетерского.

Для утверждения и развития качественно новых взаимоотношений, возникающих в процессе деятельности гражданской авиации, государство принимало на различных этапах особые правовые акты. Эти акты претерпевали определенные изменения как по содержанию, так и по форме, но их сущность и стратегия оставались неизменными. Вся система воздушного права, выступая в качестве регулятора отношений, возникающих при эксплуатации гражданских воздушных судов, использовалась как форма государственного руководства деятельностью гражданской авиации, и прежде всего в целях обеспечения безопасности и регулярности полетов.

Сравнительно долгое время правовое регулирование гражданской авиации касалось лишь отдельных областей ее деятельности.

На современном этапе воздушное право призвано обеспечить четкое функционирование всех звеньев авиационно-транспортной системы в интересах коммерческой составляющей деятельности при безусловном соблюдении безопасности на воздушном транспорте. Это достигается путем воздействия на определенные, наиболее значимые области общественных отношений.

Особенность современного воздушного права России определена спецификой работы гражданской авиации. Отношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта, столь многообразны, область применения авиации столь широка, что охватить все виды возможных правоотношений только с помощью норм воздушного права не представляется возможным. Поэтому воздушное право России тесным образом взаимодействует с другими отраслями единой системы права.

Только в процесс правового регулирования воздушных перевозок вовлечены и применяются нормы гражданского, административного, трудового, уголовного и других отраслей права России.

Имея общие точки соприкосновения с другими отраслями права, воздушное право тем не менее существенно отличается от них по предмету регулирования и субъектам правоотношений.

В практике государственного руководства гражданской авиацией сложилась определенная система специального законодательства, объединяющая нормативные акты различной юридической силы, регулирующие деятельность гражданской авиации и связанные с этой деятельностью правоотношения.

Учитывая определенный риск, сопутствующий летной эксплуатации воздушного транспорта, наиболее жесткой регламентации подвергается производство полетов и все виды их обеспечения, так как именно при подготовке, обеспечении и выполнении полетов проявляется в концентрированном виде сущность и специфика работы гражданской авиации.

## 1.2. Источники воздушного права

Под источниками права понимаются формы выражения правовых норм, имеющих общеобязательный характер. Господствующей формой являются нормативные акты, среди которых главное, приоритетное место занимают законы как акты высшей юридической силы. В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры России являются составной частью ее правовой системы.

Соответственно, под **источниками воздушного права** следует понимать принимаемые в соответствии со своей компетенцией и полномочиями органами законодательной и исполнительной власти нормативно-правовые акты - федеральные законы, подзаконные акты, а также судебная практика.

Различные нормативные правовые акты, являясь источниками права, обладают различной юридической силой, так как они принимаются в пределах компетенции конкретных государственных органов. Независимо от степени юридической силы все нормы воздушного права являются обязательными для исполнения теми лицами или государственными органами, к которым они обращены.

Нормативные правовые акты, создающие, изменяющие или отменяющие нормы воздушного права, можно разбить на две основные группы.

К первой группе относятся акты, которые носят статус законов, принимаемые высшим законодательным органом Российской Федерации - Федеральным Собранием. Ко второй относятся все другие нормативные правовые акты, имеющие статус подзаконных актов.

Среди законов особое место занимает Конституция Российской Федерации (Основной Закон государства), на основании которой был разработан, принят и вступил в силу с 1 апреля 1997 года

основной авиационный закон - Воздушный кодекс Российской Федерации.

**Предметом регулирования** Воздушного кодекса Российской Федерации является установление правовых основ использования воздушного пространства и деятельности в области авиации.

К одному из наиболее значимых федеральных законов, регламентирующих вопросы авиационной безопасности, следует отнести ФЗ "О транспортной безопасности", вступивший в силу в августе 2007 года.

Среди источников права исполнительных органов власти высшее место занимают нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации. Правительство издает постановления во исполнение законов РФ, которые носят общегосударственный характер. В свою очередь, высшие органы государственной власти и управления субъектов страны в пределах своей компетенции принимают законы и издают постановления на основе и во исполнение действующих законов Российской Федерации и постановлений Правительства.

Многочисленную группу составляют нормативные правовые акты центральных органов государственного управления - министерств, федеральных служб, агентств и т.д.

К числу источников права относятся нормативные правовые акты местных органов государственной власти и управления.

Деятельность по управлению гражданской авиацией обеспечивается целой системой органов, каждый из которых в пределах своей компетенции издает нормативные акты, обладающие различной по отношению друг к другу юридической силой.

Главенствующее место в системе законодательства о гражданской авиации занимает Конституция Российской Федерации. В ней закреплены нормы, оказывающие существенное влияние на правоотношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта. Так, например, статья 4 Конституции, закрепляя полный и исключительный суверенитет на всю территорию Российской Федерации, тем самым определяет, что государственная власть распространяется на всю территорию, находящуюся под юрисдикцией России. При этом государственная власть распространяется именно на всю без исключения территорию России: на все сухопутные, водные и воздушные пространства, находящиеся под юрисдикцией Российской Федерации, а также объекты с государственной символикой России (корабли, авиалайнеры и пр.).

Статья 8 Конституции РФ признает и закрепляет равным образом частную, государственную, муниципальную и иные формы собственности, что в конечном итоге определяет стратегию в области коммерческой эксплуатации воздушного транспорта.

Как уже отмечалось, особую роль среди законов, являющихся источниками воздушного права, играет Воздушный кодекс Российской Федерации. В общей иерархии законодательства России он относится к разряду обыкновенных законов - законов, которыми обеспечивается детальное регулирование комплекса однотипных отношений.

Ныне действующий Воздушный кодекс РФ принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года, одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года, утвержден Указом Президента от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ и введен в действие с 1 апреля 1997 года. В системе воздушного законодательства он занимает главенствующее место. Все решения Правительства РФ, министерств и ведомств по вопросам, отнесенным к сфере его применения, должны приниматься в соответствии с Воздушным кодексом.

Многочисленную группу источников воздушного права России составляют нормативные правовые акты уполномоченного органа в области гражданской авиации: Федеральные авиационные правила, Авиационные правила, наставления, положения, руководства, указания и т.д.

Акты уполномоченного органа в области гражданской авиации по содержанию могут быть индивидуального применения и нормативного характера. Приказами могут утверждаться и вводиться в действие наставления, Федеральные авиационные правила и другие специальные для гражданской авиации акты. Так, например, Приказом Федеральной службы воздушного транспорта России от 24.04.2000 N 98 были утверждены Федеральные авиационные правила "Сертификация аэропортов и процедуры"; Приказом Минтранса России от 22.04.2002 N 50 были утверждены Федеральные авиационные правила "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации" (ФАП МО ГА - 2002 г.).

Руководители региональных управлений гражданской авиации, авиапредприятий, учебных заведений, авиаремонтных заводов и другие издают акты, как правило, в форме приказов, распоряжений и т.д., которые имеют ограниченное применение (для отдельного региона, отдельного предприятия и т.д.).

Определенное место среди источников воздушного права занимают многосторонние и двусторонние договоры и соглашения между Россией и другими странами, регулирующие различные правоотношения, возникающие в процессе международных воздушных сообщений. В статье 3 Воздушного кодекса (ВК) РФ прямо определяется, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены ВК РФ, следует применять правила международного договора.

Нормативные акты общественных организаций или с их участием (на всех уровнях) могут быть признаны источниками воздушного права в том случае, если они санкционированы государством (государственными органами) или приняты совместно (например, все формы коллективных договоров).

Таким образом, в практике государственного руководства гражданской авиацией России сложилась единая система воздушного законодательства, состоящая из законов и нормативных правовых актов различной юридической силы. Единство этой системы обеспечивается соответствием каждого правового акта акту вышестоящего органа и в конечном итоге Конституции Российской Федерации.

### 1.3. Нормы воздушного права и их реализация

#### 1.3.1. Нормы воздушного права, структура норм

Правовое регулирование деятельности гражданской авиации предусматривает регламентирование всех видов правоотношений, возникающих в процессе эксплуатации воздушного транспорта. Юридической основой такого регулирования являются нормы воздушного права.

"Норма" (лат.) означает правило, образец, точное предписание. Являясь первичной (исходной) ячейкой вообще и воздушного права в частности, правовая норма представляет собой установленное или санкционированное государством общеобязательное правило поведения в тех или иных однотипных ситуациях. Государство устанавливает определенные критерии, меру поведения людей и в необходимых случаях дает оценку этому поведению в соответствии с определенными в нормах правилами поведения.

Обладая, в отличие от других социальных норм, государственно-обязательным характером, правовая норма определяет рамки возможного и должного поведения, условия, при которых она применяется, и последствия несоблюдения изложенного в норме правила.

Указанные обстоятельства определяют в конечном итоге структуру любой нормы воздушного права, каждая из составляющих частей которой (гипотеза, диспозиция, санкция) дает ответ на поставленные выше вопросы.

В **гипотезе** нормы воздушного права определены конкретные условия, при возникновении которых она может применяться.

Так, например, в статье 60 Воздушного кодекса РФ прямо определено, что "командир воздушного судна (КВС), принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна, морского судна или судна внутреннего плавания, а также обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, зону экологического бедствия либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь, если это не сопряжено с опасностью для вверенного ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами)".

Основываясь на данной норме права, КВС должен совершить определенные действия только при наличии следующих условий: "...при принятии сигнала бедствия... либо в случае обнаружения судна, терпящего или потерпевшего бедствие..." и только в том случае, если "...это не сопряжено с опасностью для вверенного ему воздушного судна, пассажиров и экипажа".

**Диспозиция** является основным элементом правовой нормы. В ней изложено само правило поведения, определены права и обязанности участников этого правоотношения.

Так, в диспозиции рассматриваемой нормы воздушного права устанавливается необходимость совершить КВС определенные действия: оказать помощь, отметить на карте зону бедствия, сообщить о факте бедствия и т.д. Указанные действия командир воздушного судна обязан совершить при наличии тех условий (гипотезы), которые были рассмотрены выше.

**Санкция** представляет собой указание на неблагоприятные для нарушителя последствия, которые могут наступить в случае нарушения предписания правовой нормы.

В зависимости от последствий за несоблюдение рассмотренной нормы Воздушного кодекса могут наступить дисциплинарная (Трудовой кодекс Российской Федерации), административная (Кодекс РФ об административных правонарушениях) или уголовная ответственность (Уголовный кодекс (УК)

Российской Федерации).

Для воздушного права характерно то обстоятельство, что составные части правовых норм, как правило, зафиксированы в различных местах. Гипотеза и диспозиция часто совмещаются, а санкция может быть вообще отделена и представлена в другой норме или даже ином нормативном правовом акте.

В большинстве случаев в нормах воздушного права в прямом виде не зафиксирована возможность применения санкций за нарушения воздушного законодательства. В статье 4 Воздушного кодекса РФ определена стратегия применения санкций за нарушения действующих правил. "Лица, виновные в нарушении воздушного законодательства Российской Федерации, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации".

Наличие в явном виде всех трех составных частей нормы воздушного права (гипотезы, диспозиции и санкции) характерно для Уголовного кодекса Российской Федерации. Так, статья 263 УК РФ предусматривает различные санкции за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации на воздушном транспорте в зависимости от последствий этого нарушения (различные гипотезы).

В указанной статье правило поведения (диспозиция) одно - соблюдай действующие правила движения и эксплуатации.

Статья 263 УК РФ содержит три нормы права, каждая из которых имеет одинаковую диспозицию, различные гипотезы и, соответственно, различные санкции.

Умение находить элементы нормы воздушного права является необходимым условием правильного понимания смысла этой нормы и, соответственно, правильного ее применения на практике.

Нормы воздушного права излагаются в отдельных статьях правовых актов. Статья может содержать несколько правовых норм, либо, наоборот, одна норма может быть представлена в нескольких статьях нормативного правового акта.

В зависимости от характера, регулирующего воздействия, нормы воздушного права делятся на императивные (повелительные) и диспозитивные (восполнительные).

Императивные нормы содержат категорическое предписание, не допускающее отклонений от изложенных в норме требований. Такие нормы находят применение обычно при регулировании вопросов, влияющих на безопасность полетов. Так, например, пункт 7 ФАП "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава..." определяет запрет на выполнение профессиональных обязанностей авиационным персоналом без медицинского заключения или с истекшим сроком действия медицинского заключения.

Примером императивной нормы воздушного права может служить также статья 132 Воздушного кодекса Российской Федерации, которая устанавливает, что "страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным". При этом устанавливается минимум страховой суммы на каждого члена экипажа воздушного судна.

Диспозитивные нормы дают возможность регулировать вопросы самостоятельно, с учетом конкретной обстановки, позволяют выбирать наиболее предпочтительный вариант поведения. Так, Правила предполетного досмотра пассажиров устанавливают, что в случае обнаружения предметов и веществ, запрещенных к воздушной перевозке в пассажирской кабине (если эти предметы и вещества не изъяты из гражданского оборота), пассажирам предлагается реализовать один из следующих вариантов:

- передать предмет провожающим;
- сдать предмет в багаж;
- сдать на временное хранение.

Учитывая многообразие ситуаций, возникающих при эксплуатации воздушного транспорта, особенно при выполнении полетов, воздушное законодательство предусматривает значительное число норм права, носящих диспозитивный характер.

### 1.3.2. Реализация норм воздушного права

Норма воздушного права по своему содержанию носит общий характер. Она не предполагает конкретных исполнителей, рассчитана на многократное применение.

В процессе реализации норм воздушного права происходит сообразование поведения субъектов правоотношений с правилами, изложенными в правовой норме. Так, норма воздушного права реализуется при правомерном поведении авиационного персонала, проводящего обеспечение, подготовку и выполнение полетов гражданских воздушных судов, т.е. такого поведения, которое сообразуется с нормами воздушного законодательства.

Можно выделить четыре формы реализации норм права: соблюдение, исполнение, использование и применение.

**Соблюдение** норм воздушного права означает воздержание от действий, отнесенных воздушным законодательством к разряду запрещенных. Так, например, пункт 1.9 ФАП "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов" прямо запрещает осуществление деятельности по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов на внутренних и международных линиях Российской Федерации без сертификата соответствия или с нарушением порядка, установленного этими Федеральными авиационными правилами.

**Исполнение** норм воздушного права предусматривает обязательное совершение определенных, предписанных этими нормами действий или выполнение конкретных обязанностей. Так, например, в Федеральных авиационных правилах "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" определен конкретный набор действий, которые должен выполнить экипаж воздушного судна в процессе предполетной подготовки.

**Использование** норм воздушного права предлагает реализацию конкретными лицами своих прав. Например, предоставляя услуги и льготы пассажирам гражданских воздушных судов (ГВС) (статья 106 ВК РФ), законодатель определяет права пассажира, которыми он может воспользоваться, а может и не воспользоваться.

Самостоятельным видом реализации норм воздушного права является **применение**. Эта форма реализации норм воздушного права имеет место в процессе властной деятельности должностных лиц, которая состоит в применении общего правила к конкретному случаю и издании актов применения.

В последнее время процедура реализации в виде применения норм воздушного права стала потребностью не только руководителей, которые обладают правом издания актов применения.

Все лица, относящиеся к авиационному персоналу (имеющие специальную подготовку и соответствующие сертификаты или свидетельства), должны также уметь оценивать правомерность принимаемых и реализуемых на практике решений по схеме применения норм воздушного права. В случае неадекватного решения в рамках занимаемой ниши они несут полную юридическую ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Процесс применения состоит из определенных стадий, предусматривающих совершение должностными лицами ряда необходимых действий:

1. Изучение и анализ фактических обстоятельств дела и отыскание правовой нормы для применения к конкретному случаю.

2. Установление пределов действия выбранной нормы воздушного права.

3. Проведение толкования правовой нормы.

4. Принятие решения путем вынесения актов применения.

При прохождении первой стадии достаточно важным является определение категории рассматриваемых фактов, так как нормы воздушного права связывают возникновение, изменение или прекращение правоотношений только с обстоятельствами, носящими характер юридических фактов. Неюридические факты, соответственно, не урегулированы нормами воздушного права и не порождают никаких правовых последствий.

Так, например, перерыв в летной работе менее 30 календарных дней для командиров воздушных судов при допуске к самостоятельным полетам не является юридическим фактом, так как не влечет никаких правовых последствий. Напротив, перерыв более 30 календарных дней является юридическим фактом, так как для допуска к самостоятельным полетам требуется проведение соответствующих тренировок и проверок.

Юридические факты могут иметь характер юридических событий и юридических действий.

В первом случае воздушное законодательство связывает событие с возникновением определенных правовых последствий. Так, при достижении определенного налета, стажа и пр. второй пилот воздушного судна вправе вводиться в строй в качестве командира.

Во втором случае правовые последствия возникают по воле самих носителей прав и обязанностей. Довольно часто для возникновения определенных прав и обязанностей необходима совокупность юридических фактов (юридический состав). Например, при отборе и переучивании летного состава на новые типы воздушных судов предъявляется целый набор конкретных требований (образование, налет, класс и пр.), которые, по сути, являются юридическими фактами.

Установление пределов действия правовой нормы предполагает в последующем как минимум установление ее действия во времени, в пространстве и по кругу лиц.



Пределы действия во времени ограничены моментом, с которого начинает действовать правовая норма, и моментом, с которого она теряет свою юридическую силу. Срок принятия закона не всегда совпадает с моментом вступления в силу. Например, Воздушный кодекс Российской Федерации принят Государственной Думой 19.02.1997, одобрен Советом Федерации 05.03.1997, подписан Президентом РФ 19.03.1997, а вступил в силу с 1 апреля 1997 года.

Разница между временем принятия нормативного правового акта и моментом вступления его в силу может быть весьма значительна. Так, Федеральный закон "О транспортной безопасности" был принят Государственной Думой 19 января 2007 года, одобрен Советом Федерации 2 февраля 2007 года, подписан Президентом 9 февраля 2007 года, а вступил в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования - 14 февраля 2007 года.

Если в акте не указывается срок ввода его в действие, то реализуется общеустановленный порядок, определенный Указом Президента РФ от 23.05.1996 N 763.

Приказы, инструкции, указания уполномоченного органа в области гражданской авиации и другие ведомственные нормативные правовые акты вступают в силу либо с момента его подписания (утверждения), либо с момента, указанного в нормативном правовом акте, либо с момента его доведения до исполнителя (наиболее важных - под роспись).

Учитывая значимость акта для обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, иногда определяются особые условия ввода его в действие, которые предусматривают:

- изучение документа во всех службах, обеспечивающих и выполняющих полеты;
- сдачу специальных зачетов;
- оформление контрольных листов-обязательств авиационного персонала.

Прекращается действие нормативного правового акта с момента его официальной отмены либо с момента вступления в силу последующего акта той же или высшей юридической силы, либо истечением срока, на который он был издан.

При издании документов, противоречащих друг другу, действует общий принцип для документов одного уровня - более поздний отменяет более ранний.

В общем случае нормативные акты применяются к тем действиям, которые имели место после вступления закона в силу, и не распространяются на ситуации, имевшие место до этого момента. Обратная сила может быть придана акту в связи с конкретным случаем, прямо указанным в законе, либо в случае устранения или смягчения наказания или улучшения положения участников правоотношений.

Действие нормы воздушного права в пространстве зависит от того, каким органом она была принята. Норма, принятая федеральным органом, действует на всей территории Российской Федерации, акты органов субъектов России - на территории соответствующего субъекта.

Иногда норма права может распространять свое действие на конкретную указанную в ней территорию, например районы крайнего Севера, район Антарктиды, контролируемую зону аэропорта (КЗА) и пр.

Воздушный кодекс Российской Федерации распространяет свое действие на всю гражданскую авиацию в пределах России и на все гражданские воздушные суда России, находящиеся за ее пределами, если положения этого Кодекса не противоречат законам страны пребывания.

Круг лиц, на которых распространяется действие того или иного нормативного правового акта, зависит от назначения и содержания акта. Иногда указанный круг лиц прямо оговаривается в законе или достаточно четко очерчивается его содержанием.

Акты специально уполномоченного органа в области гражданской авиации и других подчиненных ему подразделений обязательны, как правило, для подчиненных им органов, авиапредприятий, аэропортов, учреждений и т.д.

При установлении пределов действия нормы воздушного права представляется важным проведение анализа правовой нормы с позиции низшей и высшей критики.

В первом случае производится анализ нормы на предмет наличия изменений и дополнений. Особенно важна реализация этой позиции в нормах, регулирующих летную эксплуатацию гражданских воздушных судов. Учитывая жесткий регламент правил выполнения и обеспечения полетов, значительно возрастает цена каждой ошибки персонала гражданской авиации (особенно летного состава) в случае пробелов, двоякого понимания и пр. По ряду направлений (особенно по летной эксплуатации воздушных судов) постоянно идут новые технические изложения, дополнения, полученные, как правило, в результате расследования авиационных происшествий и инцидентов, которые должны обязательно учитываться в процессе практической деятельности авиационного персонала.

Анализ нормы на предмет соответствия нормам высших органов государственной власти

представляет собой работу, связанную с "высшей" критикой действующих норм права. В случае расхождения между нормами права различных по уровню документов, например федеральных авиационных правил и постановления Правительства, действует норма высшего по статусу документа - постановления Правительства Российской Федерации.

В целях правильного применения норм воздушного законодательства производится уяснение ее смысла и содержания, т.е. **толкование** правовой нормы. На практике пользуются различными приемами толкования: грамматическим, логическим, систематическим, историческим и т.д.

Под грамматическим толкованием понимается уяснение смысла содержания правовой нормы путем анализа ее текста, отдельных слов и выражений, применяемых законодателем, построения предложений и т.д.

Для воздушного права характерно использование специальной терминологии, определений, применяемых при эксплуатации воздушного транспорта, например, безопасность полетов, авиационная безопасность, высота принятия решения, минимум воздушного судна, минимум командира воздушного судна и т.д. Отсюда возникает важность грамматического толкования каждой нормы воздушного права.

Грамматическое толкование специальных терминов приводится, как правило, в ведомственных актах воздушного права. В отдельных статьях Воздушного кодекса Российской Федерации дается буквальное толкование наиболее важных специальных понятий: авиационный персонал (статья 52), воздушное судно (статья 32), экипаж (статья 56), командир воздушного судна (статья 57) и т.д.

Выделение в отдельную главу нормативных правовых актов уполномоченного органа в области гражданской авиации (ФАП, Авиационные правила (АП) и др.) специфических понятий, терминов и определений стало постоянной практикой.

Логическое толкование предусматривает уяснение смысла акта, логики, которой руководствовался законодатель при формировании той или иной нормы права. Иногда при уяснении положений воздушного законодательства возникает необходимость официального разъяснения содержания нормы и применения ее на практике. Правом такого официального разъяснения обладает государственный орган или лицо, издавшие этот нормативный правовой акт, либо специально уполномоченные на это официальные органы.

При систематическом толковании актов воздушного права происходит уяснение смысла содержания акта посредством сопоставления исследуемой нормы с другими нормами по этому вопросу. С этой целью изучается вся система документов по рассматриваемой проблеме.

Последнее время достаточно важным представляется не только сопоставление с нормами отечественного воздушного законодательства, но и с нормами международного воздушного права, которые обладают приоритетом в части их применения (статья 3 Воздушного кодекса Российской Федерации).

Учитывая динамику развития гражданской авиации России, ориентацию на международные правила и договоры, последнее время приобретает все большее значение историческое толкование. Историческое толкование предполагает обращение к тому периоду, когда этот акт принимался. Это дает возможность оценить необходимость принятия нормативного правового акта, определить динамику его развития, соответствие требованиям сегодняшнего дня.

Правоприменительная деятельность завершается посредством принятия специальных актов применения права, отличительная особенность которых (против нормативных актов) состоит в том, что они рассчитаны на конкретные, строго определенные случаи, связанные с эксплуатацией воздушного транспорта. Любой акт применения, так же как норма права, представляет собой властное предписание и носит государственно-обязательный характер.

Акты применения норм воздушного права реализуются в виде приказов, предписаний, указаний и пр. Они порождают у отдельных лиц конкретные права и обязанности либо влекут применение к ним определенных санкций.

Так, издание индивидуальных актов применения по случаям авиационных происшествий и инцидентов, нарушениям установленных правил полетов, эксплуатации воздушного транспорта или по конкретным лицам, нарушившим нормы воздушного законодательства, является примером актов индивидуального ненормативного характера, реализующих на практике правила, выраженные в правовых нормах.

#### 1.4. Правонарушения на воздушном транспорте и юридическая ответственность

Бурное развитие гражданской авиации в прошлом веке кроме положительного вклада в дело развития инфраструктуры гражданской авиации с неизбежностью привело к возникновению различного рода негативных последствий (экологических, уничтожению и повреждению ГВС в результате катастроф, использования авиационной техники для совершения правонарушений и т.д.). В связи с этим возникла реальная необходимость более четкой правовой регламентации процедур выявления правонарушений на воздушном транспорте, разграничения этих правонарушений по определенным критериям, в том числе по степени общественной опасности, формирования адекватного института юридической ответственности.

Учитывая, что эксплуатация гражданских воздушных судов связана с определенным риском, именно различия в степени общественной опасности нарушений дают основание для привлечения к дисциплинарной, административной и уголовной ответственности.

Само понятие юридической ответственности связывается законодателем с обязанностью лица претерпевать определенные лишения за совершенное правонарушение.

Административная ответственность является разновидностью юридической ответственности и административного принуждения. Основным источником права, предусматривающим административную ответственность, является Кодекс об административных правонарушениях (КоАП).

Административной ответственности присущи все общие признаки юридической ответственности. Однако есть ряд особенностей, которые свойственны только этому виду ответственности. К таким особенностям можно отнести следующие:

- субъектами административной ответственности могут быть как физические, так и юридические лица;
- одним из оснований административной ответственности является наличие административного правонарушения;
- административное наказание применяется широким кругом полномочных органов и должностных лиц в судебном и внесудебном (административном) порядке;
- административные наказания применяются полномочными субъектами в пределах своей компетенции и т.д.

Основными признаками административных правонарушений можно считать: противоправность, виновность, наказуемость.

В соответствии с принципами административного и уголовного права административная и уголовная ответственность могут наступить только в том случае, если эта ответственность прямо предусмотрена конкретной нормой административного или уголовного законодательства. Именно поэтому все факты нарушений, в том числе в сфере управления, не могут рассматриваться в качестве административных правонарушений (даже если имеют место опасные последствия), если это не предусмотрено в Кодексе об административных правонарушениях.

Так, например, до 1973 года не была предусмотрена ответственность за угон гражданских воздушных судов, что создавало серьезные трудности при классификации подобных фактов.

Эти сложности до недавнего времени возникали при пресечении нарушений требований авиационной безопасности. И только после внесения дополнений в статью 11.3 КоАП РФ Федеральным законом от 21.12.2009 N 336-ФЗ, закрепляющих ответственность за нарушение требований авиационной безопасности, появилось юридическое основание к привлечению к административной ответственности.

По общим правилам субъектом административного правонарушения является лицо, достигшее 16-летнего возраста, совершившее административное правонарушение.

Кодексом об административных правонарушениях предусмотрен исчерпывающий перечень административных наказаний за совершенные противоправные деяния.

Практика применения административных санкций в гражданской авиации изложена в Методических рекомендациях по организации в государственной службе гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, территориальных органах воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и органах Единой системы организации воздушного движения РФ производства по делам об административных правонарушениях, утвержденных распоряжением Министерства транспорта от 12.05.2003 N HA-116-р.

В этих рекомендациях устанавливаются: порядок производства по делам об административных правонарушениях, порядок исполнения постановлений и ведения делопроизводства по делам об административных правонарушениях и организация контроля.

В главе 11 КоАП РФ представлена группа составов правонарушений на транспорте, за которые может наступить административная ответственность. Отдельные статьи этой главы прямо

сориентированы на воздушный транспорт.

Так, статья 11.3 открывает группу правонарушений на воздушном транспорте.

Объективной стороной этих правонарушений является:

- размещение в районе аэродрома знаков и устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов;
- применение на территории аэропорта, аэродрома либо в полосе воздушных подходов пиротехнических изделий без разрешения администрации аэропорта;
- повреждение оборудования аэродрома, аэродромных знаков либо воздушного судна;
- проход либо проезд без разрешения по территории аэропорта или аэродрома либо объекта радио, либо светотехнического обеспечения полетов;
- нарушение порядка организации движения специального транспорта и средств механизации на аэродроме;
- невыполнение правил размещения на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании или других объектах дневных и ночных маркировочных знаков и устройств, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов.

Объектом противоправного посягательства можно считать безопасность полетов воздушных судов, законные права и интересы физических и юридических лиц, связанных с подготовкой, обеспечением или выполнением полетов.

Субъектами правонарушений могут быть как граждане, так и должностные лица. Последние могут быть привлечены к административной ответственности в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязанностей.

В КоАП не определены конкретные акты, за нарушение которых может наступать административная ответственность. В большинстве случаев эти акты относятся к разряду ведомственных.

К таким актам, за нарушение которых может наступить административная ответственность, можно отнести Инструкцию по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации, утвержденную Приказом Минтранса РФ от 13.07.2006 N 82, и Федеральные авиационные правила "Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов".

К группе правонарушений, за совершение которых может наступить административная ответственность, относятся нарушения требований авиационной безопасности, предусмотренные статьей 11.3.1 КоАП РФ. Объективную сторону нарушений, регламентированных этой статьей, составляют в том числе:

- невыполнение либо нарушение норм, правил или процедур авиационной безопасности;
- непринятие мер по содержанию огражденной контролируемой территории или зоны ограниченного доступа;
- непринятие мер по недопущению проникновения на борт воздушного судна лиц, ручной клади, багажа и т.д., не прошедших досмотр, и т.д.

Более подробно требования, предъявляемые нормами статьи 11.3.1, изложены в ведомственных актах различной юридической силы (см. раздел "Правовое обеспечение деятельности по предотвращению актов незаконного вмешательства").

Статья 11.4 КоАП РФ "Нарушение правил использования воздушного пространства" предусматривает административную ответственность за нарушение пользователем воздушного пространства действующих правил в этой сфере.

Основным актом, регулирующим использование воздушного пространства применительно к этой статье, являются Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138.

Статья 11.5 КоАП РФ "Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов" определяет достаточно большое количество деяний, за которые предусмотрены различные виды административной ответственности.

К этим деяниям законодатель, в частности, относит:

- нарушение порядка допуска к выполнению полетов воздушных судов либо правил подготовки и выполнения полетов (которые, как правило, устанавливаются Федеральными авиационными правилами, см. соответствующий раздел);

- взлет на воздушном судне при наличии неисправностей, с которыми запрещено начинать выполнение полета без разрешения уполномоченного органа либо с нарушениями норм пассажировместимости или ограничений по полетной массе или центровки воздушного судна;

- управление воздушным судном лицом, не имеющим права управления;
- управление воздушным судном, не прошедшим государственной регистрации;
- управление воздушным судном, на котором отсутствует судовая и полетная документация;
- управление воздушным судном лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, и т.д.

Основными источниками воздушного права, содержащими те или иные требования, за нарушение которых могут быть применены санкции статьи 11.5 КоАП РФ, являются: Воздушный кодекс Российской Федерации и Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов гражданской авиации в Российской Федерации".

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях предусматривает также ответственность за административные правонарушения, характерные для всех видов транспорта, в том числе и для воздушного (статьи 11.14, 11.16, 11.17, 11.18, 11.19):

- нарушение правил перевозки опасных веществ, крупногабаритных или тяжеловесных грузов;
- нарушение правил пожарной безопасности;
- нарушение правил поведения граждан;
- безбилетный проезд;
- нарушение правил провоза багажа и грузобагажа.

С целью более четкой регламентации юридической ответственности за нарушение Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 (ПРАПИ), законодатель Федеральным законом N 336-ФЗ вводит в КоАП новую статью 11.30 "Умышленное сокрытие авиационного происшествия или инцидента". В этой статье предусматривается административная ответственность за умышленное сокрытие авиационного происшествия, инцидента или сведений о них, либо искажение информации, либо повреждение или уничтожение бортовых или наземных средств объективного контроля или других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательных материалов.

Следует иметь в виду, что до принятия Уголовного кодекса 1996 года не было четкого разграничения между административным правонарушением и уголовным преступлением на воздушном транспорте, так как достаточно часто при квалификации правонарушений использовалось понятие "реальная угроза безопасности полетов".

В действующем Уголовном кодексе Российской Федерации (глава 27 "Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта") статья 263 конкретно определяет основания привлечения к уголовной ответственности. По сравнению с прежней трактовкой исчезло понятие "реальной угрозы безопасности", четко прописаны условия применения статьи 263. Уголовная ответственность наступает только в том случае, если лицу или лицам причинен тяжкий вред здоровью, наступила смерть одного человека, смерть двух или более лиц. К уголовной ответственности может быть привлечено лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано было соблюдать специальные правила как по непосредственному управлению воздушным судном, так и по подготовке и обеспечению полетов.

Уголовная ответственность может наступить за правонарушения на воздушном транспорте также на основании статьи 211 Уголовного кодекса (угон воздушного судна), статьи 266 (недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями) и статьи 271 - нарушение правил международных полетов.

В настоящее время существенно расширилась диспозиция статьи 263 (ФЗ от 27.07.2010 N 195-ФЗ и ФЗ от 07.03.2011 N 26-ФЗ). Кроме нарушений правил безопасности движения и эксплуатации к нарушениям приравнивается отказ лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, когда такой отказ запрещен законом, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба.

Принимая во внимание постоянно нарастающие угрозы, связанные с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, Федеральным законом N 195-ФЗ введена новая статья 263.1 "Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств".

Дисциплинарная ответственность на воздушном транспорте наступает за совершение дисциплинарных проступков, т.е. за нарушение трудовой или служебной дисциплины, связанной в

большинстве случаев с неисполнением или ненадлежащим исполнением по вине работника возложенных на него трудовых или служебных обязанностей.

Под дисциплиной труда, согласно статье 189 главы 29 Трудового кодекса РФ, понимается обязательное для всех работников подчинение правилам поведения, определенным Трудовым кодексом, иными федеральными законами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором.

В свою очередь, работодатель в соответствии с указанными выше источниками права должен создать условия, необходимые для соблюдения работниками дисциплины труда.

К локальным нормативным актам относятся прежде всего Правила внутреннего трудового распорядка, в которых детально описываются основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора, в том числе режим работы, время отдыха, порядок приема и увольнения и т.д.

Трудовой кодекс Российской Федерации предоставляет возможность на уровне федеральных законов предъявлять повышенные требования к отдельным категориям работников. К ним, в частности, можно отнести государственных служащих (Закон о гражданской государственной службе), авиационный персонал (Воздушный кодекс РФ).

В Трудовом кодексе Российской Федерации отдельная глава 51 посвящена особенностям регулирования труда работников транспорта. Так, во исполнение статьи 328 работники транспорта, непосредственно связанные с движением транспортных средств, обязаны пройти профессиональный отбор и профессиональную подготовку в соответствии с правилами, установленными федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции регулирования в области транспорта. Применительно к авиационному персоналу эти требования касаются специальной подготовки по утвержденным программам и наличию сертификата (свидетельства), удостоверяющего, что данное лицо соответствует минимальным специальным требованиям, предъявляемым к конкретному специалисту.

Специальные требования могут также заключаться в обязанности проходить медицинские осмотры (обследования), в ограничении по возрасту, минимальному стажу работы по специальности и т.д.

Круг профессий и должностей, непосредственно связанных с управлением транспортными средствами или управлением движения транспортных средств, установлен Постановлением Правительства Российской Федерации от 19.01.2008 N 16.

29 января 2009 года Приказом Министра здравоохранения и социального развития Российской Федерации был утвержден Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих, содержащий в том числе раздел "Квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта". В справочнике сформулированы квалификационные характеристики каждой из должностей на воздушном транспорте. Каждая из квалификационных характеристик содержит три раздела: "Должностные обязанности", "Должен знать" и "Требования к квалификации".

Раздел "Должностные обязанности" включает основные трудовые функции, которые могут быть полностью или частично поручены работнику, занимающему конкретную должность.

Раздел "Должен знать" содержит основные требования, предъявляемые к работнику в отношении знания законодательных и иных нормативных правовых актов и других руководящих документов, специальных знаний, присущих этой должности, методов и средств, которые работник должен уметь применять при выполнении должностных обязанностей.

В разделе "Требования к квалификации" определен уровень профессиональной подготовки работника, необходимый для выполнения должностных обязанностей, а также требуемый стаж работы.

Четкие, конкретные критерии, прописанные в справочнике, дают возможность адекватно оценить правонарушения в сфере трудового законодательства и применить необходимые санкции.

#### Контрольные вопросы и задания

1. По какому критерию право разделяется на отдельные отрасли?
2. Из каких элементов состоит система воздушного законодательства?
3. Какие специфические особенности воздушного права отличают его от других отраслей права?
4. Что является предметом регулирования воздушного права?
5. Назовите основные признаки нормативного правового акта как источника воздушного права.
6. Какие источники воздушного права вы знаете?
7. Понятие нормы воздушного права и ее логическая структура.
8. Объясните, что отличает норму воздушного права от других регуляторов общественных

отношений.

9. Каковы особенности представления норм воздушного права в отдельных статьях и правовых актах?

10. Что такое реализация норм воздушного права, каковы ее основные формы?

11. Назовите стадии применения норм воздушного права.

12. Какое практическое значение имеет установление пределов действия норм воздушного права?

13. Виды и аспекты толкования норм воздушного права, роль толкования в издании актов применения.

14. Какие виды проступков отнесены законодательством к разряду административных?

15. Что понимается под нарушением правил эксплуатационной безопасности?

16. Вина как основание юридической ответственности за правонарушения на воздушном транспорте.

17. Какие критерии используются при назначении дисциплинарной, административной, уголовной ответственности?

18. Понятие правонарушений на воздушном транспорте.

### Литература

1. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 N 197-ФЗ в действующей редакции.

2. Кодекс об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ в действующей редакции.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ в действующей редакции.

4. Теория государства и права: Учебник для юридических вузов / Под общ. ред. проф. А.С. Пиголкина. М.: Городец, 2003.

5. Свиркин В.А. Теоретические вопросы воздушного права и характеристика звеньев транспортной системы. М.: МИИГА, 1988.

6. Советское воздушное право / Под общ. ред. Н.Н. Остроумова. М.: Воздушный транспорт, 1990.

7. Спирин И.В. Транспортное право. М.: Транспорт, 2001.

---

КонсультантПлюс: примечание.

Статья В.Д. Бордунова, Б.П. Елисеева "О концепции совершенствования российского Воздушного кодекса" включена в информационный банк согласно публикации - "Транспортное право", 2008, N 3.

---

8. Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. О концепции совершенствования российского Воздушного кодекса // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

9. Елисеев Б.П., Свиркин В.А. Воздушный кодекс Российской Федерации как методологическая основа формирования нормативной правовой базы деятельности воздушного транспорта и стратегии подготовки авиационного персонала // Транспортное право. 2008. N 3.

## **Раздел II. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

### **2.1. Основные этапы развития системы государственного управления**

Официальной датой рождения отечественной гражданской авиации считается 9 февраля 1923 года, когда Совет Труда и Оборона принял Постановление "О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации".

Совет являлся постоянным межведомственным органом, осуществляющим открытие новых воздушных линий, технический надзор и ряд других функций, связанных с деятельностью гражданской авиации. В состав Совета вошли представители различных ведомств, в том числе в качестве исполнительного и технического органа вошла Инспекция гражданского воздушного флота.

После образования Совета по гражданской авиации начали формироваться основные производственные звенья будущей отрасли, которые в то время имели форму добровольных акционерных обществ.

Первым авиационным транспортным предприятием - прообразом сегодняшних авиационных компаний - стало Российское общество добровольного воздушного флота (Добролет), которое действовало на основе Устава, утвержденного высшим органом исполнительной власти - Совнаркомом СНК СССР. Подобные авиатранспортные предприятия были созданы на Украине (Укрвоздухпуть) и Закавказье (Закавиа).

Основными целями этих обществ были открытие воздушных линий, перевозка пассажиров, почты и грузов, производство аэрофотосъемки и т.д. на основе продукции отечественного авиапрома.

Указанная деятельность потребовала создания управленческого аппарата, ориентированного на обеспечение и контроль вопросов эксплуатации, строительство аэродромов, разработку новых методов применения самолетно-моторного парка и т.д.

В 1925 году Закавиа вошло в состав Укрвоздухпуть, а в 1929 году Добролет и Укрвоздухпуть объединились во Всесоюзное общество гражданского воздушного флота Добролет.

В 1930 году Совет по гражданской авиации был упразднен и его функции перешли к Главной инспекции при Наркомате по военным и морским делам.

29 октября 1930 года Главная инспекция и акционерное общество Добролет были упразднены и было создано Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота. 25 февраля 1930 года Постановлением СНК СССР вместо Всесоюзного объединения было создано ГУ ГВФ - Главное управление гражданского воздушного флота, на которое возлагалось регулирование всей деятельности гражданской авиации СССР. С этого момента в практику было введено название "Аэрофлот".

В 1934 году были образованы 12 территориальных управлений гражданской авиации, которые должны были руководить работой всех видов гражданской авиации на своей территории. Они наделялись определенными правами по всем вопросам руководства подчиненными подразделениями и службами.

Во время Великой Отечественной войны Аэрофлот находился в оперативном подчинении Наркомата обороны. В послевоенный период была восстановлена система управления гражданской авиацией, а с 1964 года, когда на базе ГУ ГВФ было создано общесоюзное Министерство гражданской авиации, в нашей стране началась новая эра в сфере управления гражданской авиацией.

В течение последних шести лет происходили постоянные изменения в системе органов государственного управления деятельностью гражданской авиации России (Департамент воздушного транспорта (ДВТ) в рамках Министерства транспорта Российской Федерации, Федеральная авиационная служба (ФАС), Федеральная служба воздушного транспорта (ФСВТ), Государственная служба гражданской авиации (ГСГА)...).

Каждый последующий орган по отношению к предыдущему являлся правопреемником, что предполагало возможность применения актов предыдущего органа в процессе регулирования деятельности гражданской авиации.

## 2.2. Система органов государственного управления гражданской авиацией, функции, компетенции

Понятие уполномоченного органа в области деятельности авиации и использования воздушного пространства дано в статье 6 Воздушного кодекса Российской Федерации "...под уполномоченными органами понимаются федеральные органы исполнительной власти, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента Российской Федерации или постановлением Правительства Российской Федерации предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на который возложена ответственность этого органа".

В настоящее время уполномоченным органом в области гражданской авиации является Министерство транспорта Российской Федерации, которое функционирует на основе Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 395.

В рамках Министерства транспорта сформирован Департамент государственной политики в области гражданской авиации.

Министерство транспорта является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, который формирует государственную политику и нормативную правовую базу в сфере гражданской авиации.

Министерство транспорта выступает на международной арене как компетентный орган в области гражданской авиации при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров



Российской Федерации. Это министерство руководствуется в своей деятельности Конституцией РФ, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента РФ и Правительства РФ, международными договорами РФ и указанным выше Положением.

Министерство транспорта РФ осуществляет следующие основные полномочия в сфере деятельности гражданской авиации:

- вносит в Правительство РФ проекты федеральных законов, нормативных правовых актов Президента РФ и Правительства РФ, по которым требуется решение Правительства РФ по вопросам, относящимся к сфере деятельности авиации, а также проекты планов работы и прогнозные показатели деятельности Министерства;

- самостоятельно принимает нормативные правовые акты, касающиеся правил государственной регистрации, государственного учета гражданских воздушных судов, включая порядок нанесения государственных и регистрационных опознавательных знаков гражданских воздушных судов и порядок нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда, правил перевозки пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение Воздушного кодекса РФ, правил формирования и применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, правил продажи билетов и выдачи перевозочных документов и т.д.

Реализуя свои полномочия в сфере деятельности гражданской авиации, Министерство транспорта не вправе осуществлять функции по контролю и надзору, а также функции по управлению государственным имуществом, кроме случаев, устанавливаемых указами Президента РФ и постановлениями Правительства РФ.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 мая 2008 года N 399 Министерству транспорта РФ предоставлены дополнительные права, связанные с деятельностью авиации и использованием воздушного пространства (см. приложение - не приводится).

Министерство транспорта РФ осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы надзора в сфере транспорта (Ространснадзор) и Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация).

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания.

Ространснадзор действует непосредственно и через свои территориальные органы во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

Кроме того, Ространснадзор осуществляет контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров в области гражданской авиации.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта имеет право проверять в установленном порядке деятельность физических и юридических лиц, осуществляющих перевозочную и иную связанную с транспортным процессом деятельность.

Кроме того, Ространснадзор имеет право применять предусмотренные законодательством Российской Федерации меры ограничительного, предупредительного и профилактического характера, направленные на недопущение или пресечение нарушений обязательных требований в сфере деятельности авиации и использования воздушного пространства.

По общему правилу Федеральная служба надзора не вправе осуществлять в установленной сфере деятельности нормативное правовое регулирование, функции по управлению государственным имуществом и оказанию платных услуг.

Таким образом, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта является структурой, которая обеспечивает исполнение действующей нормативной правовой базы в области гражданской авиации и обладает правом издания актов применения (правовых актов управления) в пределах своей компетенции.

Об этом прямо говорится в пункте 7 Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, введенном в действие Постановлением Правительства Российской Федерации от 30.07.2004 N 398: "Федеральная служба по надзору в сфере транспорта не вправе осуществлять в установленной сфере деятельности нормативно-правовое регулирование, функции по управлению государственным имуществом и оказанию платных услуг, кроме случаев, устанавливаемых указами

Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации".

Федеральное агентство воздушного транспорта осуществляет свою деятельность на основании Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 396, Росавиация реализует свою деятельность непосредственно или через свои территориальные органы на местах (управления).

Рядом Постановлений Правительства Российской Федерации (от 17.12.2009 N 1033, от 02.02.2010 N 40...) значительно расширен круг вопросов, отнесенных к компетенции Федерального агентства воздушного транспорта (ФАВТ).

В настоящий момент ФАВТ является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации), использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ и авиационно-космического поиска и спасания, а также функции по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Росавиацию возглавляет руководитель, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Правительством Российской Федерации по представлению Министра транспорта РФ.

Федеральное агентство организует и проводит в установленном порядке обязательную сертификацию физических и юридических лиц, обеспечивающих коммерческие воздушные перевозки, выполнение авиационных работ, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, объектов инфраструктуры гражданской авиации, образовательных учреждений, обязательную аттестацию авиационного персонала... и т.д. (см. приложение).

В результате перераспределения функций в аппарате Министерства транспорта к функциям ФАВТ отнесен ряд позиций, ранее числящихся за Росаэронавигацией, а именно: оказание государственных услуг по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации, в том числе по организации воздушного движения, обеспечения электросвязи, предоставления аэронавигационной и метеорологической информации и т.д.

Федеральному агентству воздушного транспорта предоставлено право активно влиять на обеспечение транспортной безопасности. ФАВТ утверждает результаты оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утверждает планы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, производит категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и ведет соответствующий реестр.

### 2.3. Место и роль административных регламентов в системе государственного регулирования

В течение последнего времени вопросы повышения эффективности государственного управления деятельностью авиации и использования воздушного пространства неоднократно становились объектом внимания законодательной и исполнительной власти.

Концепция административной реформы изложена в ряде постановлений Правительства Российской Федерации.

После реформы исполнительной власти 2004 года, когда была введена трехуровневая структура федеральных органов (министерства, службы и агентства), стала очевидной необходимость разработки должностных регламентов государственных гражданских служащих на основе административных регламентов. Это и было юридически закреплено в Федеральном законе N 79-ФЗ "О государственной гражданской службе РФ". Однако само понятие "административный регламент" в законе не было сформулировано.

После принятия Концепции административной реформы в Российской Федерации в 2006 - 2010 гг. (распоряжение Правительства РФ от 25.10.2005 N 1789-р) 11 ноября 2005 г. Правительство РФ приняло Постановление "О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций (предоставления государственных услуг)".

Это Постановление является базовым нормативным правовым актом, в котором устанавливаются требования к разработке и утверждению федеральным органом исполнительной власти административных регламентов исполнения государственных услуг (предоставления государственных услуг).

Даже первичный анализ действующей национальной и международной нормативной базы, практики административного регулирования в сфере гражданской авиации и аэронавигационного обслуживания показывает, что важнейшей составляющей государственного регулирования деятельности авиации на современном этапе является правовая регламентация обеспечения безопасной деятельности авиации.

Несмотря на различные специфические качества, связанные с объектами регулирования, с географическими, национальными, культурными особенностями стран, все программы проверок (аудита) безопасной деятельности авиапредприятий, объектов инфраструктуры ГА (IOSA, SAFA, LOSA и т.д.) прямо или косвенно включают оценку элементов сертификации авиационного персонала, объектов инфраструктуры ГА, ведение государственных реестров и т.д.

Понимая, что прямого аналога термина "административный регламент" в других странах не существует, мы тем не менее учитываем, что многие государства, рассматривая вопросы четкой регламентации оказания государственных услуг и формализации этих процедур, признают эти процессы в качестве основных инструментов эффективного управления гражданской авиацией.

В настоящее время большинство федеральных органов исполнительной власти разрабатывают и принимают соответствующие административные регламенты, описывающие порядок выполнения конкретных государственных функций.

Значительный вклад в формирование сбалансированного подхода государств к управлению деятельностью гражданской авиацией внесла 5-ая Всемирная авиатранспортная конференция Международной организации ГА (ИКАО) "Проблемы и возможности либерализации" (Монреаль, март 2003 г.), на которой была принята Декларация глобальных принципов либерализации международного воздушного транспорта.

Тема аспектов либерализации, касающихся безопасности на воздушном транспорте (безопасности полетов, авиационной безопасности), была совершенно справедливо постоянным предметом дискуссий и стала первой затронутой в Декларации глобальных принципов.

На конференции были рассмотрены актуальные проблемы права владения авиаперевозчика, вопросы контроля их деятельности, назначения и выдачи разрешений, получения прав на доступ к рынку и т.д.

Все это напрямую связано с вопросами оптимизации взаимодействия органов государственного регулирования и эксплуатантов, пользователей воздушного пространства, т.е. с исполнением государственных функций в области деятельности авиации и использования воздушного пространства (лицензирование перевозок пассажиров, грузов, сертификация объектов инфраструктуры гражданской авиации и т.д.).

Выводы конференции, по нашему мнению, поддерживают либерализацию традиционных подходов и критериев и в то же время подчеркивают важный для России тезис, что "подход государств к такой либерализации предполагает гибкость с тем, чтобы двигаться вперед собственными темпами, учитывая как преимущества, так и риски".

В настоящее время функции государства и его роль в реализации авиационных правил могут меняться от жесткого регулирования до пассивной роли.

При жестком регулировании государство будет на постоянной основе непосредственно участвовать в управлении отраслью и контролем за ее деятельностью только посредством организации инспекции. При пассивной роли государство будет вмешиваться только для принятия мер по результатам расследований в случае нарушения действующих правил. При этом у государства нет других оснований для оценки соблюдения нормативных актов, кроме сведений, полученных случайно или в ходе расследований авиационных происшествий или инцидентов. Такой подход не дает возможность государству выполнять профилактические и корректирующие функции, предусмотренные всеми документами ИКАО.

С другой стороны, государству следует избегать противоположной крайности, когда система контроля за обеспечением безопасности полетов становится чрезмерно жесткой, что приводит к лишению самостоятельности и ответственности со стороны авиакомпаний в вопросах обеспечения безопасности полетов.

На практике интересам государства соответствует сбалансированный подход, при котором государство и авиакомпании, независимо от форм собственности, несут ответственность за безопасное выполнение своих функций.

К наиболее значимым (в том числе и для России) принципам либерализации, провозглашенным ИКАО, можно отнести следующие: обеспечение высокого и возрастающего уровня безопасности полетов и авиационной безопасности; обеспечение адекватных и эффективных гарантий добросовестной

конкуренции; учет интересов всех участников, включая авиаперевозчиков и других эксплуатантов, пользователей, аэропорты, общественность и т.д. с обеспечением как можно большей экономической свободы.

В Декларации подчеркивается, что "безопасность полетов и авиационная безопасность должны и впредь играть первостепенную роль в функционировании и развитии международного воздушного транспорта, и государства должны принимать на себя основную ответственность за обеспечение нормативного контроля в сфере безопасности полетов и авиационной безопасности, независимо от каких-либо изменений в системе экономического регулирования". При этом меры по обеспечению безопасности настолько это возможно не должны нарушать законные права пользователей воздушного транспорта.

В Декларации подтверждается принцип единообразия ответственности авиаперевозчиков, установленный Монреальской конвенцией 1999 года.

Декларация определяет, что ИКАО и впредь будет играть роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечении безопасности международного воздушного транспорта, и обязует государства впредь постоянно информировать ИКАО о развитии событий в области воздушного транспорта, в том числе о введении в действие либеральных механизмов на различных уровнях.

Тема либерализации применительно к деятельности гражданской авиации реализуется в направлениях, связанных с построением прозрачной, понятной всем участникам системы обязательных требований, с устранением избыточных административных барьеров, с гармонизацией подходов оценки безопасности на воздушном транспорте и приведении их в соответствие с международными требованиями и т.д.

Учитывая, что в России пока нет закона об административных процедурах, основой для административных регламентов является Постановление Правительства РФ "Порядок разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций (предоставления государственных услуг)". Структура административных регламентов также определена этим документом.

Этому акту Правительства предшествовал Указ Президента РФ от 23.07.2003 N 824, направленный на повышение эффективности деятельности системы федеральных органов исполнительной власти и создание благоприятных условий для реализации субъектами предпринимательства своих прав и интересов.

В качестве приоритетных направлений административной реформы были выделены следующие:

- ограничение вмешательства государства в экономическую деятельность субъектов предпринимательства, в том числе прекращение избыточного государственного регулирования;
- исключение дублирования функций и полномочий федеральных органов исполнительной власти;
- организационное разделение функций, касающихся регулирования экономической деятельности, надзора и контроля, управления госимуществом и предоставления государственными организациями услуг гражданам и юридическим лицам и т.д.

Этим же Указом было определено создание комиссий по проведению административной реформы с довольно широким представительством. Так, в комиссию должны входить: представители Администрации Президента РФ, руководители федеральных органов исполнительной власти, представители органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Согласно Концепции административной реформы в РФ в 2006 - 2008 гг. (распоряжение Правительства РФ от 25 октября 2005 г. N 1789-Р) проведение административной реформы в числе прочих мер предусматривает разработку и внедрение основных стандартов государственных услуг и административных регламентов в органах исполнительной власти в ходе реализации ведомственных и региональных программ проведения административной реформы.

Распоряжением Правительства РФ от 9 февраля 2008 г. N 157-Р предусматривается разработка нормативной правовой и методической базы предоставления государственных услуг в электронной форме. В дальнейшем предусматривается переход федеральных органов исполнительной власти на оказание государственных услуг в электронном виде с использованием общероссийского государственного информационного центра.

Одним из первых конкретных практических шагов в направлении разработки административных регламентов было утверждение Типового регламента внутренней организации федеральных органов исполнительной власти (Постановление Правительства РФ от 28.06.2005 N 452).

Этим Типовым регламентом были определены структурные элементы административного

регламента и установлено, что порядок и сроки разработки административных регламентов исполнения государственных функций и предоставления государственных услуг определяются Правительством РФ.

Настоящим прорывом в дальнейшем развитии регламентации деятельности административного аппарата стало принятие Постановления Правительства РФ от 11.11.2005 N 679 "О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг". Указанное Постановление устанавливает требования к разработке и утверждению федеральными органами исполнительной власти указанных административных регламентов. Этим документом определяется последовательность и сроки административных процедур, порядок взаимодействия между структурными подразделениями федерального органа исполнительной власти и должностными лицами, взаимодействие федерального органа исполнительной власти с физическими и юридическими лицами и другими органами государственной власти и местного самоуправления.

Административные регламенты, которые разработаны федеральными службами и федеральными агентствами, которые находятся в ведении федерального министерства, утверждаются в установленном порядке федеральным министром.

Так, административные регламенты Федерального агентства воздушного транспорта исполнения государственных функций по конкретному направлению деятельности должны утверждаться приказом Министра транспорта Российской Федерации.

При разработке административных регламентов федеральный орган исполнительной власти предусматривает оптимизацию исполнения государственных функций, в том числе с помощью следующих основных процедур, направленных на сокращение количества документов, предоставляемых заявителем, сокращением сроков исполнения государственных функций, введения института ответственности должностных лиц, упорядочения и устранения избыточных административных процедур и т.д.

Постановлением Правительства РФ от 02.10.2009 N 779 закреплена возможность предоставления государственной услуги в электронной форме.

Одновременно с утверждением административного регламента федеральный орган исполнительной власти должен внести изменения в соответствующие ведомственные нормативные правовые акты.

Административные регламенты подлежат официальному опубликованию в соответствии с законодательством Российской Федерации. Тексты административных регламентов должны быть размещены в местах исполнения государственных функций или предоставления государственной услуги.

Административные регламенты должны содержать следующие разделы:

- общие положения;
- требования к порядку исполнения государственной функции или предоставления государственной услуги;
- административные процедуры;
- порядок и формы контроля за исполнением государственной функции;
- порядок обжалования действий должностного лица.

Принимая во внимание, что административно-управленческие процессы в системе государственного регулирования деятельности авиации и использования воздушного пространства недостаточно эффективны, разработка и ввод в действие административных регламентов в комплексе с другими мерами, направленными на повышение результативности государственного регулирования деятельности авиации, представляются достаточно действенным инструментом в части обеспечения безопасной и эффективной работы воздушного транспорта.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Какой нормативный правовой акт юридически закрепляет факт образования отечественной гражданской авиации?
2. Приведите примеры эволюции системы государственного регулирования на разных этапах развития гражданской авиации.
3. Что такое уполномоченный орган в области гражданской авиации и его основные функции?
4. Современная структура уполномоченного органа в области гражданской авиации.
5. Каково соотношение норм воздушного права с нормами административного права в системе

управления гражданской авиации Российской Федерации?

6. Охарактеризуйте особенности взаимодействия между хозяйствующими субъектами в сфере гражданской авиации и органами государственного управления.

7. Каковы основные сходства и различия методов административного и воздушного права в системе государственного регулирования деятельности гражданской авиации?

8. Назовите источники права (постановления Правительства), в которых изложена Концепция административной реформы в Российской Федерации.

9. Какова роль административных регламентов исполнения государственных функций в области авиации и использования воздушного пространства в общей системе административного регулирования?

10. По каким направлениям деятельности в области гражданской авиации разработаны и внедрены административные регламенты?

11. Дайте краткую характеристику содержания какого-либо административного регламента.

### Литература

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.97 N 60-ФЗ в действующей редакции.
2. Положение о Министерстве транспорта РФ, утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 395, в действующей редакции.
3. Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 398, в действующей редакции.
4. Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 396, в действующей редакции.
5. Постановление Правительства РФ от 11.11.2005 N 679 "О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций, предоставления государственных услуг".
6. Перетерский И.С. Очерки воздушного права // Вестник Воздушного флота. 1918. N 1, 2.
7. Перетерский И.С. Воздушное право. М., 1923.
8. Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права. 1927. Вып. 1.
9. Сvirкин В.А. Теоретические вопросы воздушного права и характеристика звеньев транспортной системы. М.: МИИГА, 1988.
10. Котов А.И. и др. Советское воздушное право / Под общ. ред. Н.Н. Остроумова. М.: Воздушный транспорт, 1990.
11. Сvirкин В.А., Соловьева Т.Л. Воздушное право. Воздушное право России (аспект безопасности): Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2008. Ч. II.
12. Соловьева Т.Л. К вопросу государственного регулирования на воздушном транспорте // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.
13. Трофимова О.А. Правовые проблемы государственного регулирования воздушного транспорта // Транспортное право. 2008. N 3.

## **Раздел III. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ**

### **3.1. Правовое обеспечение сертификационной деятельности на воздушном транспорте**

Процесс обеспечения безопасности и качества продукции, производства и т.д. имеет давнюю историю. Требования к этим составляющим в СССР реализовывались путем формирования различных стандартов - ГОСТ, которые носили государственно-обязательный характер и соблюдение которых строго контролировалось соответствующими органами.

Распад СССР на отдельные государства привел к значительным изменениям в системе стандартизации. Каждое из государств, в том числе и Российская Федерация, формировало свои подходы к обеспечению безопасности и качества продукции. В России ряд предприятий стали использовать технические условия (ТУ), в результате чего произошло резкое понижение качества продукции.

Госстандартом России была разработана и введена в действие Система сертификации ГОСТ Р,

ориентированная на относительно несложную промышленную продукцию.

Учитывая, что объектами сертификации в гражданской авиации являются сложные организационно-технические, технические и экономические системы, а сама эксплуатация гражданских воздушных судов связана со значительным риском, необходима была более жесткая регламентация требований как к самим органам по сертификации, так и сертифицируемым объектам. Это и предопределило в конечном итоге создание Системы сертификации в гражданской авиации, которая в соответствии с требованиями ИКАО и международной практикой предусматривает создание органов по сертификации только на базе специально уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Действующий ранее Закон о сертификации продукции и услуг допускал возможность образования самостоятельных систем сертификации при обязательном утверждении их в Госстандарте РФ.

В настоящее время в Российской Федерации действует 16 систем обязательной сертификации, сформированных различными федеральными органами исполнительной власти. В число этих органов входит и Федеральное агентство воздушного транспорта.

Принятый 27 декабря 2002 года Федеральный закон "О техническом регулировании" N 184-ФЗ перевел требования в области безопасности в разряд государственных. С целью проверки и подтверждения требований в области безопасности (статья 23) закон обязывает подтверждать соответствие в виде обязательной сертификации или декларирования соответствия. При этом определяется, что сертификация является формой осуществляемого органом по сертификации подтверждения соответствия объектов требованиям технических регламентов, положений стандартов, сводов правил или условиям договоров. По результатам сертификации может быть выдан сертификат соответствия, т.е. документ, удостоверяющий соответствие указанным выше требованиям.

Именно такой подход применительно к гражданской авиации начал реализовываться с 1970 года с момента вступления СССР в Международную организацию гражданской авиации ИКАО.

В настоящее время разрабатываемые и применяемые федеральные авиационные правила, ориентированные на приложения к Чикагской конвенции, по сути, являются техническими регламентами, которые устанавливают обязательные для применения и исполнения требования к гражданским воздушным судам, объектам инфраструктуры гражданской авиации, авиационному персоналу.

Еще задолго до принятия Закона "О техническом регулировании" Воздушный кодекс Российской Федерации определил объекты обязательной сертификации в гражданской авиации и установил, что осуществление обязательной сертификации юридических лиц, выдача сертификатов должны осуществляться только государством, что не входит в противоречие с Федеральным законом "О техническом регулировании".

Согласно статье 8 Воздушного кодекса РФ обязательной сертификации подлежат:

- юридические лица - разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной техники;
- авиационные предприятия и индивидуальные предприниматели, осуществляющие и обеспечивающие воздушные перевозки и авиационные работы;
- юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники;
- аэродромы, аэропорты;
- образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечню должностей авиационного персонала;
- воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое и наземное авиационное оборудование и другие объекты, а также юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности.

Требования к проведению обязательной сертификации устанавливаются федеральными авиационными правилами, которые являются обязательными для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и гражданами.

Интенсивное развитие гражданской авиации приводит к возникновению новых объектов инфраструктуры, появлению новых типов воздушных судов, изменению в системе управления гражданской авиации. Указанные обстоятельства вызывают необходимость уточнения и изменения номенклатуры объектов гражданской авиации, подлежащих обязательной сертификации. Порядок изменения происходит на основании распоряжения уполномоченного органа в области гражданской авиации (распоряжение Минтранса РФ от 8 апреля 2002 г. N HA-114-р).

При подготовке обоснования необходимости внесения изменений или добавлений в номенклатуру объектов, подлежащих обязательной сертификации, в числе прочих должны учитываться:

- оценка степени влияния этого объекта на безопасность полетов или авиационную безопасность;
- подконтрольность его специально уполномоченному органу в области гражданской авиации и другим надзорным государственным органам;
- характер взаимодействия с другими объектами в гражданской авиации;
- ориентировочные объемы производства объекта в гражданской авиации и другие существенные сведения.

Сертификационные требования к гражданским воздушным судам, отдельным объектам инфраструктуры гражданской авиации изложены в федеральных авиационных правилах, которые подробно рассмотрены в соответствующих разделах книги.

Требования, которым должен соответствовать орган по сертификации, чтобы быть признанным в качестве компетентного органа Системы сертификации, изложены в Правилах по сертификации "Требования к органу по сертификации объектов гражданской авиации", утвержденных распоряжением Минтранса России от 8 октября 2002 г. N HA-112-р.

Подтверждая необходимость соблюдения взятых на себя международных обязательств, а также проведенную работу по созданию ведомственной системы обязательной сертификации в сфере гражданской авиации (создание испытательных лабораторий, подготовку экспертов, создание систем контроля, разработку федеральных авиационных правил и т.д.), Правительство РФ пришло к выводу о необходимости сохранения в существующем виде системы сертификации в гражданской авиации (распоряжение Правительства РФ от 12 октября 2010 г. N 1760-р).

Этим же распоряжением определена концепция формирования Единой национальной системы аккредитации как универсального инструмента обеспечения компетентности любых органов по подтверждению соответствия.

Под аккредитацией в данном случае понимается официальное признание национальным органом по аккредитации компетентности физического или юридического лица в части выполнения работы в определенной области оценки соответствия, включая испытания, экспертизы, сертификацию и контроль.

### 3.2. Инспекция и контроль

Обеспечение безопасности полетов в гражданской авиации всегда стояло на первом месте. Учитывая, что решение этой проблемы обусловлено большим количеством разнообразных факторов, происходит постоянный поиск новых способов и методов обеспечения безопасности полетов на современном этапе. Однако классические методы обеспечения безопасности полетов не утратили своего значения в наше время.

Решение проблемы безопасности невозможно без четкого соблюдения профессиональной и технологической дисциплины, без неукоснительного соблюдения требований действующих нормативных правовых актов, без эффективного контроля за соблюдением действующего законодательства.

Контроль является одной из главных функций управления в любой сфере деятельности. Особую значимость он приобретает в отраслях, связанных с эксплуатацией источников повышенной опасности.

В гражданской авиации России система управления выстроена таким образом, что каждый из руководителей служб и подразделений, выполняя работу по подготовке, обеспечению и выполнению полетов, в пределах своей компетенции (должностной инструкции) обязан контролировать работу своих подчиненных и прежде всего адекватность принимаемых решений на основе действующих документов.

Кроме указанной системы контроля в гражданской авиации используют специальные виды контроля в форме надзора со стороны специальных органов за соблюдением действующих нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы безопасности на воздушном транспорте.

На всех этапах развития гражданской авиации России под разными названиями существовали такие инспекторские органы. На них возлагалось ведение постоянного контроля за выполнением нормативных правовых актов, регламентирующих обеспечение выполнения полетов. На них также возлагались обязанности по разработке и реализации мероприятий по обеспечению безопасности полетов в гражданской авиации.

В последнее время систему инспекторских органов гражданской авиации СССР возглавляла Главная инспекция Министерства гражданской авиации.

В системе гражданской авиации инспекторские органы занимают особое место. К ним стекаются все сведения о состоянии работы по обеспечению безопасности по всем видам обеспечения и выполнения полетов. Полученные данные дают возможность инспекторским органам проводить комплексный анализ состояния безопасности в отрасли и на его основе проводить профилактическую



работу по всем направлениям деятельности гражданской авиации.

Инспекторский контроль за соблюдением требований действующего воздушного законодательства предполагает проверку состояния качества эксплуатации авиационной техники, всех видов обеспечения полетов, уровня подготовки авиационного персонала и его соответствия квалификационным требованиям, присвоенному классу и т.д.

Все проверки такого рода нельзя считать дублированием проверок, проводимых руководящим составом. Если руководители соответствующих видов обеспечения и служб проводят проверки с целью выявления фактического состояния дел в той или иной службе, то инспекторские проверки по указанным вопросам являются инструментом для получения данных, касающихся соблюдения требований нормативных актов с целью обеспечения безопасности полетов.

При осуществлении надзорных функций инспекции независимы от других органов управления.

В настоящее время юридическим основанием деятельности инспекторских служб в гражданской авиации России является глава 4 Воздушного кодекса Российской Федерации - Государственный надзор за деятельностью в области гражданской авиации. Так, статья 28 ВК РФ определяет, что "целью государственного надзора за деятельностью в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества работ и услуг". Согласно части 2 этой же статьи государственный надзор в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора.

В развитие положения Воздушного кодекса и в целях реализации требований Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта Приказом от 21.12.2010 N ГК-1394фс Федеральной службы по надзору в сфере транспорта было утверждено Положение об Управлении государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

Управление является структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора и осуществляет свою деятельность непосредственно во взаимодействии с другими структурными подразделениями центрального аппарата и его территориальными органами.

Управление осуществляет свою деятельность также в тесном взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями.

К основным задачам Управления отнесены: контроль и надзор за соблюдением воздушного законодательства Российской Федерации и международных договоров РФ в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ (кроме авиационно-космического поиска и спасания).

В соответствии с задачами Управления в структуре образованы соответствующие отделы: отдел надзора за состоянием безопасности полетов и анализа деятельности гражданской авиации; отдел надзора за соблюдением летных стандартов и сертификацией эксплуатантов воздушного транспорта; отдел надзора за деятельностью авиации общего назначения; отдел надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов (ГВС); отдел надзора за аэропортовой деятельностью и организацией воздушных перевозок; отдел надзора в сфере использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания и отдел надзора за подготовкой авиационного персонала.

Представителям Управления предоставлено право инспектировать экипажи воздушных судов гражданской авиации и проводить проверки инженерно-технического обеспечения воздушных судов, в том числе иностранных государств, которые выполняют полеты в Российскую Федерацию. Госинспекторы могут быть включены в состав экипажей ГВС эксплуатантов воздушного транспорта Российской Федерации в качестве проверяющих как на внутренних, так и на международных линиях.

Признавая необходимость и значимость постоянного контроля (надзора) за деятельностью субъектов, эксплуатирующих источники повышенной опасности, Правительство Российской Федерации утверждает и вводит в действие Положение о полномочиях должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющих контрольные (надзорные функции) (Постановление Правительства РФ от 9 июня 2010 г. N 409).

В этом Положении четко прописаны объекты контроля (надзора) применительно к гражданской авиации: соблюдение правил использования воздушного пространства Российской Федерации, соблюдение норм, правил и процедур в области авиационной безопасности и безопасности полетов и т.д. (см. приложение - не приводится).

Действующим законодательством в настоящее время предусмотрено создание самостоятельного

контролирующего органа в рамках Федерального агентства воздушного транспорта.

Так, Приказом ФАВТ от 26 апреля 2010 г. N 133 было утверждено Положение об Управлении инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта.

К основным функциям деятельности Управления отнесено: осуществление контроля за разработкой и реализацией мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Российской Федерации, а также с российскими воздушными судами при выполнении полетов за рубежом; организация и проведение расследований авиационных инцидентов и производственных происшествий; ведение учета авиационных происшествий и авиационных инцидентов; государственная регистрация ГВС, прав на воздушные суда с сделок с ними; ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации и Единого государственного реестра прав на воздушные суда и сделок с ними и пр.

Управление инспекции проводит анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации. Ей же предоставлено право по результатам проверок вносить предложения руководству Росавиации о приостановлении действий сертификатов: специалистов гражданской авиации, эксплуатантов, летной годности и на экземпляры ГВС, на категоризованные гражданские аэродромы и их оборудование, на объекты Единой системы ОВД, на аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства РФ и т.д. (см. приложение).

Управление инспекции может осуществлять производство по делам об административных правонарушениях в сфере гражданской авиации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Управление осуществляет взаимодействие с международными организациями и организациями иностранных государств по вопросам, отнесенным к компетенции Управления, и участвует в обеспечении выполнения относящихся к его компетенции международных договоров и соглашений.

### 3.3. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

Одной из составных частей суверенитета России, определенных Воздушным кодексом, является обязанность проводить расследование авиационных происшествий или инцидентов с гражданскими воздушными судами на территории Российской Федерации. Эта позиция закреплена в статье 95 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Национальным законодательством России (Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов), как и в приложении 13 к Чикагской конвенции, основными целями расследования авиационного происшествия определяется установление причин авиационного происшествия или инцидента.

Пунктом 5.4 приложения 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации прямо определяется, что "полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение".

Как показывает практика проведения расследований в СССР и Российской Федерации, реализация Стандарта 5.4 может быть обеспечена только путем выполнения следующего основного принципа: орган, проводящий расследование, формулирующий в конечном счете причину происшествия и разрабатывающий превентивные меры, не должен иметь властных полномочий и надзорных функций.

С другой стороны, авиационная администрация государств, отвечающая за реализацию рекомендаций комиссии по расследованию, имеющая такие властные полномочия, должна участвовать в расследовании происшествия, но не должна формулировать причину события.

Такой принцип позволяет органу, наделенному правом расследования, оценивать функционирование транспортной системы с объективных позиций и разрабатывать рекомендации по проведению корректирующих мероприятий независимо от политической конъюнктуры и возможного давления со стороны разработчиков, эксплуатантов и других заинтересованных структур.

Каждая из стран - членов ИКАО шла своим путем к пониманию того, что безопасность полетов можно обеспечить только с помощью объективного и независимого расследования.

В СССР принцип обеспечения независимого расследования был в полном объеме реализован путем создания Государственной комиссии по надзору за безопасностью полетов (Госавианадзор) при Совете Министров СССР. Госавианадзор осуществлял надзор за обеспечением безопасности полетов в ряде министерств и ведомств, в том числе Министерстве гражданской авиации. Эта комиссия проводила

расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами.

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) в 1991 году продолжил проводимую Госавианадзором политику проведения независимого и объективного расследования. Именно эти принципы были заложены в основу межправительственного Соглашения об авиации и использовании воздушного пространства, подписанного главами государств и правительств 12 государств СНГ в Минске.

Образованный минским Соглашением МАК получил от глав государств и правительств СНГ право проводить независимое расследование авиационных происшествий. В Российской Федерации и других странах СНГ эти полномочия были сначала закреплены указами президентов и постановлениями правительств.

Воздушный кодекс Российской Федерации подтвердил обоснованность такого подхода. Разработанные в 1998 году и утвержденные Постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 N 609 Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации (ПРАПИ) завершили создание нормативной правовой базы в области расследования и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации России.

Правила разрабатывались под руководством Межгосударственного авиационного комитета с участием специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, всех заинтересованных федеральных ведомств. Эти Правила разработаны в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации, Межправительственным соглашением о гражданской авиации и использовании воздушного пространства от 30.12.1991, с учетом Стандартов и рекомендаций приложения 13 Чикагской конвенции о Международной гражданской авиации 1944 года. Эти Правила вобрали в себя весь современный отечественный и международный опыт расследования и являются в настоящее время нормативным правовым актом Российской Федерации, регулирующим деятельность в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами.

Создание независимой системы расследования авиационных происшествий и инцидентов обеспечило ей международное признание ведущими авиационными администрациями мира. Эта система признана международной наряду с американской и европейской.

Действующими Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов полномочия и ответственность за расследование авиационных происшествий возложены на Межгосударственный авиационный комитет, а за расследование инцидентов - специально уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Право разъяснения по вопросам применения норм права, изложенных в ПРАПИ, предоставлено специально уполномоченному органу, на который возложена обязанность расследовать соответствующие события.

Очень важным с точки зрения распределения полномочий и, соответственно, юридической ответственности является классификация **авиационных событий**. Так, авиационные события подразделяются на:

- авиационные происшествия;
- авиационные инциденты (серьезные авиационные инциденты);
- производственные происшествия.

В зависимости от тяжести последствий **авиационные происшествия** подразделяются на:

- катастрофы - авиационные происшествия с человеческими жертвами;
- аварии - авиационные происшествия без человеческих жертв.

В свою очередь, **производственные происшествия** делятся на:

- повреждения воздушного судна;
- чрезвычайные происшествия.

С точки зрения действия во времени авиационные происшествия и авиационные инциденты объединяет следующее необходимое условие: в первом и во втором случае это событие должно быть связано с использованием воздушного судна, которое имело место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находящиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно.

В случае с авиационным происшествием должен иметь место как минимум один из следующих результатов:

- какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом;
- воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в

результате чего нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна, требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента;

- воздушное судно пропало без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен или эвакуация воздушного судна экономически нецелесообразна.

К **катастрофам** относятся авиационные происшествия, приведшие к гибели или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа. Случаи гибели кого-либо из лиц, находившихся на борту, в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна также отнесены к разряду катастроф.

Авиационные происшествия без человеческих жертв (**аварии**) - авиационные происшествия, не повлекшие за собой человеческих жертв.

**Авиационные инциденты** - это события, связанные с отклонениями от нормального функционирования воздушного судна и экипажа, служб управления и обеспечения полетов, обусловленные воздействиями внешней среды, которые оказали влияние на безопасность полетов, но не закончились авиационным происшествием.

Юридическим основанием для идентификации авиационных инцидентов является приложение 1 к ПРАПИ, которое предусматривает Перечень событий, подлежащих расследованию в эксплуатации в качестве инцидентов.

**Серьезный авиационный инцидент** отличается от инцидента возможностью возникновения серьезных для экипажа или воздушного судна последствий, которые случайно не закончились авиационным происшествием.

В ПРАПИ сформулированы основные признаки, характерные для серьезных авиационных инцидентов:

- выход воздушного судна за пределы ожидаемых условий эксплуатации;
- возникновение значительных вредных воздействий на экипаж или пассажиров (дыма, паров едких веществ, токсичных газов, повышенной или пониженной температуры, давления и т.п.);
- значительное снижение работоспособности членов экипажа;
- значительное повышение психофизиологической нагрузки на экипаж;
- получение серьезных телесных повреждений каким-либо лицом, находящимся на воздушном судне;
- значительное ухудшение характеристик устойчивости и управляемости, летных или прочностных характеристик;
- возникновение реальной возможности повреждения жизненно важных элементов воздушного судна в результате взрыва, пожара, нелокализованного разрушения двигателя, трансмиссии и т.п.;
- разрушение или рассоединение элементов управления;
- повреждение элементов воздушного судна, не относящееся к авиационному происшествию.

Учитывая довольно размытые с точки зрения грамматического толкования характеристики признаков серьезных авиационных инцидентов (значительное снижение, значительное ухудшение и т.д.), идентификация серьезных авиационных инцидентов требует оценки признаков в каждом конкретном случае отдельно.

В ПРАПИ только серьезные телесные повреждения в качестве идентифицирующего признака расписаны достаточно полно.

К **повреждениям воздушного судна на земле** относятся события, которые связаны с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при которых ему причинены повреждения, не связанные с повреждением силовых элементов и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях.

К **чрезвычайным происшествиям** относятся события, которые связаны с эксплуатацией воздушного судна, но по перечисленным выше признакам не относятся к авиационному происшествию.

Определен перечень последствий, которые составляют понятие "чрезвычайное происшествие":

- гибель кого-либо из находившихся на борту воздушного судна в результате виновных действий самого пострадавшего или других лиц, не связанная с функционированием воздушного судна;
- гибель членов экипажа или пассажиров после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома в результате неблагоприятных воздействий внешней среды;
- гибель какого-либо лица, самовольно проникшего на воздушное судно и скрывавшегося вне зон, куда открыт доступ пассажирам и членам экипажа;
- гибель или телесное повреждение со смертельным исходом любого лица, находящегося вне воздушного судна в результате газовоздушной струи силовой установки или в результате непосредственного контакта с воздушным судном или его элементами;

- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия, нарушений технологии обслуживания, правил хранения или транспортировки;

- угон воздушного судна на земле или в полете или захват такого судна в целях угона.

Учитывая сложность авиационно-транспортной системы и возможность возникновения большого количества непредвиденных ситуаций на земле и в воздухе, идентифицирующие признаки серьезных инцидентов и чрезвычайных происшествий не имеют ограничений и могут быть подвергнуты расширенному толкованию.

Расследование авиационных происшествий проводится комиссией. Она наделена (статья 96 ВК РФ) очень широкими полномочиями, связанными с необходимостью изучения всего доказательного материала, относящегося к расследованию авиационного происшествия (АП).

Для соблюдения объективности расследования всем заинтересованным лицам предоставлено право в той или иной степени принимать участие в изучении фактических обстоятельств дела: степень участия уполномоченных представителей государств и их советников определяется приложением 13 к Чикагской конвенции и дает им право по согласованию и под контролем председателя комиссии:

- посещать место авиационного происшествия;
- осматривать воздушное судно или его части;
- участвовать в считывании записей полетной информации;
- иметь доступ к относящимся к делу вещественным доказательствам;
- получать информацию, содержащую показания свидетелей, и т.д.

После возникновения авиационного происшествия достаточно важным является оперативное направление аварийно-спасательных сил и средств на место авиационного происшествия. Поэтому для оповещения руководителей, должностных лиц существует установленный порядок прохождения информации об авиационном происшествии. ПРАПИ предусматривают четкие требования к содержанию первоначального донесения об авиационном происшествии (пункт 2.2.4 ПРАПИ).

Именно первоначальное донесение является юридическим основанием для развертывания поисковых, аварийно-спасательных работ, формирования и сбора комиссии по расследованию.

С момента авиационного происшествия ответственность за проведение первоначальных действий на его месте возлагается на руководителя организации гражданской авиации и руководителя регионального управления, на территории ответственности которых произошло авиационное происшествие. До прибытия указанных должностных лиц ответственность возлагается на командира воздушного судна.

Любое вскрытие и прослушивание, расшифровка наземных и бортовых магнитофонов и самописцев могут быть произведены только по решению председателя комиссии по расследованию.

После получения информации об авиационном происшествии руководители организации-разработчика, изготовителя, владельца (эксплуатанта) воздушного судна, а также организаций, осуществляющих подготовку и обеспечение полетов, обязаны принять меры по сохранению всей документации, относящейся к данному воздушному судну и обеспечению полетов.

Организация и порядок работы комиссии по расследованию строго регламентированы ПРАПИ, которые реализуют принципы единоначалия. Так, председатель комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования.

Как правило, в комиссии по расследованию авиационных происшествий по направлениям деятельности создаются отдельные подкомиссии (летная, инженерно-техническая, административная). При рассмотрении инцидентов в большинстве случаев подкомиссии не создаются. Планы работы комиссии и подкомиссий корректируются в соответствии с полученной в процессе расследования информацией.

В случае если по факту происшествия возбуждено уголовное дело и проводится предварительное следствие, все действия процессуального характера (изъятие бортовых и наземных самописцев и их носителей, другого доказательного материала) должны проводиться с разрешения правоохранительных органов.

В последующем все собранные доказательства (техническая документация, узлы, агрегаты, элементы воздушного судна...) могут быть уничтожены только по письменному разрешению органов следствия или суда.

Взаимоотношения членов комиссии и председателя с органами прокуратуры строятся в соответствии с Федеральным законом от 17.01.1992 N 2202-1 "О прокуратуре Российской Федерации" со всеми изменениями и дополнениями на момент применения.

До окончания расследования распространение информации об авиационном происшествии ограничено. К такой информации относятся:

- любые заявления лиц, полученные в процессе расследования;
- медицинские или конфиденциальные сведения, касающиеся лиц - участников авиационного происшествия;
- любая переписка между лицами, имеющими отношение к эксплуатации воздушного судна;
- записи бортовых речевых самописцев и расшифровка таких записей;
- записи бортовых самописцев и анализ записей, в том числе мнения специалистов, высказанные при анализе этой информации.

При необходимости придания гласности указанным сведениям должно быть получено официальное разрешение правоохранительного органа, осуществляющего предварительное следствие.

Все заседания комиссии по расследованию оформляются протоколами, которые подписываются председателем и начальником штаба. Все разногласия членов комиссии обязательно отражаются в протоколе.

Результаты проводимых работ в подкомиссиях и рабочих группах оформляются соответствующими отчетами.

Окончательный отчет по расследованию авиационных происшествий составляется с учетом всей имеющейся в распоряжении комиссии информации, в том числе результатов исследований, экспертиз и т.д.

При обсуждении окончательного отчета членами комиссии учитывается мнение всех членов комиссии. Если кто-либо не согласен с содержанием отчета, ему вменено в обязанность представить особое мнение в письменном виде с обязательной мотивировкой несогласия. В этом случае должен быть составлен протокол обсуждения.

В случае если в результате обсуждения особое мнение члена комиссии не учитывается, он подписывает отчет с пометкой "с особым мнением".

Как правило, процедура утверждения в дальнейшем окончательного отчета при наличии особого мнения руководителями, назначившими комиссию по расследованию, носит более обстоятельный, коллегиальный характер.

Процедура расследования авиационных инцидентов представлена в главе 3 ПРАПИ. Она полностью соответствует принципам расследования авиационных происшествий (системный характер, поэтапная оценка отклонений, формирование комиссий и т.д.), однако отличается некоторыми особенностями процессуального характера (сроки расследования, количественным составом комиссии и т.д.).

#### Контрольные вопросы и задания

1. Проанализируйте подходы к процессу обеспечения безопасности и качества продукции в СССР и Российской Федерации.
2. Перечислите основные источники права Российской Федерации, регламентирующие процедуру сертификации продукции.
3. Какие особенности сертификации объектов инфраструктуры и авиационного персонала присущи гражданской авиации?
4. В чем различие системы ССВТ и системы ССГА?
5. Дайте краткую характеристику основных этапов развития системы инспекции и контроля в гражданской авиации Российской Федерации.
6. Основные принципы и задачи органов системы контроля в гражданской авиации.
7. Что является юридическим основанием деятельности инспекторских служб в гражданской авиации?
8. Какова структура контролирующих органов в системе гражданской авиации России?
9. Основные источники международного и национального законодательства, регламентирующие порядок расследования авиационных происшествий и инцидентов.
10. Какими правовыми и организационными методами обеспечивается принцип независимости проводимых расследований?
11. Как обеспечивается информационная защита при расследовании авиационных происшествий?
12. Охарактеризуйте международный и национальный подходы к классификации неблагоприятных событий.

## Литература

1. Приложение 13 к Чикагской конвенции. Расследование авиационных происшествий и инцидентов.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
3. Федеральный закон от 27.12.2002 N 184-ФЗ "О техническом регулировании" в действующей редакции.
4. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утв. Постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 N 609.
5. Правила системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации (вместе с Правилами по проведению аккредитации в системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации, Порядком инспекционного контроля за соблюдением Правил сертификации и за объектами сертификации в Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации), утв. Приказом Минтранса РФ N 106, Госстандарта РФ от 01.08.2002 N 176.
6. Положение об Управлении государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утв. Приказом от 21.12.2010 N ГК-1394фс.
7. Положение об Управлении инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта, утв. Приказом Росавиации от 25.04.2010 N 133.
8. Свиркин В.А., Соловьева Т.Л. Воздушное право. Воздушное право России (аспект безопасности): Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2008. Ч. II.
9. Котов А.И. и др. Советское воздушное право / Под общ. ред. Н.Н. Остроумова. М.: Воздушный транспорт, 1990.
10. Хороших В.А. Воздушное право: Курс лекций. Рыльск: ПАТК, 1999.
11. Свиркин В.А. Нормативная правовая регламентация обеспечения объективности расследования авиационных происшествий и инцидентов // Транспортное право. 2008. N 3.
12. Свиркин В.А. Некоторые аспекты правового обеспечения процесса расследования авиационных происшествий и инцидентов // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.
13. Бородин Е.С. Совершенствование средств и процесса обработки и анализа полетной информации в авиапредприятии с учетом норм действующего авиационного законодательства // Транспортное право. 2008. N 3.

## Раздел IV. ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Принцип исключительного и полного суверенитета государств на воздушное пространство как получил свое закрепление в законодательстве различных стран, в том числе и Российской Федерации, так и подтвержден в международных договорах (статья 1 Чикагской конвенции).

Основное содержание этого принципа заключается в том, что государства самостоятельно, с учетом в том числе национальных интересов, устанавливают правовой режим использования своего воздушного пространства.

В соответствии с принципом суверенитета над своим воздушным пространством государства формируют структуру воздушного пространства, проводят его классификацию, определяют порядок использования структуры воздушного пространства, определяют порядок эшелонирования, пересечение государственной границы, обеспечивают организацию воздушного движения и т.д.

В главе II Воздушного кодекса Российской Федерации "Государственное регулирование использования воздушного пространства" (статья 11) использование воздушного пространства определяется как "деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т.п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения".

В целом эта глава Воздушного кодекса, по сути, определяет правовой режим использования воздушного пространства России. Статья 14 ВК РФ без конкретизации дает перечень необходимых действий, которые, по мнению законодателя, должны обеспечить безопасное экономичное и регулярное

воздушное движение.

Эти действия включают в себя:

- установление структуры и классификация воздушного пространства;
- планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами;
- обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;
- организацию воздушного движения, представляющую собой обслуживание (управление) воздушным движением, организацию потоков воздушного движения, организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушным движением и организации потоков воздушного движения;
- контроль за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства.

Пункт 5 части 1 статьи 14 ВК РФ прямо предусмотрел необходимость разработки и принятия правил, регулирующих организацию и использование воздушного пространства. Именно поэтому детальная регламентация использования воздушного пространства была изложена в Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. N 138.

Федеральные правила (ФП) разработаны в соответствии с ВК РФ и Конвенцией о Международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 февраля 1944 года. Эти Правила устанавливают порядок использования воздушного пространства Российской Федерации в интересах экономики и обороны страны в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства, обеспечивая при этом безопасность его использования, что полностью соответствует понятию суверенитета над воздушным пространством.

В соответствии с терминологией Правил под структурой воздушного пространства понимается совокупность ограниченных вертикальной и горизонтальной плоскостями элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства.

В вертикальной плоскости границей нижнего и верхнего пространства является эшелон 8100 метров. Сам эшелон 8100 метров относится к нижнему воздушному пространству.

В горизонтальной плоскости границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам, в вертикальной плоскости - по высотам.

Основными элементами структуры воздушного пространства являются:

- зоны и районы;
- маршруты обслуживания воздушного движения;
- районы аэродромов (аэроузлов);
- маршруты полетов воздушных судов;
- запретные зоны;
- опасные зоны;
- зоны ограничения полетов.

В Федеральных авиационных правилах проведена классификация воздушного пространства на три категории (класса).

В классе А разрешается выполнение полетов только по правилам полетов по приборам (ППП), реализуется разрешающая система использования воздушного пространства, все полеты эшелонируются и обеспечиваются диспетчерским обслуживанием при обязательной постоянной двусторонней радиосвязи.

В классе С разрешается выполнение полетов и по ППП, и по ПВП. Эшелонирование производится в соответствии с этими Правилами, и используется разрешительная система использования воздушного пространства.

В классе G разрешается выполнение полетов и по ППП, и по ПВП. Эшелонирование не производится. При полетах при ППП необходимо иметь постоянную двустороннюю связь с органами УВД, при полетах по ПВП наличие такой постоянной двусторонней связи не требуется. Наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется. Для класса G при полетах на высотах менее 3000 метров действует ограничение по скорости 450 км/час.

Границы зон (районов) как элементов структуры воздушного пространства утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации.

Маршрут обслуживания воздушного движения в соответствующих случаях обозначает местную



воздушную линию, воздушную трассу, маршрут зональной навигации.

Ширина воздушной трассы, расстояние между границами параллельных воздушных трасс и т.д. определяются с учетом обеспечения безопасности и интересов пользователей воздушного пространства. Обеспечение необходимыми средствами навигации в данном случае производится Федеральным агентством воздушного транспорта.

Требования к местным воздушным линиям, воздушным трассам и порядок их разработки устанавливаются Федеральными правилами использования воздушного пространства.

Для организации эффективного и безопасного выполнения аэродромных полетов устанавливаются районы аэродромов и аэроузлов. Размеры конфигурации воздушного пространства в районе границ аэродромов зависят от интенсивности полетов в районе аэродрома, типов воздушных судов и т.д. Границы аэродромов утверждаются Министерством транспорта РФ.

Основным нормативным правовым актом, определяющим организацию и выполнение полетов и порядок использования воздушного пространства в районе аэродрома, является Инструкция по производству полетов в районе аэродрома и аэронавигационный паспорт аэродрома.

Специальные зоны и маршруты полетов устанавливаются для выполнения отдельных видов полетов с расчетом, чтобы они находились над малонаселенной местностью, безопасном удалении от установленных трасс, различных населенных пунктов, объектов, которым может быть причинен вред выполняемыми полетами воздушных судов.

Понятия "запретная зона" и "зона ограничения полетов" схожи, так как их назначение направлено на обеспечение безопасности объектов, расположенных в этих зонах. Однако в первом случае полеты в этих зонах запрещены, а во втором случае полеты ограничены определенными условиями.

Ограничения полетов могут производиться по времени или по условиям их выполнения. Как правило, такие ограничения вводятся при выполнении на полигонах стрельб, пусков ракет, проведении противораковых стрельб, проведении работ с боеприпасами, осуществлении научных исследований в атмосфере и т.д.

Признавая значимость обеспечению безопасности при полетах в опасных зонах, законодатель берет на себя (статья 15 Воздушного кодекса РФ) формирование характеристики этих зон. Опасная зона - это зона с районами полигонов, взрывных работ и другими подобными объектами.

Согласно ФП опасные зоны устанавливаются над открытым морем в интересах обеспечения отдельных видов деятельности.

Это обеспечение:

- запуска и посадки космических объектов;
- проведения поисково-спасательных работ;
- проведения учений и т.д.

Применительно к Российской Федерации опасные зоны могут носить временный или постоянный характер и устанавливаться в районах пожаров, вулканической деятельности и т.д.

Отдельный раздел Федеральных правил устанавливает правила пересечения Государственной границы РФ. Он описывает действия экипажей ВС, диспетчеров УВД и других лиц в штатных и нештатных ситуациях (отказ радиотехнических средств, систем и т.д.). Пересечение государственной границы осуществляется, как правило, по установленным воздушным коридорам. Основанием для пересечения является разрешение на выполнение международного полета.

ФП устанавливает момент включения аппаратуры государственного радиолокационного опознавания, дает перечень сообщений, который должен передать экипаж ГВС, и т.д.

Если имело место пересечение государственной границы с нарушением действующих Правил, то это не считается нарушением, если это вызвано чрезвычайными обстоятельствами (авария, стихийное бедствие, угрожающее безопасности полетов, и т.д.).

С целью исключения опасных сближений и столкновений воздушных судов в полете устанавливаются вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов (эшелонирование) в воздушном пространстве на установленные интервалы.

Вертикальное эшелонирование - это установление минимальных интервалов по высоте.

Продольное эшелонирование - это рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути.

Боковое эшелонирование - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути.

После внесения изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации (ФЗ от 18.06.2006 N 114) был определен не только разрешительный, но и уведомительный порядок использования воздушного

пространства.

Разрешительный порядок использования воздушного пространства предполагает порядок, при котором пользователь воздушного пространства осуществляет свою деятельность на основе предварительного, суточного и текущего планирования использования воздушного пространства при координировании этой деятельности со стороны органов УВД и выдачи соответствующих разрешений.

Планирование и координация использования воздушного пространства детально изложены в разделах III и IV Федеральных правил использования воздушного пространства.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства предусматривает предоставление пользователям возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения, т.е. реализуется порядок, не требующий подачи заявок, планирования и т.п. Такой порядок реализуется в воздушном пространстве класса G.

В целях получения полетного информационного обслуживания и аварийного оповещения пользователи воздушного пространства, намеревающиеся осуществлять полеты в воздушном пространстве класса G, обязаны уведомить о своем намерении соответствующий орган. При этом пользователь должен иметь на борту ВС необходимую аэронавигационную и метеорологическую информацию. Юридическая ответственность за неблагоприятные последствия, связанные с выполнением полетов в зоне G (столкновение с препятствиями, другими ВС и т.д.), лежит на командире воздушного судна.

Под полетно-информационным обслуживанием воздушного движения следует понимать обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов.

Организация воздушного движения во всех трех зонах осуществляется в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации.

Организация воздушного движения включает в себя:

- обслуживание (управление) воздушным движением;
- организацию потоков воздушного движения;
- организацию воздушного пространства.

Органы, осуществляющие контроль за соблюдением Федеральных правил использования воздушного пространства, определены статьей 18 Воздушного кодекса РФ. На эти органы, а также на пользователей воздушного пространства возлагаются обязанности по предотвращению или прекращению нарушений правил использования воздушного пространства. Юридическая ответственность за нарушения этих Правил наступает в соответствии с законодательством Российской Федерации.

#### Контрольные вопросы и задания

1. В каких международных и национальных нормативных правовых актах закреплён принцип полного и исключительного суверенитета на воздушное пространство?
2. Что Вы понимаете под государственным регулированием использования воздушного пространства?
3. Охарактеризуйте основные методы формирования правового режима использования воздушного пространства России.
4. Дайте определение структуры воздушного пространства, перечислите основные элементы структуры.
5. В чём особенности разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства?
6. Какие критерии положены в основу классификации воздушного пространства?
7. Какой основной нормативный правовой акт определяет организацию и выполнение полетов и порядок использования воздушного пространства в районе аэродрома?

#### Литература

1. Приложение 11 к Чикагской конвенции 1944 г.
2. Doc. 4444-AN/501/2007. Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения. Монреаль.

3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.97 N 60-ФЗ в действующей редакции.
4. Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 31.07.2009 N 128.
5. Использование воздушного пространства Российской Федерации // Федеральные правила, утв. Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138.
6. Котов А.И. и др. Советское воздушное право / Под общ. ред. Н.Н.Остроумова. М.: Воздушный транспорт, 1990.
7. Максимова А.Г., Юрьев С.С. Функционирование Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации в аспекте приватизации: правовые проблемы // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.
8. Юрьев С.С. Управление Единой системой организации воздушного движения Российской Федерации в аспекте концепции государственных услуг // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.
9. Юркин Ю.А. Обеспечение полетов: Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2004.

## **Раздел V. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Аэронавигационное обслуживание предполагает своевременное предоставление данных - сведений об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимых для организации и выполнения полетов.

К основным документам аэронавигационной информации можно отнести:

- перечни воздушных трасс Российской Федерации;
- перечни местных воздушных линий и аэродромов;
- сборники и регламенты аэронавигационной информации и приложения к сборникам, включающие минимумы аэродромов для взлета и посадки;
- сборники аэронавигационной информации по международным воздушным трассам;
- НОТАМы России и иностранных государств;
- радионавигационные карты;
- извещения Службы аэронавигационной информации (САИ), экстренную информацию в листках предупреждения и др.

На основании Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ были внесены изменения в статью 69 Воздушного кодекса РФ, которые дают возможность на уровне Федеральных авиационных правил устанавливать правила и условия обеспечения полетов воздушных судов.

Так, ФАП "Подготовка и выполнение полетов в ГА" к аэронавигационным данным, кроме указанных выше, относит метеоинформацию.

Предоставление метеорологической информации летным экипажам воздушных судов может происходить по каналу автоматических систем вещания метеорологической информации, а в случае отсутствия таких систем информация по запросу летного экипажа передается органом ОВД.

В процессе выполнения полета экипаж по запросу органа ОВД должен сообщать сведения о фактической погоде, а также о наблюдаемых опасных метеорологических явлениях, которые используются при подготовке оперативных прогнозов погоды.

Понятие аэронавигационного обслуживания включает в себя также диспетчерское обслуживание ВС (непосредственное УВД), которое реализуется на разных этапах выполнения полетов.

К диспетчерскому обслуживанию воздушных судов можно отнести:

- районное диспетчерское обслуживание;
- диспетчерское обслуживание подхода;
- аэродромное диспетчерское обслуживание.

Концепция диспетчерского обслуживания ВС состоит в том, что в процессе всего выполнения полетов происходит непрерывное предоставление экипажам любой аэронавигационной информации, касающейся выполняемого полета.

В разделе "Обслуживание воздушного движения" ФАП (глава 9) подробно изложены правила диспетчерского обслуживания на разных этапах и при различных условиях полетов.

Так, при полетах ППП (правила полетов по приборам) органами ОВД обеспечивается:

- назначение эшелона полета и установление интервалов эшелонирования;
- контроль за выдерживанием летными экипажами маршрутов полета, схем выхода из района аэродрома, снижения и захода на посадку и т.д.;

- предоставление информации о воздушной обстановке, оперативной метеорологической и орнитологической информации и других сведений, необходимых для выполнения полета;
- информирование летных экипажей ВС об отклонениях от заданной траектории полета;
- содействие при организации поиска и спасания.

При выполнении полетов по правилам визуальных полетов (ПВП) органами управления воздушным движением обеспечивается:

- соблюдение временных интервалов при взлете воздушных судов;
- предоставление эшелона воздушному судну при переходе на полет по ППП;
- предоставление летным экипажам ВС информации о воздушной обстановке, оперативной метеорологической и орнитологической информации, иных сведений, необходимых для выполнения полета по ПВП.

В случае принятия командиром воздушного судна решения о следовании на запасной аэродром диспетчер органа УВД обеспечивает максимально благоприятные маршрут и профиль полета и создает необходимые условия для безопасного полета воздушного судна.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Понятие аэронавигационного обслуживания, краткая характеристика
2. Какие источники международного и национального законодательства регламентируют вопросы аэронавигационного обеспечения полетов (аэронавигационного обслуживания)?
3. Перечислите основные документы аэронавигационной информации, предоставляемые пользователям воздушного пространства.
4. Что представляет собой концепция диспетчерского обслуживания гражданских воздушных судов на разных этапах выполнения полетов?
5. Можно ли отнести предоставление метеоинформации экипажам к аэронавигационным данным?

#### Литература

1. Приложение 15 к Чикагской конвенции 1944 г.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
3. Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 31.07.2009 N 128.
4. Использование воздушного пространства Российской Федерации // Федеральные правила, утв. Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138.
5. Юрьев С.С., Евкин В.И., Мнишко В.В. О некоторых вопросах законодательного регулирования аэронавигационного обслуживания // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

### **Раздел VI. ЭКИПАЖ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА**

#### 6.1. Правовой статус экипажа ГВС

Правовое положение экипажа гражданского воздушного судна определяется совокупностью норм воздушного права, регламентирующих деятельность экипажа в процессе эксплуатации воздушного судна.

Основными объектами правового регулирования являются права, обязанности, ответственность членов экипажа, требования к экипажу, его состав, классификация.

Согласно приложению 1 к Чикагской конвенции член летного экипажа определяется как лицо, на которое возложены "существенные обязанности по управлению воздушным судном в течение летного времени". Такое определение является не исчерпывающим, а служит скорее ориентиром для национальных законодательств стран - членов ИКАО.

В ныне действующем Воздушном кодексе РФ отсутствует прямое определение экипажа, но исходя из требований, которые предъявляются к членам экипажа ГВС, можно определить, что к экипажу ГВС относится группа лиц (или лицо) - члены летного и кабинного экипажа, которым в установленном порядке поручено выполнение определенных обязанностей по летной эксплуатации ГВС, по эксплуатации специального оборудования, обслуживанию находящихся на борту ГВС пассажиров при выполнении задания на конкретный полет.

Экипаж воздушного судна, таким образом, состоит из летного экипажа (командир и другие лица летного состава) и кабинного экипажа (бортпроводники и бортоператоры).

Такое же деление предусмотрено действующими правилами международной организации ИКАО.

К летному составу экипажа относятся лица, имеющие действующее свидетельство летного состава, подготовку и опыт, необходимые для управления воздушным судном данного типа или его оборудованием.

Федеральные авиационные правила "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам гражданской авиации)" (утв. Приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 N 147) устанавливают круг лиц, относящихся к членам летного состава, которые должны иметь соответствующие свидетельства. К ним относятся: частный пилот, коммерческий пилот, пилот многочленного экипажа, линейный пилот, пилот планера, пилот свободного аэростата, пилот сверхлегкого воздушного судна, штурман, бортрадист, бортинженер (бортмеханик).

Члены кабинного экипажа, в отличие от летного состава, не выполняют задач, связанных с непосредственным управлением ГВС (пилотированием), хотя и обеспечивают надлежащую эксплуатацию и безопасность полетов. Бортпроводники и бортоператоры также должны иметь свидетельство установленного образца.

Минимальный состав экипажа определяется Руководством по летной эксплуатации гражданского воздушного судна. Полеты воздушных судов при неполном составе не допускаются.

Летная эксплуатация воздушных судов требует от членов экипажа определенных знаний, умений, практических навыков, подтвержденных соответствующими документами. Воздушный кодекс Российской Федерации и принятые на его основе нормативные правовые акты определяют конкретные требования к экипажам гражданских воздушных судов России.

Многие государства - члены ИКАО установили, что членами экипажа могут быть только граждане страны, в Реестр которой занесено воздушное судно. Воздушный кодекс РФ подтверждает такой порядок в отношении экипажей ГВС Российской Федерации. Исключения из этого правила устанавливаются в порядке, предусмотренном действующим законодательством (на уровне закона).

В качестве общих требований к лицам, находящимся в составе экипажа, относятся специальная подготовка и знание авиационной техники в объеме предъявляемых к ним требований.

Кроме того, согласно ФАП "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам гражданской авиации)" к членам экипажа предъявляется ряд специальных требований.

Так, обладатель свидетельства коммерческого пилота должен продемонстрировать знания в следующих областях:

- законы и правила, касающиеся выполнения функций обладателя свидетельства коммерческого пилота;
- основы полета;
- общие знания конструкции воздушных судов применительно к соответствующему виду воздушных судов;
- принципы эксплуатации и работы силовых установок, системы приборного оборудования, эксплуатационных ограничений;
- эксплуатационных данных из Руководства по летной эксплуатации;
- авиационной метеорологии;
- аэронавигации и т.д.

Обладатель свидетельства должен продемонстрировать способность выполнять в качестве командира воздушного судна соответствующие схемы-маневры, должен уметь управлять воздушным судном в пределах ограничений его летно-технических характеристик, принимать правильные решения в процессе выполнения полетов и т.д.

В свою очередь, член кабинного экипажа - обладатель свидетельства бортпроводника должен пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в следующих областях:

- правил и положений, касающихся обладателя свидетельства бортпроводника;
- практики и правил обслуживания пассажиров воздушных судов;
- влияния нагрузки и распределения массы на летно-технические характеристики воздушного судна;
- оборудования воздушных судов;
- аварийных ситуаций и выживаемости;

- организации воздушных перевозок;
- авиационной медицины и оказания первой помощи.

Кроме того, бортпроводник должен пройти необходимую подготовку на тренажере и стажировку в рейсовых условиях в объеме не менее 30 часов, иметь опыт работы в нормальных условиях, в особых случаях и альтернативных (резервных) процедурах, аварийной обстановке. Бортпроводник должен уметь распознавать и контролировать факторы угрозы и ошибки, использовать бортовые системы с учетом их характеристик и ограничений воздушного судна, принимать правильные решения и квалифицированно осуществлять наблюдение в полете и осуществлять взаимодействие с другими членами экипажа.

С целью единообразной реализации требований к членам экипажей уполномоченным органам в области гражданской авиации разработан ряд нормативных документов, предусматривающих процедуры медицинского освидетельствования, присвоения класса, выдачи свидетельств, порядка переучивания на другие типы воздушных судов и т.д.

К таким актам можно прежде всего отнести ФАП, утвержденные Приказом Минтранса N 147, "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", ФАП "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утв. Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 N 128, ФАП "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", утв. Приказом Минтранса РФ от 22.04.2002 N 50.

Так, кроме указанных выше требований к пилоту коммерческой авиации обладатель соответствующего свидетельства должен иметь определенный минимальный налет на воздушном судне, на тренажере, должен пройти соответствующую летную подготовку на самолетах с двойным управлением под руководством пилота-инструктора, в ходе которой должен получить опыт эксплуатации воздушного судна, управления воздушным судном, предусмотренных Программами подготовки, и т.д.

Лица, входящие в состав экипажа, должны быть не моложе того минимального возраста, который установлен действующими нормативными правовыми актами.

Так, обладатель свидетельства частного пилота, коммерческого пилота, пилота многочленного экипажа должен быть старше 18 лет, обладатель свидетельства пилота сверхлегкого воздушного судна - старше 16 лет, свидетельства бортпроводника и бортоператора - старше 18 лет, а обладатель свидетельства линейного пилота - старше 21 года.

Пригодность членов экипажа к летной работе по состоянию здоровья определяется врачебно-летными экспертными комиссиями (ВЛЭК) гражданской авиации на основе требований соответствующих Федеральных авиационных правил.

Обязательному медицинскому освидетельствованию подлежат:

- кандидаты, поступающие в учебные заведения гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;
- члены летного экипажа: пилоты коммерческой авиации, линейные пилоты авиакомпаний, штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели;
- члены кабинного экипажа: бортоператоры и бортпроводники;
- пилоты авиации общего назначения;
- диспетчеры УВД.

Срок действия медицинского заключения пилотов коммерческой авиации и линейного пилота не превышает 12 месяцев.

Особые требования предъявляются к пилотам старше 40 лет.

При медицинском освидетельствовании летного состава заполняется медицинская книжка установленного образца.

С определенной периодичностью организовано медицинское наблюдение за летным составом, бортпроводниками и бортоператорами в межкомиссионный период. Так, медицинский осмотр для пилотов проводится каждые три месяца, у бортпроводников и бортоператоров - каждые 6 месяцев.

В зависимости от специальности, уровня подготовки и опыта работы лицам летного состава присваиваются определенные классы и выдается соответствующее свидетельство сроком на 1 год. В последующем при продлении действия свидетельства требуется совершение ряда действий, подтвержденных определенным образом:

- прохождение ВЛЭК (ЦВЛЭК) - справка о прохождении;
- сдача экзаменов (зачетов) в ТКК (ВКК) - справка (выписка из ведомости);

- проверка техники пилотирования, практического самолетовождения - акт о проверке (запись в летной книжке);

- тренировка на тренажерах - задание на тренировку.

Для определения квалификации и присвоения классов создаются и действуют постоянно: Высшая квалификационная комиссия (ВКК) и территориальные квалификационные комиссии (ТКК).

Полномочным органом в области гражданской авиации устанавливаются: формы и порядок выдачи свидетельств, удостоверения о признании свидетельства, выданного другим государством, формы документации, перечень и порядок внесения в свидетельство квалификационных и особых отметок.

Кроме того, этот же орган формирует требования к кандидатам на получение свидетельств, порядок признания действительности свидетельств, выданных другими государствами.

Полномочный орган назначает ВКК, которая является полномочным органом по выдаче свидетельств, устанавливает структуру ВКК и т.д.

К основным задачам ВКК можно отнести:

- реализацию государственной политики в области подготовки авиационного персонала и выдачи свидетельств;

- организацию и проведение аттестации авиационного персонала в целях выдачи свидетельств и квалификационных отметок;

- продление срока выдачи свидетельств.

На основе ФАП "Требования к членам экипажей воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации" (Приказ Минтранса РФ от 12.09.2008 N 147) в выдаваемых свидетельствах должны быть обязательно следующие позиции:

- название государства - Российская Федерация;

- название вида свидетельства;

- серийный номер свидетельства;

- Ф.И.О. владельца свидетельства;

- дата рождения;

- гражданство владельца;

- подпись владельца;

- наименование уполномоченного органа, выдавшего свидетельство;

- подпись должностного лица, выдавшего свидетельство;

- дата выдачи;

- печать или штамп уполномоченного органа, выдавшего свидетельство;

- квалификационные отметки, предусмотренные ФАПом;

- примечание.

В целях дальнейшего совершенствования системы правил выдачи свидетельств с учетом Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, а также обновления учета действующих летных специалистов и уровней их профессиональной подготовки Федеральной авиационной службой Российской Федерации 29 июля 1996 г. N 25 была введена в действие Инструкция по обмену свидетельств летных специалистов и обслуживающего персонала гражданской авиации.

Обладатель свидетельства пользуется всеми правами, предоставляемыми данным свидетельством, в том случае, если он сохраняет свою квалификацию в течение определенного периода. Свидетельство теряет силу в случае отсутствия (утраты) отдельных листов свидетельства, наличия подчисток, незавершенных исправлений в нем, отсутствия или повреждения фотографии владельца, прекращения срока действия свидетельства или квалификационной отметки, прекращения срока действия медицинского заключения.

Впервые в Российской Федерации действующими Правилами (ФАП N 147) в качестве лица авиационного персонала, имеющего свидетельство, отнесен сотрудник по обеспечению полетов (полетный диспетчер). Обладатель такого свидетельства должен быть старше 21 года, пройти подготовку по утвержденной программе и обладать знаниями в конкретных областях: нормативной правовой базе деятельности; эксплуатационных ограничений воздушных судов и силовых установок; минимального оборудования воздушного судна; расчета массы и центровок; оперативного планирования полета; пользования аэронавигационной документацией; эксплуатационных процедур перевозки обычных и опасных грузов и т.д. Действующими правилами к полетному диспетчеру предъявляются требования, касающиеся опыта работы, квалификации и т.д.

Полетный диспетчер должен уметь:

- производить точные расчеты и проводить анализ погоды по ежедневным синоптическим картам и сводкам погоды;

- проводить инструктаж об условиях погоды в конкретных районах;

- готовить планы полетов;

- проводить оперативный контроль и оказывать помощь экипажу.

Выполнение летной работы лицом, не имеющим свидетельства (либо имеющим свидетельство, утратившее силу), запрещается.

Каждому члену экипажа разрешается выполнять только те функции, которые указаны в его свидетельстве.

Во всех национальных законодательствах стран, эксплуатирующих воздушный транспорт, центральное место в составе экипажа (на борту воздушного судна) отведено командиру экипажа (капитану-пилоту, пилоту-командиру и т.д.). Такое единодушие неслучайно. Это связано прежде всего с необходимостью наделения пилота - старшего на борту воздушного судна в интересах обеспечения безопасности полетов конкретными правами и обязанностями при управлении воздушным судном.

Не является исключением и воздушное законодательство России. Так, статья 57 ВК РФ определяет, что командиром воздушного судна является лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота, а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

В число основных функций командира воздушного судна законодатель относит руководство всей деятельностью экипажа; обеспечение строгой дисциплины и порядка на борту воздушного судна; соблюдение правил полетов и эксплуатации; принятие необходимых мер к обеспечению безопасности людей, находящихся на борту ВС; сохранности воздушного судна и имущества.

Признавая за командиром воздушного судна (КВС) право "в целях обеспечения безопасности полета ВС отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения; право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полетов воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна...", Воздушный кодекс РФ тем самым устанавливает принцип единоначалия на борту воздушного судна.

Подобный принцип закреплён в правовых нормах большинства стран мира.

Широкие права предоставлены КВС в случае явной угрозы безопасности полета или в целях спасения жизни людей, находящихся на борту воздушного судна. Реализация этих прав в указанных условиях предусматривает возможность отступления от плана полетов, команд органов управления воздушным движением с немедленным докладом в орган, управляющий полетом.

Действия экипажа, и в первую очередь командира воздушного судна, в случае бедствия и при оказании помощи судам и лицам, находящимся в опасности, определены статьями 59 и 60 ВК РФ. Более детальный регламент установлен другими ведомственными и межведомственными актами по этому роду деятельности.

Обязанности и права командира воздушного судна и других членов экипажа весьма многообразны, многоплановы; реализация их зависит от различных обстоятельств. С разной степенью детализации они изложены в ряде нормативных актов воздушного права.

Взяв за основу их содержательную сторону, можно провести разделение функций экипажа на две группы.

Первая группа носит общий характер и проявляется в течение всего периода работы того или иного члена экипажа. Этот период ограничен временем действия трудового договора и определяется в основном квалификацией специалиста.

Вторая группа носит сугубо специфичный характер и проявляется при выполнении конкретного полета. Правовой статус каждого члена экипажа в этом случае определяется действующими нормами права, регламентирующими их работу как специалиста, и обязанностью подчиняться и выполнять все требования командира воздушного судна.

В зависимости от принадлежности к одной из рассмотренных выше групп устанавливаются различные виды правоотношений между членами экипажа и, соответственно, происходит реализация различных прав и обязанностей.

Несмотря на общий принцип единоначалия, действующий на борту воздушного судна, воздушным законодательством предусмотрены случаи, когда один из членов экипажа не только должен, но и обязан вмешаться в действия командира воздушного судна.

Основной целью такого вмешательства является устранение явной угрозы безопасности



выполняемого полета.

В воздушном праве России не существует специального акта, в котором были бы унифицированы вопросы ответственности командира воздушного судна и других членов экипажа. Каждый из видов ответственности: дисциплинарная, административная, уголовная, материальная, гражданско-правовая - предусмотрен соответствующими правовыми нормами различных отраслей права.

## 6.2. Организационно-правовое обеспечение эксплуатационной безопасности

В международном праве и национальном праве России дается достаточно развернутое определение понятия "эксплуатант". Так, в Воздушном кодексе под эксплуатантом понимается гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на правах собственности, на условиях аренды или ином законном основании, которые имеют сертификат (свидетельство) эксплуатанта и используют указанное воздушное судно (ВС) для полетов.

Обеспечение эксплуатационной безопасности ВС является сложной комплексной проблемой, которая решается системно на всех этапах функционирования воздушного транспорта. Требования, предъявляемые к безопасности, реализуются при создании воздушных судов и в процессе их эксплуатации. Эксплуатационная безопасность обусловлена не только состоянием систем самого ВС, но и разнообразными факторами, связанными с функционированием различных звеньев авиационно-транспортной системы, которые могут проявиться в процессе выполнения полетов.

Формируя требования к эксплуатационной безопасности, ИКАО обязывает государства разработать авиационные правила, в которых содержались бы государственные требования ко всем эксплуатантам, осуществляющим свою деятельность на территории этого государства при коммерческих воздушных перевозках и авиационных работах.

Во исполнение указанных правил авиационная администрация должна издавать организационно-распределительные документы. Она же вправе давать указания о запрещении эксплуатации отдельных экземпляров или отдельных типов ВС, производить ограничения эксплуатации, организационно-распределительные документы по вопросам эксплуатации должны быть конкретны, и в них как минимум должны найти отражение следующие позиции:

- причина выхода организационно-распорядительного документа (ОРД);
- применимость акта;
- срок действия ОРД (если не установлены общие правила действия акта);
- конкретные действия, которые должен предпринять эксплуатант.

До сих пор достаточно проблемными остаются вопросы, связанные с подготовкой эксплуатантами необходимых документов, на основании которых будут в дальнейшем выполняться полеты и техническая эксплуатация ВС авиационным персоналом конкретного эксплуатанта.

Разработка такой документации эксплуатантом и ее согласование с уполномоченным органом в области гражданской авиации признаны обязательными в приложении 6 к Чикагской конвенции.

К таким документам относятся все технологические документы, по которым непосредственно будет осуществляться эксплуатация гражданского воздушного судна (ГВС).

В качестве иллюстрации можно привести основные нормативные правовые акты, которые формируют юридическое основание для эксплуатации ГВС.

Летное руководство самолета (ЛР) - Aeroplane Flight Manual (AFM) является эксплуатационным документом, регламентирующим летно-технические характеристики, требования и ограничения в отношении летной годности и летной эксплуатации самолета. Являясь частью типовой конструкции, оно подлежит утверждению государством в процессе сертификации типа самолета.

Руководство по летной эксплуатации для экипажа (РЛЭ) - Flight Crew Operating Manual (FCOM) - эксплуатационный документ, регламентирующий летную эксплуатацию самолета, который включает всю информацию ЛР, а также общее техническое описание самолета, сведения о его функциональных системах, процедуры подготовки и выполнения полета, информацию о загрузке и центровке, контрольные карты и другую информацию относительно летной эксплуатации данного самолета. РЛЭ входит в состав Руководства по производству полетов эксплуатанта.

Руководство по производству полетов эксплуатанта (РПП) - Operations Manual (OM) - является основным документом, регламентирующим летную эксплуатацию и производство полетов у конкретного эксплуатанта. РПП содержит процедуры, указания и рекомендации относительно организации полетов и летной эксплуатации конкретных самолетов данного эксплуатанта. Процедуры предназначены для

использования всем персоналом эксплуатанта при выполнении служебных обязанностей. РПП подлежит согласованию, а отдельные части утверждению государством эксплуатанта в процессе сертификации эксплуатанта.

Эксплуатант обязан разработать для каждого типа самолета Минимальный перечень оборудования (МПО) - Minimum Equipment list (MEL), с отказами и повреждениями которого разрешается выполнять полеты. МПО формируется на основе Типового МПО, который составляется организацией, ответственной за типовую конструкцию для конкретного типа самолета, утверждаемого государством-разработчиком.

К юрисдикции эксплуатанта относится также разработка и реализация программы предупреждения авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов, которая может входить в систему качества.

На сегодняшнем этапе представляется достаточно важным участие эксплуатанта совместно с уполномоченным органом в области гражданской авиации в определении приемлемых уровней безопасности полетов, которые зависят от специфики эксплуатационных условий, наличия инфраструктуры, самолето-моторного парка и т.д.

Во всех случаях эксплуатант несет ответственность в отношении того, что все его служащие, включая членов экипажа, ознакомлены с нормативными правовыми актами, связанными с выполнением ими своих обязанностей, и предупреждены об ответственности за их соблюдение.

Ответственность эксплуатанта за разработку системы документации по безопасной эксплуатации ВС возникает с момента передачи сертифицированного ВС в комплекте с эксплуатационной документацией разработчика. До момента передачи бремя ответственности применительно к эксплуатационной документации лежит на разработчике (поставщике).

Значительная доля ответственности за обеспечение эксплуатационной безопасности лежит на эксплуатанте. В конечном итоге из всех звеньев авиационной транспортной системы активно повлиять на благополучное завершение конкретного полета гражданского воздушного судна при возникновении особой ситуации может только экипаж, а в некоторых случаях только командир воздушного судна. Только эти лица могут непосредственно вмешаться и совершить необходимые действия.

Именно это обстоятельство определяет необходимость формирования четкого правового регламента, определяющего взаимодействие эксплуатанта и экипажа на всех этапах подготовки и выполнения полетов.

В ФАП N 128 регламентируется это взаимодействие на этапе подготовки к полету. Командир воздушного судна (КВС) должен знать и соблюдать имеющие отношение к исполнению его обязанностей законы, правила и процедуры тех государств, в воздушном пространстве которых он выполняет полеты, а также государства регистрации воздушного судна и государства эксплуатанта. В свою очередь, эксплуатант воздушного судна в случае осуществления воздушных перевозок пассажиров, багажа, груза, почты, предоставляемых за плату, должен обеспечивать знание и исполнение членами летного экипажа воздушного судна законов, правил и процедур, касающихся исполнения их обязанностей.

На этапе подготовки к полету КВС обязан ознакомиться со всей имеющейся информацией, касающейся конкретного полета, а также "запланировать альтернативные действия на тот случай, если полет по плану не может быть выполнен вследствие ухудшения погодных условий".

Информация, которой должен владеть командир воздушного судна, определена Федеральными авиационными правилами N 128 (пункт 2.7.1).

К наиболее значимым функциям, влияющим на обеспечение эксплуатационной безопасности, можно отнести:

- руководство работой экипажа воздушного судна;
- обеспечение дисциплины и порядка;
- принятие необходимых мер по обеспечению безопасности при закрытых входных дверях и т.д.

Действующими нормативными правовыми актами командиру воздушного судна предоставляется право в некоторых случаях отступать от плана полета, от указаний органов ОВД в случае явной угрозы безопасности полета, в целях спасения жизни людей и предотвращения нанесения ущерба окружающей среде и т.д. Командир имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, создающих угрозу безопасности полета и отказывающихся подчиняться распоряжениям. В любых случаях отступления от действующих правил КВС должен уведомить орган ОВД (при наличии с ним связи).

Все члены летного экипажа воздушного судна, исполняющие функции в кабине экипажа, должны находиться на рабочих местах при выполнении взлета и посадки и быть пристегнуты поясными ремнями.

Во время полета по маршруту покидание рабочего места более чем одним членом летного экипажа запрещено.

Обеспечение эксплуатационной безопасности в ряде случаев напрямую зависит от действий кабинного экипажа. Так, члены кабинного экипажа должны ознакомить всех лиц, находящихся на борту, с расположением и использованием:

- привязных ремней;
- аварийных выходов;
- спасательных жилетов;
- кислородного оборудования и другого аварийно-спасательного оборудования индивидуального пользования.

Пассажиры также должны быть проинформированы о порядке действий при аварийной обстановке.

Федеральные авиационные правила N 128 дают подробное описание действий членов экипажа на всех этапах подготовки и выполнения полетов, включая руление, взлет, набор высоты, полет по маршрутку, снижение, заход на посадку и посадку.

В рамках Системы управления безопасностью полетов эксплуатант создает систему документации по эксплуатационной безопасности, предназначенную для исполнения персоналом эксплуатанта.

В целях обеспечения эксплуатационной безопасности летный экипаж каждого типа эксплуатируемого воздушного судна имеет Руководство по летной эксплуатации, в котором содержатся процедуры по эксплуатации воздушного судна в обычной, внештатной и аварийной ситуациях.

Очень важной составляющей обеспечения безопасности является разработка эксплуатантом карт контрольных проверок с учетом требований РЛЭ и РПП, с учетом человеческого фактора. Эксплуатант также обеспечивает контроль за применением летными экипажами карт контрольных проверок до, во время и после проверок.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Перечислите основные объекты правового регулирования деятельности экипажа.
2. Дайте характеристику основных источников международного и национального права, определяющих правовой статус и требования к экипажу гражданского воздушного судна.
3. Можно ли отнести членов экипажа к авиационному персоналу (сделайте ссылку на действующую нормативную правовую базу)?
4. Какие специальные требования предъявляются к членам экипажа (на примере одного из членов летного и кабинного экипажей)?
5. Кто и на основании каких нормативных правовых актов подлежит обязательному медицинскому освидетельствованию?
6. Охарактеризуйте процедуру определения квалификации членов экипажа.
7. Каковы этапы подтверждения квалификации членов экипажа?
8. Правовой статус командира воздушного судна.
9. Что понимается под эксплуатационной безопасностью, нормативным правовым обеспечением эксплуатационной безопасности?
10. Каковы требования ИКАО к обеспечению эксплуатационной безопасности?
11. Понятие организационно-распорядительных документов, содержание и их роль в обеспечении эксплуатационной безопасности.
12. Дайте характеристику основных нормативных правовых актов, составляющих юридическое основание для эксплуатации гражданских воздушных судов.
13. Как распределяется юридическая ответственность между эксплуатантом и разработчиком за разработку эксплуатационной документации?

#### Литература

1. Приложение 1 к Чикагской конвенции 1944 г.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
3. Требования к членам экипажей воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 12.09.2008 N 147, в действующей редакции.

4. Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 31.07.2009 N 128.

5. Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 22.04.2002 N 50, в действующей редакции.

6. Свиркин В.А. Теоретические вопросы воздушного права и характеристика звеньев транспортной системы. М.: МИИГА, 1988.

7. Котов А.И. и др. Советское воздушное право / Под общ. ред. Н.Н. Остроумова. М.: Воздушный транспорт, 1990.

## **Раздел VII. ПРАВОВОЙ СТАТУС ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО СУДНА**

### **7.1. Понятие гражданского воздушного судна, порядок государственной регистрации**

В начале XX века с появлением и развитием воздухоплавания возникла необходимость правовой регламентации всех видов воздушных передвижений и, соответственно, необходимость обозначения определенным образом группы летательных аппаратов, которые имели общие характеристики.

Летательные аппараты, используемые с различными и иными целями, были отнесены к категории воздушных судов. Парижская конвенция 1919 года определила "воздушное судно как аппарат, имеющий свойства держаться в атмосфере за счет реакции воздуха". В дальнейшем с появлением новых видов летательных аппаратов, взаимодействующих с воздухом, понятие "воздушное судно" претерпевало определенные изменения.

В первой редакции приложения 7 к Чикагской конвенции 1944 г. полностью воспроизводятся поправки, внесенные в 1967 году, которые существенно меняют определение воздушного судна. В соответствии с этими поправками к воздушным судам уже не относятся летательные аппараты, которые поддерживаются в воздухе за счет реакции воздуха с земной поверхностью.

В воздушном законодательстве России понятие "воздушное судно" также претерпевало определенные изменения: от первого его употребления в Декрете от 17 января 1921 года до действующего сегодня понятия, закрепленного в Воздушном кодексе Российской Федерации. Согласно статье 32 к воздушным судам отнесены летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

Данная правовая характеристика воздушного судна наиболее полно учитывает международные и национальные требования к воздушным судам для целей применения, изложенным в Воздушном кодексе. В статье 32 ВК понятие воздушного судна определяется как один из видов летательных аппаратов, предполагая, что могут быть и иные виды, на которые не распространяются нормы главы V Воздушного кодекса.

Первая юридическая классификация воздушных судов была проведена Парижской конвенцией 1919 года.

Классификация воздушных судов согласно приложению 7 к Чикагской конвенции предусматривает деление на виды, группы, подгруппы по определенным критериям (табл. 1).

Таблица 1

Классификация воздушных судов согласно  
приложению 7 к Чикагской конвенции

Класс	Вид	Группа	Подгруппа
Легче воздуха	Без двигателя	Свободный аэростат	Сферический
			Несферический
		Привязной аэростат	Сферический

	С двигателем	Дирижабль	Несферический
			Жесткий
			Полужесткий
			Нежесткий
Тяжелее воздуха	Без двигателя	Планер, воздушный змей	Сухопутный
			Гидропланер
	С двигателем	Самолет	Сухопутный
			Гидропланер
			Амфибия
		Винтокрыл	Автожир (сухопутный, гидроавтожир, амфибия)
			Вертолет (сухопутный, гидровертолет, амфибия)
		Орнитоптер	Сухопутный
			Гидроорнитоптер
			Амфибия

В Воздушном кодексе РФ введена также классификация воздушных судов в зависимости от максимального взлетного веса.

К основной категории относятся воздушные суда с максимальным взлетным весом не менее 5700 кг, в том числе вертолеты с максимальным взлетным весом 3100 кг и более.

К легким воздушным судам отнесены воздушные суда, максимальный взлетный вес которых составляет менее 5700 кг, в том числе вертолеты, максимальный взлетный вес которых менее 3100 кг.

Сверхлегкое воздушное судно - воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет не более 495 кг без учета веса авиационных средств спасания.

Особенностями ныне действующего Воздушного кодекса является введение класса сверхлегких воздушных судов.

Законодатель, вводя такой класс воздушных судов и установив регламент и порядок их использования, с одной стороны, позволяет выполнять полеты на законных основаниях, а с другой стороны, обязывает их соблюдать правила технического обслуживания и летной эксплуатации.

Основой международного правового статуса любого воздушного судна является его национальная (государственная) принадлежность. Установление национальной принадлежности и ее фиксация производятся в каждом государстве в соответствии с законами этого государства и, как правило, путем реализации определенной процедуры - регистрации воздушного судна.

Согласно статье 33 ВК РФ гражданские воздушные суда Российской Федерации подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Юридическим актом, удостоверяющим регистрацию, является свидетельство о регистрации.

Росавиация может устанавливать особый порядок государственной регистрации и государственного учета сверхлегких воздушных судов гражданской авиации и воздушных судов экспериментальной авиации.

Занесение в Государственный реестр имеет определенные правовые последствия: позволяет оформить право собственности, эксплуатации, установить принадлежность воздушного судна. Кроме того, занесение в Реестр дает возможность централизовать в государственных органах сведения о гражданских воздушных судах, что значительно облегчает контроль за их техническим состоянием и

эксплуатацией.

По международным правилам ни одно воздушное судно не может иметь регистрацию более чем в одном государстве. Государство регистрации воздушного судна, внесенного в Реестр, автоматически берет на себя обязательства по обеспечению безопасной эксплуатации этого воздушного судна. Согласно статье 19 Чикагской конвенции регистрация осуществляется государствами в точном соответствии с законами этого государства. В развитие этих законов должны быть разработаны и приняты нормативные правовые акты, регламентирующие все аспекты государственной регистрации, включающие принятые в государстве процедуры регистрации, порядок отражения в Государственном реестре всей информации, вносимой в свидетельство, и т.д.

В Российской Федерации порядок государственной регистрации определен Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации, утвержденными Приказом Минтранса РФ от 02.07.2007 N 85. Эти Правила определяют порядок государственной регистрации и выдачи свидетельств о регистрации ГВС, предназначенных для выполнения полетов, ведения Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ и внесения в него изменений, выдачи Свидетельств об исключении ГВС из Государственного реестра, присвоения государственных и регистрационных опознавательных знаков и нанесения их на гражданские воздушные суда, нанесение товарных знаков на ГВС.

Ведение Государственного реестра осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта.

В разделе "Порядок проведения государственной регистрации" определены минимальные требования к заявителю и к органам регистрации. Так, например, государственная регистрация гражданского воздушного судна проводится органом регистрации в течение не более 10 рабочих дней со дня поступления документов от заявителя. В свою очередь, заявитель должен представить следующие документы:

- заявление в произвольной форме, содержащее данные о воздушном судне и сведения о его собственнике;
- документ, подтверждающий уплату госпошлины за государственную регистрацию ГВС;
- документы или их заверенные копии, подтверждающие право собственности на гражданское воздушное судно, и при необходимости другие документы.

В главах "Порядок внесения изменений в Государственный реестр гражданских воздушных судов..." и "Порядок исключения данных о ГВС из Государственного реестра..." также определены минимальные требования к заявителю в части представления необходимых документов и к органу регистрации в части осуществления необходимых действий.

В случае включения данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр органом регистрации присваивается ему государственный и регистрационный опознавательный знаки, которые наносятся на гражданское воздушное судно.

Опознавательные знаки гражданского воздушного судна состоят из государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита RA, регистрационного знака, состоящего из пяти арабских цифр или сочетания арабских цифр и букв латинского алфавита. Кроме государственного и регистрационного опознавательных знаков на гражданское воздушное судно наносится изображение государственного флага Российской Федерации. Это изображение наносится на киль или фюзеляж параллельно строительной горизонтали.

В установленном законодательством РФ порядке после соответствующей регистрации могут наноситься изображения флага субъекта Российской Федерации, а также товарные знаки, символы, надписи, эмблемы и др., располагаемые ниже изображения государственного флага.

Специальное изображение наносится на гражданские воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы.

## 7.2. Организационно-правовое обеспечение поддержания летной годности

Важной и обязательной составляющей системы обеспечения безопасности полетов является поддержание летной годности воздушных судов. Под летной годностью понимается такое состояние двигателей, оборудования и самого воздушного судна, которое соответствует требованиям действующих норм летной годности гражданских воздушных судов и, как полагает законодатель, обеспечит безопасное выполнение полетов.

Такое соответствие реализуется на основе воздушного законодательства (правовое обеспечение) и на основе целой системы государственных органов на всех этапах, начиная от проектирования воздушного судна до эксплуатационных полетов (организационное). Правовой основой для такой деятельности являются нормативные правовые акты и прежде всего Нормы летной годности, которые содержат минимальные государственные требования к гражданским воздушным судам, двигателям и оборудованию.

Перечень минимально необходимых требований к воздушным судам представлен приложением 8 к Чикагской конвенции "Летная годность воздушных судов". Эти Стандарты включают лишь общие требования, которые подлежат детализации в национальных актах, регламентирующих требования летной годности. В процессе разработки национальной правовой базы государство регистрации должно учитывать, что оно берет на себя обязанности по обеспечению соответствия каждого воздушного судна, внесенного в Реестр, требованиям норм летной годности и принимает на себя в конечном итоге обязательства в области поддержания летной годности в течение всего срока службы воздушного судна.

Первые нормы летной годности гражданских самолетов СССР начали действовать с 1967 года. Совершенствование авиационной техники, накопление опыта по летно-технической эксплуатации, повышение требований к уровню безопасности полетов вызвало необходимость в последующем принятия более совершенных документов: Нормы летной годности самолетов (НЛГС) I (1972 г.), НЛГС II (1974 г.), НЛГС III (1984 г.), Единые нормы летной годности самолетов (ЕНЛГС) - 1985 год.

В Российской Федерации действующим законодательством (Постановления Правительства РФ от 23.04.1994 N 367 и от 27.03.1998 N 360) полномочия на формирование национальной нормативной правовой базы, регулирующей требования к летной годности и охране окружающей среды, применительно к деятельности авиации переданы Межгосударственному авиационному комитету.

Эти требования детально изложены в соответствующих Авиационных правилах.

Достаточно важной с точки зрения обеспечения безопасности полетов является регламентация процедуры допуска к эксплуатации гражданских воздушных судов.

Воздушным кодексом (статья 36) устанавливается, что гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации только при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), выданных на основании сертификата типа. Это положение целиком соответствует Чикагской конвенции 1944 г. и сложившейся практике, которая предусматривает в качестве обязательного условия допуска конкретного воздушного судна к полетам прохождения процедуры удостоверения летной годности ВС, которая завершается выдачей сертификата летной годности (certificate of airworthiness).

Таким образом, сертификат летной годности удостоверяет соответствие конкретного экземпляра воздушного судна так называемой типовой конструкции, утвержденной для судов данного типа.

Пункт 2 статьи 36 ВК РФ устанавливает, что порядок допуска к эксплуатации гражданских воздушных судов определяется Федеральными авиационными правилами.

В Российской Федерации в настоящий момент порядок выдачи сертификата летной годности определяется Федеральными авиационными правилами "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации", утвержденными Приказом Министра транспорта от 16 мая 2003 г. N 132. Этими Правилами без всяких изъятий устанавливается, что экземпляр ГВС допускается к эксплуатации только при наличии сертификата летной годности.

Под сертификатом летной годности понимается документ, выдаваемый уполномоченным органом в области гражданской авиации или его территориальным органом для подтверждения соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям. Указанной процедуре подвергаются только те экземпляры воздушных судов, которые имеют сертификат типа и подлежащие регистрации или зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Инициатива получения сертификата исходит от заявителя (физического или юридического лица), который подает заявку на сертификацию экземпляра в уполномоченный орган в области ГА или его территориальный орган. Ответственность за достоверность предоставленных в заявке сведений лежит на заявителе. Сроки подачи заявки предварительно согласовываются с соответствующим органом, однако она должна быть подана не позднее 35 календарных дней до даты начала эксплуатации (окончания сертификата летной годности) экземпляра воздушного судна. Ответ заявителю о принятии к рассмотрению или мотивированном отказе должен быть дан в течение двух недель.

Экземпляр воздушного судна и его документация, а также все материалы заявителя должны быть подготовлены для проведения работ по оценке соответствия летной годности. На основании разработанной программы привлекаемые к сертификации организации проводят необходимые

исследования и оформляют заключение по оценке соответствия летной годности экземпляра ВС установленным требованиям.

Решение о выдаче заявителю сертификата летной годности принимает уполномоченный орган в области гражданской авиации или его территориальный орган. В случае отказа заявителю выдается решение об отказе в выдаче сертификата с указанием причин и второй экземпляр заключения.

Сертификат летной годности выдается на период действующих сроков служб экземпляра, но не более чем на два года.

Держатель сертификата летной годности обязан своевременно выполнять процедуры регистрации экземпляра, обеспечивать поддержание летной годности экземпляра путем:

- технического обслуживания и ремонта воздушного судна;
- точного и своевременного выполнения нормативных правовых актов, определяющих поддержание летной годности.

Кроме того, держатель сертификата обязан обеспечивать условия для проведения планового инспекционного контроля летной годности экземпляра ВС не чаще одного раза в год. Инспекционный контроль проводится органами, выдавшими сертификат летной годности по определенной программе, утвержденной в установленном порядке. Внеплановый инспекционный контроль летной годности может быть проведен при наличии информации о нарушениях действующих Правил.

Новая редакция ФАП от 03.07.2008 N 132, утвержденная Приказом Минтранса РФ N 96, установила общетехнические требования к летной годности экземпляра воздушного судна.

К наиболее значимым требованиям к экземпляру ГВС и его документации можно отнести следующие:

- соответствие судовых документов требованиям воздушного законодательства Российской Федерации;
- действующая эксплуатационная документация должна содержать все изменения и дополнения, внесенные в установленном порядке;
- экземпляр воздушного судна должен иметь остаток ресурса и срока службы не менее срока действия выданного сертификата летной годности, а каждый компонент с ограниченным ресурсом (и/или сроком службы) должен иметь остаток ресурса (и/или срока службы);
- на экземпляре воздушного судна и всех компонентах в соответствии с эксплуатационной документацией должен быть выполнен полный комплекс технического обслуживания и ремонта и устранены все неисправности и их последствия;
- на экземпляре воздушного судна и всех компонентах должны быть выполнены все работы, предусмотренные действующими нормативными правовыми актами;
- на экземпляре воздушного судна и в каждом его компоненте не должны быть изменения конструкции, не предусмотренные действующей эксплуатационной документацией, и т.д.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Перечислите основные критерии, используемые при классификации воздушных судов.
2. Определите правовые последствия занесения гражданского воздушного судна в Государственный реестр гражданских воздушных судов.
3. Основные источники международного и национального законодательства, определяющие порядок регистрации гражданских воздушных судов.
4. Охарактеризуйте порядок (процедуру) проведения государственной регистрации гражданских воздушных судов.
5. Дайте определение летной годности гражданских воздушных судов и правовой основы обеспечения деятельности по поддержанию летной годности.
6. Какой международный источник права устанавливает перечень минимально необходимых требований к воздушным судам?
7. Какова юридическая значимость сертификата типа и сертификата летной годности (конкретного экземпляра) воздушного судна?
8. Правовое сопровождение процедуры выдачи сертификата летной годности.
9. Перечислите основные обязанности держателя сертификата летной годности. Какова юридическая ответственность за невыполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств?

#### Литература



1. Приложения 7, 8 к Чикагской конвенции.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
3. Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса РФ от 02.07.2007 N 85, в действующей редакции.
4. Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 16.05.2003 N 132, в действующей редакции.
5. Авиационные правила. Часть 25. Нормы летной годности самолетов транспортной категории, введенные Приказом от 05.07.1994 N 48.
6. Громов М.С., Полторанц Г.Я., Шапкин В.С. Поддержание летной годности - основа безопасной эксплуатации воздушных судов. М.: ГосНИИ ГА, 2002.
7. Зубков Б.В., Сакач Р.В., Костиков В.А. Безопасность полетов и авиационная безопасность. Обеспечение и поддержание ДГ ВС: Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2007. Ч. II.
8. Кирпичев И.Г., Шапкин В.С. Вопросы государственного контроля и регулирования процессов сервисного сопровождения эксплуатации авиационной техники в задачах поддержания летной годности. М.: ГосНИИ ГА, 2005.
9. Рухлинский В.М. Система новых авиационных правил государственного регулирования эксплуатации воздушных судов в соответствии со стандартами ИКАО и мировой практикой // Транспортное право. 2008. N 3.
10. Рау А.Э. К вопросу об установлении юридически значимых оснований классификации летательных аппаратов в качестве гражданских воздушных судов // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

## **Раздел VIII. ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

К основным видам обеспечения полетов воздушных судов Воздушный кодекс РФ относит обслуживание воздушного движения, а также метеорологическое, радио, электро- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, поисковое, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов, осуществляемое на единообразных условиях за плату, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

### **8.1. Авиатопливное обеспечение полетов**

В Федеральных авиационных правилах "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" введено в качестве самостоятельного вида авиатопливное обеспечение.

Сертификационные требования к организации авиатопливного обеспечения воздушных перевозок установлены соответствующими Федеральными авиационными правилами, утвержденными Приказом ФСБТ от 18.04.2000 N 89.

Организации, осуществляющие авиатопливное обеспечение воздушных перевозок, должны быть сертифицированы. Целями сертификации являются: создание условий для более эффективной деятельности воздушного транспорта и обеспечение безопасности, жизни и здоровья граждан при соблюдении необходимого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

ФАП устанавливает перечень работ, которые должны выполняться сертифицированными организациями. К основным работам относятся:

- прием и хранение авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей;
- подготовка и выдача авиаГСМ на заправку;
- заправку авиаГСМ в воздушные суда.

Кроме того, деятельность по авиатопливному обеспечению включает в себя:

- обеспечение безопасности при эксплуатации техники;
- проведение контроля качества авиаГСМ на всех этапах авиатопливного обеспечения;
- создание лабораторий ГСМ;
- осуществление в установленном порядке взаимодействия со службами аэропорта, эксплуатантами, организациями технического обслуживания и другими организациями.

С целью обеспечения эксплуатационной безопасности ГВС заправка горючими и смазочными материалами разрешается только при наличии паспорта качества (или заверенной копии), который

должен быть предъявлен члену летного экипажа или представителю эксплуатанта.

Заправка, дозаправка, слив авиационного бензина на гражданском воздушном судне производятся только при отсутствии пассажиров на борту.

Правила допускают при определенных условиях производить заправку воздушного судна топливом, имеющим низкий уровень испарения при нахождении пассажиров на борту (посадке, высадке).

К этим условиям относятся:

- наличие на борту специально подготовленного персонала;
- обязательное информирование экипажа, обслуживающего персонала и пассажиров о том, что будет происходить заправка, дозаправка и слив топлива;
- наличие подвижных средств пожаротушения, которые находятся в зоне обслуживания воздушного судна.

## 8.2. Аэродромное обеспечение полетов

Организации, осуществляющие аэродромное обеспечение полетов ГВС, подлежат обязательной сертификации на основе ФАП "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов" (Приказ ФСБТ от 06.05.2000 N 121).

Целями сертификации является обеспечение необходимого уровня безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности, создание условий для эффективной деятельности воздушного транспорта, защита интересов пассажиров при пользовании услугами воздушного транспорта.

Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию ВПП, РД, перронов, мест стоянок воздушных судов, специальных площадок в постоянной эксплуатационной готовности.

С целью более эффективного использования объектов инфраструктуры и обеспечения безопасности полетов введена должность главного оператора аэропорта, который осуществляет подготовку аэродрома к полетам, контроль над его техническим состоянием, своевременный ремонт, определение значений коэффициентов сцепления. Кроме того, по согласованию с органами ОВД главным оператором аэропорта определяется время начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам воздушных судов. Согласование производится в письменном виде.

Действующими Правилами определяется технология взаимодействия главного оператора и органа ОВД при организации работ на контролируемом аэродроме и при определении технической готовности аэродрома к полетам. Так, при определении технической готовности аэродрома к полетам главный оператор должен проинформировать орган ОВД о состоянии аэродрома и произвести запись переданной информации в журнал, в котором руководитель полетов ставит свою подпись об ознакомлении с предоставленной информацией. В свою очередь, орган ОВД оперативно доносит до экипажей воздушных судов информацию о состоянии аэродрома.

В случае невозможности приема, выпуска воздушных судов главный оператор немедленно информирует об этом органы ОВД аэродрома для последующей передачи информации экипажам прибывающих воздушных судов и органам ЕС ОрВД. При этом окончательное решение о посадке принимает командир воздушного судна.

Все работы на летном поле аэродрома проводятся только с разрешения руководителя полетов (РП) и под руководством ответственного лица аэродромной службы.

Все виды перемещений специального транспорта, средств механизации, движение воздушных судов на аэродроме устанавливаются главным оператором в соответствии с требованиями Инструкции по организации движения спецтранспорта и средств механизации на гражданских аэродромах Российской Федерации (Приказ Минтранса РФ от 13 июля 2006 г. N 82).

## 8.3. Поисковое, аварийно-спасательное обеспечение полетов

Поисковые и спасательные работы в Российской Федерации осуществляются в соответствии с Федеральными авиационными правилами поиска и спасания в РФ, введенными Постановлением Правительства РФ от 15.07.2008 N 530.

Эти Правила устанавливают общий порядок организации поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей, поиска, эвакуации с места посадки

космонавтов, взаимодействия органов и служб Единой системы авиационно-космического поиска и спасания, а также взаимодействие этих органов и служб с федеральными органами исполнительной власти.

Федеральные авиационные правила являются обязательными для всех пользователей воздушного пространства и служб Единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

Поиск и спасание включают в себя в том числе аварийное оповещение авиационных поисково-спасательных служб о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие; организацию и проведение поисково-спасательных операций (работ); управление силами и средствами и т.д.

Само поисково-спасательное обеспечение включает: организацию дежурства сил и средств, органов ОВД, оснащение наземных сил и средств и воздушных судов аварийно-спасательным имуществом и снаряжением, средствами спасения и жизнеобеспечения.

Руководители организаций Федерального агентства воздушного транспорта, на которые возложено осуществление поиска и спасания, должны организовывать и контролировать поисково-спасательное обеспечение.

Основным координатором деятельности федеральных органов исполнительной власти, которые имеют силы и средства, обеспечивающие поиск и спасание, определено Министерство транспорта Российской Федерации, которое по согласованию с Министерством обороны РФ, Министерством промышленности и торговли РФ определяет основные материальные, технические и другие требования в области обеспечения поиска и спасания. К таким требованиям в том числе относятся:

- требования к подготовке авиационного персонала;
- состав наземных поисково-спасательных команд;
- перечень оборудования, аварийно-спасательного имущества и снаряжения поисково-спасательных воздушных судов и т.д.

Действующими Федеральными авиационными правилами "Подготовка и выполнение полетов..." устанавливаются конкретные требования к аварийно-спасательному обеспечению полетов на территории и в районе аэродрома. Этими Правилами возлагается на собственника аэропорта (аэродрома) обязанность по организации аварийно-спасательных работ своими силами с привлечением специальных служб. Экипажи воздушных судов, привлекаемые к выполнению этих работ, должны пройти соответствующую подготовку.

Указанными Правилами предусмотрены следующие сигналы оповещения:

- "тревога" - если авиационное происшествие (АП) произошло внезапно или когда до посадки воздушного судна, терпящего бедствие, остается менее 30 минут;
- "готовность" - когда до момента посадки остается более 30 минут.

Аварийным планом аэропорта (аэродрома) должны предусматриваться конкретные действия, осуществляемые в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме или в районе аэродрома.

#### 8.4. Радиотехническое и электросветотехническое обеспечение полетов

Порядок организации радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и электросвязь определены Приказом ФАНС от 26.11.2007 N 115, который ввел в действие Федеральные авиационные правила "Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь".

Деятельность по радиотехническому обеспечению осуществляется в целях удовлетворения потребностей пользователей воздушного пространства Российской Федерации, органов ОВД и обеспечения безопасности воздушного движения.

К пользователям этих Правил можно отнести аэронавигационные службы, юридических лиц, которые осуществляют и обеспечивают аэронавигационное обслуживание в области радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов, авиационной электросвязи. Кроме того, к пользователям можно отнести юридические и физические лица, которые принимают участие во вводе и эксплуатации объектов и средств радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и авиационной электросвязи.

Радиотехническое обеспечение и авиационная электросвязь предназначены для предоставления радиолокационной, радионавигационной информации пользователям воздушного пространства и организациям ОВД.

В Федеральных авиационных правилах на уровне технологии освещаются вопросы организации радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи и организации технической

эксплуатации конкретных объектов и средств.

Требования по светотехническому обеспечению изложены в Федеральных авиационных правилах "Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по электросветотехническому обеспечению полетов", утвержденных Приказом Минтранса РФ от 23.06.2003 N 149.

Нормы ФАП распространяются на все юридические лица независимо от организационно-правовой формы, формы собственности и ведомственной принадлежности, которые осуществляют электросветотехническое обеспечение полетов.

Электросветотехническое обеспечение полетов включает:

- централизованное электроснабжение объектов аэропорта;
- электроснабжение объектов аэропорта по электрическим сетям 0,4 кВ;
- техническую эксплуатацию электроустановок, кабельных, воздушных линий электропередач;
- техническую эксплуатацию системы светосигнального оборудования;
- проведение испытаний и измерений при помощи электротехнической лаборатории.

Согласно действующим Правилам (Приказ Минтранса от 13.08.2007 N 121) осуществление аэропортовой деятельности по электросветотехническому обеспечению полетов возможно только при наличии сертификата соответствия, полученного в установленном порядке.

Основные требования при электросветотехническом обеспечении полетов в контексте обеспечения эксплуатационной безопасности гражданских воздушных судов изложены в ФАП "Подготовка и выполнение полетов...".

Этими Правилами установлены время и порядок включения и выключения систем светосигнального оборудования, определена необходимость ежедневного технического обслуживания, запрещено использование электросветотехнических средств, на которых не выполнены или не завершены работы по техническому обслуживанию.

Так, например, система светосигнального оборудования должна быть включена при ночных полетах - за 15 минут до восхода солнца или расчетного времени прибытия воздушных судов, в дневных условиях - при видимости 2000 метров и менее.

Система светосигнального оборудования выключается с восходом солнца и в дневное время при видимости более 2 км, а также при отсутствии полетов или длительных перерывах более 15 минут.

## 8.5. Медицинское обеспечение полетов

Медицинское обеспечение полетов, сформированное еще во времена СССР, было и есть достаточно эффективно и полностью себя оправдало.

Организацию медицинского обеспечения можно разделить на две составные части.

Первая часть предусматривает систему мероприятий медицинского плана, направленных на сохранение и укрепление здоровья авиационного персонала, повышение его работоспособности и профилактику авиационных происшествий и инцидентов, обусловленных состоянием здоровья членов экипажа или диспетчеров УВД. Достижению этих целей способствует в том числе медицинское освидетельствование во врачебно-летных экспертных комиссиях, постоянное наблюдение в межкомиссионный период за состоянием здоровья авиационных специалистов, периодический медицинский осмотр авиационных специалистов, организация и оказание медицинской помощи и т.д.

Вторая составляющая часть касается обеспечения безопасности конкретного выполняемого полета. Требования по медицинскому обеспечению полетов в этой части изложены в Федеральных авиационных правилах "Подготовка и выполнение полетов...".

В соответствии с Федеральными авиационными правилами члены экипажей и персонал органов ОВД должны проходить предполетный и предсменный медицинский контроль в обязательном порядке.

При выполнении авиационных работ и полетов с аэродромов, где медицинский работник, допущенный к проведению медицинского осмотра, отсутствует, а также при полетах с посадочных площадок решение о допуске членов экипажей воздушного судна к полетам по медицинским показателям принимает командир воздушного судна.

К медицинским учреждениям гражданской авиации, непосредственно осуществляющим медицинское обеспечение полетов, согласно номенклатуре медицинских учреждений Минздравсоцразвития относятся: авиационно-медицинские центры, медико-санитарные части или поликлиники авиационных предприятий, здравпункты аэровокзалов для предполетного (предсменного) медицинского осмотра и оказания необходимой медицинской помощи и др.

Признавая особую значимость медицинского обеспечения в общей системе обеспечения безопасности полетов, уполномоченный орган в области авиации излагает, с одной стороны, медицинские требования к авиационному персоналу (ФАП "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации", Приказ Минтранса от 22.04.2002 N 50), а с другой стороны - требования к организациям, осуществляющим медицинское освидетельствование (ФАП "Сертификация врачебно-летных экспертных комиссий гражданской авиации", Приказ ФСБТ от 24.11.1999 N 115).

#### Контрольные вопросы и задания

1. Перечислите основные виды обеспечения полетов. Охарактеризуйте источник воздушного права, определяющий виды обеспечения.
2. Какие цели преследуются при сертификации организаций, осуществляющих тот или иной вид обеспечения полетов?
3. Охарактеризуйте источники воздушного законодательства, регламентирующие тот или иной вид обеспечения полетов (на примере двух-трех направлений).
4. Перечислите виды работ, которые должны выполняться при авиатопливном обеспечении полетов.
5. Дайте характеристику кругу обязанностей главного оператора аэропорта и технологию его взаимодействия с органами ОВД.
6. Дайте перечень направлений деятельности при поисково-спасательном обеспечении полетов.
7. Какова роль органов государственной власти и управления в организации поискового, аварийно-спасательного обеспечения полетов?
8. Правовое сопровождение радиотехнического и электросветотехнического обеспечения полетов.
9. Перечислите и дайте краткую характеристику основным источникам права, регламентирующим медицинское обеспечение полетов.

#### Литература

1. Приложение 10 к Чикагской конвенции.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
3. Поисковые и аварийно-спасательные работы в Российской Федерации // Федеральные авиационные правила, утв. Постановлением Правительства РФ от 15.07.2008 N 530.
4. Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 31.07.2009 N 128.
5. Сертификационные требования к организации авиатопливного обеспечения воздушных перевозок // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом ФСБТ от 18.04.2000 N 89.
6. Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов гражданских воздушных судов // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом ФСБТ от 06.05.2000 N 121.
7. Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом ФАНС от 26.11.2007 N 115.
8. Юркин Ю.А. Обеспечение полетов: Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2004.
9. Мнишко В.В. Проблемы развития наземной инфраструктуры в гражданской авиации // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

### **Раздел IX. БОРЬБА С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Под актом незаконного вмешательства согласно Закону "О транспортной безопасности" понимается противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Одной из основных задач обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (АНВ) следует считать создание адекватной нормативной правовой базы, регулирующей эту деятельность.

На международном уровне защита гражданской авиации осуществляется, как правило, на основе базового источника международного права - Чикагской конвенции 1944 года, которая положила начало деятельности Международной организации гражданской авиации ИКАО (ICAO). СССР вступил в ИКАО в ноябре 1970 года.

Приложения к Чикагской конвенции содержат технические требования (Стандарты и Рекомендуемую практику) к деятельности гражданской авиации и к различным видам обеспечения полетов.

Правовой статус Стандартов и Рекомендуемой практики изложен во втором разделе части II данного учебника.

Приложение 17 к Чикагской конвенции "Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" содержит Стандарты и Рекомендуемую практику, направленные на обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации.

Юридической основой для принятия и последующего применения приложения 17 явились ряд международных конвенций, посвященных борьбе с актами незаконного вмешательства. К таким Конвенциям можно отнести Токийскую (1963 г.), Гаагскую (1970 г.), Монреальскую (1971 г.) и др. Эти конвенции являются универсальной правовой базой для формирования национального законодательства в различных странах.

Практическая помощь государствам в создании систем безопасности была оказана путем создания Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Первое Руководство было издано 1 ноября 1971 года. В последующем оно выдержало 7 изданий, каждое из которых вбирало в себя практику защиты гражданской авиации различных стран - членов международного сообщества.

В Руководстве сформулированы на уровне технологий пути и способы обеспечения авиационной безопасности, которые могут быть приняты или не приняты конкретным государством.

Учитывая, что формирование инструктивного материала базируется на огромном международном опыте защиты гражданской авиации от опасных посягательств, практически все государства, даже не члены ИКАО, берут за основу рекомендации этого документа при формировании национальной нормативной правовой базы в этой сфере.

Правовое обеспечение деятельности по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в Российской Федерации на разных уровнях происходит путем разработки и принятия нормативных правовых актов разной юридической силы.

С 1 апреля 1997 года вступил в силу Воздушный кодекс РФ, в котором впервые на уровне закона было сформулировано понятие авиационной безопасности и обозначены средства ее обеспечения.

Под авиационной безопасностью понимается состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Воздушный кодекс также определяет понятие незаконного вмешательства в деятельность авиации как противоправные деяния, угрожающие безопасной деятельности в области авиации, которые повлекли за собой "несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий".

9 февраля 2007 года был принят Федеральный закон "О транспортной безопасности" N 16-ФЗ. В этом Законе сформулированы цели, задачи и принципы обеспечения транспортной безопасности. Впервые на уровне Закона были обозначены стратегические направления по категорированию и оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, а также впервые законодательно закреплено информационное обеспечение в области транспортной безопасности, предусматривающее в том числе необходимость создания Единой государственной системы обеспечения транспортной безопасности.

Применительно к гражданской авиации детальная разработка правил и технологий обеспечения авиационной безопасности на разных уровнях осуществляется постановлениями Правительства или актами уполномоченных органов в области гражданской авиации.

Примером акта такого рода является Постановление Правительства от 30.07.1994 N 897 "О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства". В этом Постановлении впервые была предпринята попытка уйти от двойных стандартов в области обеспечения авиационной безопасности на внутренних и международных линиях.

28 ноября 2005 года Приказом Министра транспорта N 142 были утверждены Федеральные авиационные правила "Требования авиационной безопасности к аэропортам".

Эти Правила разработаны на основе Воздушного кодекса РФ, Положения о федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, а также с

учетом Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

Действие этих Правил в части обеспечения авиационной безопасности распространяется на аэропорты и на аэродромы. Они являются обязательными для администрации этих аэропортов, руководителей авиапредприятий, эксплуатантов, а также других физических и юридических лиц, которые осуществляют свою деятельность на территории аэропорта. Указанные Правила подтверждают приверженность Стандартам ИКАО в части того, что авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэропортов, службами авиационной безопасности эксплуатантов. Кроме того, Правила предоставляют право привлечения к обеспечению авиационной безопасности органы внутренних дел, подразделения ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации.

Привлечение к обеспечению авиационной безопасности такого количества субъектов требует более четкой регламентации их деятельности в части разделения функций и обеспечения взаимодействия.

Развивая стратегические направления обеспечения авиационной безопасности, изложенные в Воздушном кодексе, Федеральные авиационные правила детально регламентируют средства обеспечения авиационной безопасности. Так, в отдельных разделах Правил подробно описаны процедуры и технологии по:

- организации и обеспечению авиационной безопасности в аэропорту;
- организации и обеспечению пропускного внутриобъектового режима в аэропорту;
- организации и обеспечению охраны воздушных судов и объектов аэропорта;
- организации и обеспечению предполетного и послеполетного досмотра;
- организации и обеспечению предполетного досмотра воздушных судов.

Кроме описания штатных ситуаций в ФАП рассмотрено отдельно обеспечение мероприятий по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Учитывая сильную загруженность Московского аэроузла и, соответственно, сложность обеспечения авиационной безопасности, в ФАП сформулированы дополнительные требования по обеспечению авиационной безопасности (АБ) в аэропортах этого узла.

Значительное число ведомственных актов устанавливает правовой регламент обеспечения отдельных направлений деятельности, связанных с АБ.

Службы авиационной безопасности аэропорта и эксплуатанта формируются в соответствии с Типовым положением о службе авиационной безопасности аэропорта (Приказ Минтранса от 17.10.1994 N 76) и Типовым положением о службе авиационной безопасности эксплуатанта (Приказ ФАС от 15.07.1998 N 222).

Основным звеном в системе обеспечения авиационной безопасности является аэропорт, которому в ряде случаев эксплуатанты, базирующиеся в этом аэропорту, делегируют свои полномочия в части защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Создать оптимальную систему с учетом различных уровней возможных угроз сложно. Именно поэтому достаточно важным правовым актом, в котором должны быть учтены и увязаны между собой все аспекты обеспечения АБ конкретного аэропорта, является Программа обеспечения авиационной безопасности аэропорта.

В Программе обеспечения авиационной безопасности аэропорта должны быть отражены вопросы организации обеспечения авиационной безопасности в аэропорту, применяемое оборудование, меры по обеспечению АБ в аэропорту, вопросы обучения авиационного персонала аэропорта и т.д.

Согласно приложению 17 к Чикагской конвенции каждое из государств должно обеспечить разработку планов на случай непредвиденных обстоятельств и предусмотреть выделение ресурсов для этих целей. Этот план мероприятий должен включать перечень аварийных ситуаций, для которых составляется; органы, которые принимают участие в реализации плана; ответственность и роль каждого органа; информацию об участниках и т.д.

Структура плана предусматривает действия в чрезвычайных ситуациях, связанных с актами незаконного вмешательства, безопасностью полетов, ситуациях техногенного характера, авариях и происшествиях с опасными грузами и т.д.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Какова роль международной организации ИКАО в создании юридической основы для

деятельности по предотвращению актов незаконного вмешательства (АНВ)?

2. Перечислите основные международные конвенции, посвященные защите гражданской авиации от АНВ.

3. Правовой статус Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Краткое содержание. Практическая значимость.

4. Охарактеризуйте систему нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих вопросы транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта.

5. Какие организационно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте определены на уровне федерального закона.

6. Дайте характеристику Программы обеспечения авиационной безопасности аэропорта, ее структуры. Определите юридическую значимость этого акта в общем контуре обеспечения авиационной безопасности на уровне авиапредприятия.

### Литература

1. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства: приложение 17 к Чикагской конвенции.

2. Дос. 8973 ИКАО. Руководство по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.

4. Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в действующей редакции.

5. Постановление Правительства РФ от 30.07.1994 N 897 "О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства".

6. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, утв. распоряжением Правительства РФ от 30.07.2010 N 1285-р.

7. Требования авиационной безопасности к аэропортам // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 28.11.2005 N 142, в действующей редакции.

8. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А. Некоторые проблемы организационно-правового обеспечения транспортной безопасности на современном этапе // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

## **Раздел X. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ**

### **10.1. Правовое регулирование внутренних и международных воздушных перевозок**

С момента развития воздушного транспорта, появления возможности осуществлять воздушную перевозку пассажиров, их вещей, а также различных грузов возникла необходимость в разработке правил, регламентирующих такие отношения в рамках единой системы.

В соответствии с положением Чикагской конвенции под международным воздушным сообщением понимается воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства. Государство (далее - государство-участник), на территории которого осуществляются международные полеты, при присоединении к указанной Конвенции соглашается, что все воздушные суда других государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений международных актов, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое государство - участник данной Конвенции сохраняет за собой право, по соображениям безопасности полетов, требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты. Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также привилегией принимать на борт или



выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

В случае осуществления регулярных международных воздушных сообщений необходимо получение специального разрешения или иной санкции государства, на территории которого осуществляется полет.

Государство - участник Конвенции имеет право отказывать воздушным судам других государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. При этом каждое договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

В случае наличия на территории государства запретных зон, пролет над ними может быть ограничен или запрещен на единообразной основе по соображениям военной необходимости или общественной безопасности. При этом не должно быть никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Информация о запретных зонах должна быть направлена другим государствам - участникам данной Конвенции и международным организациям гражданской авиации (ИАТА, ИКАО).

Государство-участник может временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств независимо от их национальности при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности.

Любое воздушное судно, которое входит на территорию государства-участника, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории государства-участника такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения обо всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством-участником и направляются Международной организации гражданской авиации для передачи всем другим государствам-участникам. Каждое государство-участник обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое государство-участник обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании вышеуказанной Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила данной Конвенции.

На основании вышеуказанных положений Чикагской конвенции стало происходить развитие национального законодательства в области воздушных перевозок.

Учитывая возможность воздушного транспорта пересекать большие расстояния, выходя за пределы территориальных государственных границ, одновременно появилась необходимость унификации правил по осуществлению международной воздушной перевозки пассажиров, их вещей, а также различных грузов.

Международные перевозки пассажиров и грузов осуществляются на основе транспортных конвенций, заключенных между теми или иными государствами. Данные Конвенции имеют приоритет перед национальным законодательством.

Впервые это определение было дано в Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г., далее - Варшавская конвенция). Из положений пункта 2 статьи 1 данной Конвенции можно сделать вывод, что под "международной воздушной перевозкой" понимается всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон (территории разных государств), либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны (территории

одного государства), если остановка предусмотрена находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже не Договаривающейся Державы. Перевозка без подобной остановки между территориями, находящимися под суверенитетом одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается как международная".

В свою очередь, в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в г. Монреале 28 мая 1999 г. (вступила в силу 4 ноября 1999 г.) (далее - Монреальская конвенция) и заменяющей весь пакет документов, связанных с Варшавской конвенцией, появилось несколько иное определение международной перевозки. Согласно пункту 2 статьи 1 Монреальской конвенции международной перевозкой признается "всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются ли или нет перерыв или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается... как международная".

Таким образом, под действие Варшавской и Монреальской конвенции подпадают любые перевозки, если:

- место отправления и место назначения перевозки вне зависимости от того, имеется ли перерыв в перевозке или перегрузка, расположены на территории двух государств, участников той или другой Конвенции;

- место отправления и место назначения перевозки находятся на территории одного и того же государства - участника той или другой Конвенции, но при этом договором воздушной перевозки или иным образом предусмотрена остановка на территории другого государства, даже если оно не участвует в той и другой Конвенции.

Варшавская и Монреальская конвенции действуют в отношении международных перевозок, осуществляемых в рамках регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений. Обе Конвенции применяются также к перевозке, осуществляемой несколькими последовательными перевозчиками, если она рассматривается ими в качестве единой перевозки.

Практически аналогичное определение международной воздушной перевозки нашло отражение и в Федеральном законе от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (далее - ВК РФ), согласно статье 101 которого под такой перевозкой принимается воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

- соответственно на территориях двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

В свою очередь, в развитие положений Варшавской конвенции и Воздушного кодекса РФ Министерством транспорта Российской Федерации были разработаны и утверждены Приказом от 28 июня 2007 г. N 82 Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (далее - Правила).

Правила определяют условия воздушной перевозки пассажиров, вещей пассажира, включая вещи, находящиеся при пассажире, и ручную кладь, перевозимых на борту воздушного судна на основании договора воздушной перевозки пассажира (далее - багаж); имущества, принятого к перевозке на основании грузовой накладной (далее - груз); права и обязанности перевозчика, других лиц, участвующих в организации и обеспечении воздушных перевозок, а также пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок (далее - перевозки) пассажиров, багажа, грузов рейсами по расписанию движения воздушных судов и дополнительными рейсами (далее - регулярные рейсы) и рейсами по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) (далее - чартерные рейсы).

В соответствии со статьей 101 ВК РФ внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

Рейс регулярный и дополнительный - рейс воздушного судна, выполняемый по маршруту в соответствии с установленным расписанием.

Рейс чартерный - рейс воздушного судна, выполняемый в соответствии с договором фрахтования

воздушного судна.

Международные полеты подразделяются на:

- 1) регулярные, выполняемые по расписанию, и дополнительные к расписанию;
- 2) эпизодические (разовые): чартерные и специальные.

Международные полеты гражданских воздушных судов Российской Федерации осуществляются на основании и в соответствии с условиями международных договоров о воздушном сообщении, специальных разрешений на выполнение регулярных и разовых полетов, выдаваемых компетентными органами иностранных государств.

Перечни международных воздушных трасс и аэропортов (аэродромов), открытых для международных полетов, утверждаются Правительством РФ и публикуются в Сборнике аэронавигационной информации. Международные полеты гражданских воздушных судов Российской Федерации выполняются по установленным международным воздушным трассам, определенным разрешением соответствующих органов иностранных государств.

Вылет воздушных судов, выполняющих международные полеты из России, а также их посадка после входа в воздушное пространство Российской Федерации производятся в аэропортах (аэродромах), открытых для международных полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск и таможенные учреждения. Иной порядок вылета и посадки воздушных судов допускается только по разрешению компетентных органов.

Полеты воздушных судов иностранных государств и международные полеты судов Российской Федерации осуществляются с использованием аэропортов, имеющих статус международных. При этом взлет и посадка могут осуществляться только со специально открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, перечень которых установлен непосредственно законодательством Российской Федерации.

Для понимания, кто является перевозчиком, следует исходить из определения эксплуатанта, под которым определяется гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

Согласно статье 61 ВК РФ юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ, понимается как авиационное предприятие.

При осуществлении внутренних и (или) международных воздушных перевозок перевозчик обязан придерживаться норм, установленных международным воздушным гражданским законодательством, выполнять требования, закрепленные Правилами.

Перевозчик должен придерживаться положений руководства по производству полетов, руководства по техническому обслуживанию и руководства по качеству, содержащих установленные и принятые к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов.

Перевозчик обязан обеспечить соблюдение требований экологической безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, а также наличие необходимых нормативных актов по экологической безопасности, разработать и осуществлять организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.

Ни Варшавская, ни Монреальская конвенция не содержит положений, касающихся организации воздушной перевозки. Аналогично ВК РФ содержит только упоминание основных положений перевозки, но не их конкретизацию.

При выполнении международных перевозок Правила применяются в части, не противоречащей международным соглашениям Российской Федерации о воздушном сообщении, а также законам, постановлениям, правилам и предписаниям государственных органов страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляются такие перевозки.

В соответствии с пунктом 4 Правил перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок (далее - правила перевозчика). Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

В частности, с правилами ведущих российских авиакомпаний можно ознакомиться на сайтах

данных авиакомпаний, а также в офисах продаж, где они публично доступны для предварительного ознакомления потенциальных пассажиров с условиями воздушной перевозки.

Правила перевозчика могут быть изменены им без уведомления пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей при условии, что изменения не применяются к пассажиру, грузоотправителю либо грузополучателю после заключения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза. Таким образом, возможны ситуации, когда к пассажирам одного рейса могут применяться различные положения правил перевозчика (прямо зависящие от конкретной даты приобретения билета).

Также Правила возлагают на пассажира, грузоотправителя, грузополучателя обязанность по соблюдению законодательства Российской Федерации, международных договоров Российской Федерации и законодательства страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка пассажиров, багажа и грузов, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и грузов, выполнению требований по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, а также требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Учитывая специфику авиабизнеса, в частности организацию продажи авиаперевозок как непосредственно самими перевозчиками, так и привлекаемыми ими на основании соответствующих договоров лицами, осуществляющими от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах, в Правила было включено определение "уполномоченный агент" (пункт 6 Правил). Следует отметить, что в ранее действовавших Правилах международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов также было дано понятие агента, под которым понималось лицо или организация, уполномоченные действовать за перевозчика либо за другое лицо или организацию, а также от их имени.

Одновременно в положения Правил были включены нормы, регламентирующие права и обязанности таких уполномоченных агентов наравне с перевозчиками.

Также Правилами предусмотрено, что перевозчик вправе передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки лицу, осуществляющему аэропортовую или иную деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов на основании предусмотренного законодательством Российской Федерации сертификата соответствия (далее - обслуживающая организация) или другому лицу, в том числе перевозчику, являясь ответственным за их действия (бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и выполнение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза. Подобные правоотношения получают развитие в агентских соглашениях об оказании услуг по продаже пассажирских перевозок, а также о грузовых перевозках.

Правилами (пункт 8) введено понятие бронирования, под которым понимается закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату, что является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза.

Как правило, при бронировании используются автоматизированные системы бронирования. Они получили повсеместное распространение, поскольку позволяют организовать широкую сеть продажи авиаперевозок, оперативно реагировать на возможное изменение расписания, а также позволяют предоставлять ряд дополнительных услуг пассажиру.

При этом бронирование производится в сроки и порядке, устанавливаемые перевозчиком.

Бронирование должно быть отражено в системе бронирования перевозчика.

Информация о произведенном бронировании должна быть предоставлена перевозчиком или уполномоченным агентом пассажиру, грузоотправителю.

## 10.2. Договор воздушной перевозки

Перевозка пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами осуществляется в сроки и порядке, предусмотренные договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза.

Условия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза содержатся в ВК РФ, правилах перевозчика, условиях применения тарифа и перевозочном документе.

При этом следует понимать необходимый набор условий, требующихся для заключения договора воздушной перевозки пассажира.

В соответствии с пунктом 1 статьи 103 ВК РФ по договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете.

Правилами предусмотрено, что при бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик либо уполномоченный агент имеет право не закреплять за пассажиром конкретное пассажирское место в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. В этом случае номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается при регистрации пассажира.

Ряд перевозчиков используют это положение Правил для того, чтобы предоставить пассажиру возможность за отдельную плату выбрать наиболее комфортное для него место.

В частности, под такими местами могут считаться места более комфортные по уровню шума (расположенные дальше от авиадвигателей), или где имеется больше места для ног (как правило, у аварийных выходов), или расположенные дальше от туалета. Некоторые предпочитают места у иллюминаторов. Часть пассажиров предпочитает места поближе к выходам, чтобы раньше всех покинуть салон воздушного судна при приземлении.

Непосредственно ВК РФ не содержит каких-либо определенных требований к форме договора воздушной перевозки пассажира. Таким образом, изначально применению подлежат общие положения гражданского законодательства, касающиеся порядка заключения и оформления сделки.

Законодатель именует сделку договором воздушной перевозки, из чего на основании положений пункта 1 статьи 154 Гражданского кодекса (ГК) РФ однозначно вытекает классификация правовой природы такой сделки как двух- или более сторонней, т.е. той, для совершения которой в соответствии с законом, иными правовыми актами необходимо выражение согласованной воли двух сторон (двусторонняя сделка) либо трех или более сторон (многосторонняя сделка).

В соответствии с пунктом 1 статьи 420 ГК РФ под договором признается соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей. Таким образом, для договора воздушной перевозки первым необходимым условием является наличие сторон: перевозчика и пассажира.

Согласно статье 421 ГК РФ, условия соответствующего договора определяются по усмотрению сторон, из чего следует, что для совершения сделки необходимо встречное и согласованное волеизъявление двух сторон.

В свою очередь, пункт 1 статьи 434 ГК РФ предусматривает, что договор может быть заключен в любой форме, предусмотренной для совершения сделок, если законом для договоров данного вида не установлена определенная форма.

Согласно пункту 1 статьи 161 ГК РФ должны совершаться в простой письменной форме, за исключением сделок, требующих нотариального удостоверения:

- 1) сделки юридических лиц между собой и с гражданами;
- 2) сделки граждан между собой на сумму, превышающую не менее чем в десять раз установленный законом минимальный размер оплаты труда, а в случаях, предусмотренных законом, - независимо от суммы сделки.

Исходя из того что согласно положениям статьи 100 ВК РФ и пункта 3 статьи 61 ВК РФ в качестве перевозчика (эксплуатанта) в Российской Федерации может выступать и юридическое лицо, и гражданин, невозможно однозначно утверждать, что сделка должна совершаться только в простой письменной форме и законодатель не допускает совершение сделки воздушной перевозки пассажира иным образом.

В дальнейшем следует исходить из следующих положений законодательства:

- согласно пункту 2 статьи 158 ГК РФ сделка, которая может быть совершена устно, считается совершенной и в том случае, когда из поведения лица явствует его воля совершить сделку (т.е. волеизъявление выражается действиями данного лица);

- в свою очередь, согласно пункту 1 статьи 160 ГК РФ сделка в письменной форме должна быть совершена путем составления документа, выражающего ее содержание и подписанного лицом или лицами, совершающими сделку, или должным образом уполномоченными ими лицами. При этом, в свою очередь, двусторонние (многосторонние) сделки могут совершаться способами, установленными пунктами 2 и 3 статьи 434 ГК РФ.

Согласно пункту 2 статьи 434 ГК РФ договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами, а также путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи,

позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору.

Также согласно пункту 3 статьи 434 ГК РФ письменная форма договора считается соблюденной, если письменное предложение заключить договор принято в порядке, предусмотренном пунктом 3 статьи 438 ГК РФ, т.е. путем совершения лицом, получившим такое предложение, действий по выполнению указанных в нем условий договора (отгрузка товаров, предоставление услуг, выполнение работ, уплата соответствующей суммы и т.п.).

Исходя из вышеизложенного следует, что законодатель допускает определение конкретных условий договора воздушной перевозки и его заключения не только путем составления письменного документа, но и путем совершения сторонами определенных действий, выражающих их волеизъявление на определение условий договора и его заключение.

Такое поведение лиц, их действия, выражающие их волю установить правоотношение на определенных условиях (совершить сделку), в гражданском праве получили обозначение "конклюдентные действия".

Согласно статье 421 ГК РФ условия соответствующего договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или соответствующими правовыми актами. Ряд условий договора воздушной перевозки прямо прописан в ВК РФ и Правилах, однако законодательством не установлены императивные нормы, кого из пассажиров и куда конкретно обязан перевозить перевозчик.

Согласно пункту 8 Правил закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату (далее - бронирование) является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза.

Таким образом, сторонами должны быть определены рейс и необходимый пункт назначения. При этом следует отметить, что в понятие рейса уже фактически входит понятие пункта назначения.

При приобретении пассажиром билета в кассах перевозчика или уполномоченного агента вся необходимая для него информация сообщается ему диспетчером по бронированию. Так, пунктом 15 Правил установлено, что перевозчик (или уполномоченный агент) при бронировании предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию.

Договор перевозки не может быть оформлен без понимания пассажиром, на каких условиях и куда он следует рейсом данного перевозчика, и сообщения этих условий перевозчику для заключения договора.

Пункт 1 статьи 433 ГК РФ устанавливает, что договор признается заключенным в момент получения лицом, направившим оферту, ее акцепта. В данном случае договор перевозки заключается после согласия перевозчика перевезти пассажира на предлагаемых им условиях. В свою очередь, конклюдентными действиями перевозчика будет акцепт предложения пассажира в случае наличия у перевозчика возможности перевезти его на предложенных условиях (как минимум при наличии мест на конкретный рейс), принятие денежных средств, оформление билета.

Оформление билета является обязательным условием, поскольку согласно пункту 2 статьи 786 ГК РФ, статье 105 ВК РФ и пункту 44 Правил договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом.

В соответствии с пунктами 50, 51 и 55 Правил билет оформляется на каждого пассажира на основании данных документа, удостоверяющего личность пассажира, и использование билета лицом, не указанным в билете, не допускается.

Таким образом, пассажиру все существенные условия перевозки известны в силу того, что именно он их изъявлял перевозчику.

Следует учитывать, что в соответствии с пунктом 1 статьи 8 Закона Российской Федерации от 7 февраля 1992 г. N 2300-1 "О защите прав потребителей" (далее - Закон о защите прав потребителей) потребитель вправе потребовать предоставления необходимой и достоверной информации об изготовителе (исполнителе, продавце), режиме его работы и реализуемых им товарах (работах, услугах).

Согласно пункту 2 статьи 8 Закона о защите прав потребителей указанная в пункте 1 данного Закона информация в наглядной и доступной форме доводится до сведения потребителей при заключении договоров купли-продажи и договоров о выполнении работ (оказании услуг) способами, принятыми в отдельных сферах обслуживания потребителей, на русском языке, а дополнительно, по усмотрению изготовителя (исполнителя, продавца), на государственных языках субъектов Российской Федерации и родных языках народов Российской Федерации.

Следует отметить, что при этом статья 8 Закона о защите прав потребителей не возлагает на перевозчика (продавца) предоставлять потребителю всю информацию о перевозке обязательно в

письменной форме и непосредственно на самом бланке билета.

За перевозку пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами перевозчиком или уполномоченным агентом взимается провозная плата.

Провозная плата определяется и состоит из:

а) установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажира и/или багажа, груза между двумя пунктами маршрута перевозки (далее - тариф) или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза до аэропорта (пункта) назначения;

б) сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 сентября 2008 г. N 155 (далее - Правила формирования и применения тарифов);

в) в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности - стоимости дополнительных услуг повышенной комфортности, установленной перевозчиком.

В соответствии с пунктом 2 статьи 786 ГК РФ, статьей 105 ВК РФ и пунктом 44 Правил заключение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза удостоверяется соответственно билетом, багажной квитанцией, грузовой накладной (далее - перевозочные документы).

Перевозочные документы оформляются перевозчиком или уполномоченным агентом. При этом пункт 47 Правил предусматривает, что оформление перевозочного документа после бронирования производится в сроки, установленные перевозчиком. Согласно пункту 46 Правил оформление перевозочных документов осуществляется путем внесения необходимых данных в электронную или бумажную форму перевозочного документа в ручном, автоматизированном или электронном режиме.

Пунктом 3 статьи 105 ВК РФ предусмотрено, что билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

В развитие этого положения пункт 50 Правил также содержит упоминание, что билет может быть оформлен в электронной форме или на бумажном носителе. При этом на каждого пассажира оформляется отдельный билет.

### 10.3. Расторжение договора воздушной перевозки

Статьей 108 ВК РФ предусмотрено, что пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку.

Аналогичные положения содержатся в пункте 236 Правил, который дополняет и расширяет вышеизложенные положения статьи 108 ВК РФ.

Согласно указанному пункту Правил в случае добровольного отказа пассажира от перевозки с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за двадцать четыре часа до начала перевозки из аэропорта отправления, аэропорта трансфера, аэропорта остановки пассажиру возвращается вся сумма, уплаченная за перевозку, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, либо возвращается разница между суммой, уплаченной за всю перевозку, и суммой, взимаемой за выполненную часть перевозки, если перевозка была выполнена частично.

При этом в случае добровольного отказа пассажира от перевозки с уведомлением перевозчика менее чем за двадцать четыре часа до начала перевозки из аэропорта отправления, аэропорта трансфера, аэропорта остановки с пассажира удерживается сумма в размере не более двадцати пяти процентов от суммы, уплаченной за всю перевозку, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, либо от суммы, уплаченной за невыполненную часть перевозки, если перевозка была выполнена частично.

Таким образом, при отказе пассажира от полета более чем за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна из аэропорта отправления пассажир получает обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму, т.е. 100% от стоимости билета (за исключением оплаты услуг агента, связанных с

оформлением билета).

В результате этого, если перевозчик не успевает за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна найти нового пассажира на освободившееся место в воздушном судне, он несет убытки. В то же время другая сторона договора о воздушной перевозке (пассажир) может без потерь для себя отказаться от билета и получить обратно полную стоимость билета.

Таким образом, участники сделок воздушных перевозок согласно действующей редакции статьи 108 ВК РФ находятся явно не в равных условиях, что противоречит пункту 1 статьи 1 ГК РФ, которой устанавливается принцип равенства участников гражданских правоотношений и обеспечения восстановления нарушенных прав.

Как результат, авиакомпании, являясь коммерческими организациями, все риски, связанные с применением статьи 108 Воздушного кодекса Российской Федерации, вынуждены учитывать при определении цены билета. При этом переложение возможных убытков (рисков) на других пассажиров, в свою очередь, есть нарушение принципов равенства участников гражданских правоотношений и обеспечения восстановления нарушенных прав.

Пунктом 227 Правил предусмотрена возможность вынужденного отказа пассажира от перевозки. Подобная ситуация возникает в следующих случаях:

- отмена или задержка рейса, указанного в билете;
- изменение перевозчиком маршрута перевозки;
- выполнение рейса не по расписанию;
- несостоявшаяся отправка пассажира из-за невозможности предоставить ему место на рейс и дату, указанные в билете;
- несостоявшаяся перевозка пассажира на воздушном судне, вызванная задержкой пассажира в аэропорту из-за продолжительности проведения его досмотра, если при досмотре багажа или личном досмотре пассажира не было обнаружено запрещенных к перевозке веществ и предметов;
- необеспечение перевозчиком стыковки рейсов в случае выполнения единой перевозки;
- внезапная болезнь пассажира либо болезнь или смерть члена его семьи, совместно следующего с ним на воздушном судне, что подтверждено медицинскими документами;
- непредоставление пассажиру обслуживания по классу, указанному в билете;
- неправильное оформление билета перевозчиком или уполномоченным агентом.

Перевозчик может признать отказ пассажира от перевозки вынужденным и в других случаях.

При этом в случае вынужденного отказа пассажира от перевозки перевозчик делает отметку в перевозочном документе либо выдает пассажиру документ, подтверждающий какое-либо из вышеперечисленных обстоятельств.

Пунктом 229 Правил предусмотрено, что отказ пассажира от перевозки в иных случаях, не предусмотренных в пункте 227 Правил, признается добровольным отказом от перевозки.

Статьей 107 ВК РФ и пунктом 230 Правил предусмотрены основания для одностороннего расторжения перевозчиком по его инициативе договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза.

Таковыми основаниями являются следующие случаи:

- нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;
- отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц;
- отказ пассажира воздушного груза оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;
- отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев бесплатного перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места (при этом следует отметить, что при международных воздушных перевозках данное исключение может не применяться, поскольку перевозка такого ребенка подлежит оплате в соответствии с льготным тарифом (подпункт 3 пункта 2 статьи 106 ВК РФ);
- нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна,



создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со статьей 58 ВК РФ. При этом под такими распоряжениями следует понимать распоряжения, отдаваемые командиром воздушного судна любому находящемуся на борту воздушного судна лицу в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна. Следует отметить, что согласно указанной статье 58 ВК РФ командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам;

- наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ. Следует напомнить, что в соответствии с пунктом 37 Правил перевозчик еще до заключения договора воздушной перевозки информирует лицо, намеревающееся заключить такой договор, о предметах и вещах, запрещенных к перевозке.

В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза пассажиру, грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку (пункт 2 статьи 107 ВК РФ и пункт 237 Правил).

При этом в случае расторжения договора по инициативе перевозчика по причине нарушения пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающего угрозу безопасности полета ВС либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнения пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со статьей 58 ВК РФ, уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру воздушного судна не возвращается.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Каков порядок получения права на полет и права на воздушную перевозку?
2. Роль и полномочия государства в разрешении, отказе, ограничении полетов и воздушных перевозок.
3. Дайте характеристику международных актов, определяющих правила международных воздушных перевозок.
4. В каких случаях (по каким основаниям) перевозки подпадают под действие Варшавской и Монреальской конвенций?
5. Эксплуатант, перевозчик, авиационное предприятие. Понятие. Правовой статус.
6. Какие основные принципы реализуются при формировании правил воздушных перевозок?
7. Правовое обеспечение бронирования.
8. Понятие договора воздушной перевозки. Дайте характеристику основных источников права, регламентирующих порядок заключения договора, содержание, условия.
9. Каковы порядок и формы заключения договора воздушной перевозки?
10. Охарактеризуйте виды юридической защиты прав пассажиров, грузоотправителей.
11. Принципы формирования провозной платы за воздушную перевозку.
12. В каких случаях может возникнуть вынужденный отказ пассажира от перевозки?
13. Перечислите юридические основания для одностороннего расторжения перевозчиком договора воздушной перевозки.

#### Литература

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 г.
2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Монреаль, 28 мая 1999 г.
3. Дос. 9626. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, 2004 г.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
5. Гражданский кодекс РФ. Часть I от 30.11.1994 N 51-ФЗ, в действующей редакции.

6. Гражданский кодекс РФ. Часть II от 26.01.1996 N 14-ФЗ, в действующей редакции.
7. Закон о защите прав потребителей от 07.02.1992 N 2300-1 в действующей редакции.
8. Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 28.06.2007 N 82.
9. Грязнов В.С. Международные авиаперевозки. М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2002.
10. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки. М.: Дашков и К, 2011.
11. Елисеев Б.П., Бордунов В.Д. Юридические нюансы внедрения электронного билета // Авиатранспортное обозрение. 2006. N 69.

## **Часть II. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО И НАЦИОНАЛЬНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА (АСПЕКТ БЕЗОПАСНОСТИ)**

### **Раздел I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

#### **1.1. Понятие, предмет и система международного воздушного права**

Современное международное воздушное право базируется на широкой нормативной базе, включающей Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г. и других международных договорах, регулирующих широкий круг вопросов, касающихся правового статуса и режима воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами, международных полетов, осуществления международных перевозок, регламентации международных воздушных сообщений, обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и т.д.

Нормативную правовую базу современного международного воздушного права (МВП) составляют также различного рода региональные соглашения и двусторонние соглашения о воздушных сообщениях.

Разноплановая нормативная правовая база МВП представляет собой не простую совокупность юридических норм, а стройную систему принципов и норм, регулирующих отношения между государствами, возникающих в процессе использования воздушного пространства в целях гражданской авиации.

Таким образом, **предметом регулирования** международного воздушного права можно считать межгосударственные отношения, возникающие в связи с выполнением международных полетов и международных воздушных перевозок.

Международное воздушное право регулирует преимущественно международную деятельность национальной гражданской авиации, которая складывается из международных полетов и международных перевозок. Такого рода деятельность осуществляется в рамках международных воздушных сообщений, образующих всемирную сеть. В зависимости от применяемых критериев существуют различные классификации отношений, возникающих при международных полетах и международных воздушных перевозках.

Международное воздушное право входит в систему международного права и является отраслью международного права, которая выполняет функции обеспечения международного правопорядка при использовании воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами.

#### **1.2. Международное право обеспечения безопасности деятельности международного воздушного транспорта**

Научно-технический прогресс XX века привел человечество к тому, что проблемы обеспечения безопасности за сравнительно короткий исторический промежуток времени вышли на первый план практически во всех сферах деятельности и стали насущной необходимостью.

Эта же проблема коснулась деятельности на воздушном транспорте, так как авиация сегодня - это один из самых массовых видов транспорта. Как только речь заходит об авиации, на первый план сразу выдвигается проблема обеспечения безопасности воздушного транспорта.

В середине прошлого века, когда в 1967 - 1968 гг. по Северной и Южной Америке, а затем и по всему миру прокатилась волна захватов и угонов воздушных судов, диверсий и шантажа, в авиации возникла новая проблема - воздушный терроризм. Мировое сообщество осознало надвигающуюся на

воздушный транспорт опасность и начало адекватно реагировать на тенденцию роста случаев воздушного терроризма путем создания системы международно-правового обеспечения борьбы с терроризмом.

Безопасность на воздушном транспорте включает как минимум две составляющие - безопасность полетов и авиационную безопасность.

Изначально безопасность полетов согласно давно устоявшемуся мнению определялась способностью авиационно-транспортной системы обеспечить воздушные перевозки без угрозы для здоровья и жизни людей.

Обеспечение безопасности полетов воздушных судов является сложной комплексной проблемой, которую решают системно на всех этапах функционирования воздушного транспорта. Требования, предъявляемые к безопасности полетов, реализуются при создании воздушных судов, в процессе их эксплуатации, всех видах обеспечения полетов с учетом разнообразных факторов и связей, которые проявляются в процессе выполнения полетов.

Таким образом, безопасность выполнения полетов определяется не только состоянием функциональных систем самого воздушного судна, но также всеми элементами авиационно-транспортной системы и условиями среды, в которых выполняются полеты.

В качестве неблагоприятных последствий нарушения безопасности полетов воздушных судов в соответствии с международным воздушным правом могут иметь место следующие события: авиационное происшествие, инцидент, чрезвычайное происшествие, повреждение воздушного судна на земле.

Понятие авиационной безопасности связано с характеристикой защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

19 марта 1997 года был принят Воздушный кодекс Российской Федерации, в котором в развитие приложения N 17 к Чикагской конвенции впервые в нашей стране законодательно был закреплён термин "авиационная безопасность". Этим законом был устранен двойной стандарт безопасности для международных и воздушных линий, четко определены направления обеспечения авиационной безопасности, а именно:

- предотвращение доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;
- охрана воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;
- исключение возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введение особых мер предосторожности при разрешении их провоза;
- предполетный досмотр;
- реализация мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения должны быть установлены федеральными авиационными правилами, часть из которых в настоящий момент находятся в стадии разработки. Это касается прежде всего государственного регулирования деятельности служб авиационной безопасности, проведения предполетного досмотра и разработки сертификационных требований к техническим средствам, которые используются в службах авиационной безопасности.

Таким образом, одним из приоритетных направлений обеспечения авиационной безопасности на современном этапе является создание адекватного нормативно-правового обеспечения этого вида деятельности.

Проблема обеспечения безопасности воздушного транспорта возникла уже с первыми передвижениями в воздухе на воздушных шарах. Так, в первом международном договоре, заключенном между Германией и Австрией 2 ноября 1898 г., были урегулированы отношения, связанные с использованием воздушных шаров в военных целях, а также определялись условия полетов через границы военных пилотов воздушных шаров.

Следует отметить, что первоначально существовали две противоположные теории использования воздушного пространства различными государствами: "полной свободы воздуха" и "полного государственного суверенитета", и первые трудности, связанные с попытками урегулирования полетов над территориями отдельных государств и обеспечения при этом безопасности воздушного транспорта, были обусловлены наличием этих двух теорий.

Первый Международный воздушный кодекс, выработанный под эгидой созданного в 1909 году

Международного юридического комитета авиации (МЮКА), был ориентирован на сторонников теории "свободы воздуха".

Однако по мере развития авиации все больше выявлялась несостоятельность этой теории, предусматривавшей возможность вторжения в воздушное пространство другого государства.

Одним из первых международных правовых актов, устанавливающих основы международного воздушного права, ориентированным на принцип суверенитета, была Парижская конвенция 1919 года. Впервые в Парижской конвенции была сделана попытка объединить принципы "полного суверенитета" и "свободы воздуха". Статья 1 определила, что "каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией". Одновременно с этим в статье 2 признавалось право "мирного полета" иностранных воздушных судов над территориями других государств.

Многие государства признавали, что обеспечить эффективность и регулярность воздушных перевозок можно только на основе хорошей организации проектирования и изготовления воздушных судов, их летной и технической эксплуатации.

В свою очередь, решение этой задачи справедливо связано с унификацией требований к технологиям, процедурам эксплуатации гражданских воздушных судов и распространением этих требований на все государства, имеющие гражданские воздушные суда.

Это определило необходимость создания международных организаций, которые определяли общие для всех стран правила безопасной деятельности гражданской авиации и использования воздушного пространства.

Очень важной вехой в развитии международного воздушного права явилось создание на первом Конгрессе международного частного воздушного права в 1925 году Международного технического комитета юристов - экспертов по воздушному праву (СИТЕЖА), который просуществовал вплоть до создания ИКАО.

Роль этого Комитета в создании большинства международных конвенций и соглашений по гражданской авиации в этот период была чрезвычайно велика. Так, например, Международный технический комитет являлся разработчиком проекта Варшавской конвенции 1929 года, в котором впервые были заложены правовые основы регулирования поисковых и аварийно-спасательных работ, страхования, регистрации воздушного судна и пр., что также положительным образом сказалось на обеспечении безопасности и регулярности полетов.

В конце Второй мировой войны большинство государств пришло к выводу о необходимости разработки международно-правовых основ обеспечения безопасной деятельности гражданской авиации в послевоенный период.

Взамен Парижской конвенции 1919 года в декабре 1944 года была принята Конвенция о международной гражданской авиации. Это ознаменовало новый этап в дальнейшем развитии международного воздушного права, ориентированного на обеспечение безопасности полетов.

Сегодня действуют более 10 международных межправительственных авиационных организаций, которые играют ведущую роль в системе международного сотрудничества на мировом воздушном транспорте.

Главенствующее положение среди этих авиационных организаций по праву занимает Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная в конце Второй мировой войны на основе Чикагской конвенции 1944 г. и официально начавшая действовать с апреля 1947 года.

Необходимо отметить, что вклад России в развитие воздушного права весьма значителен. Уже в дореволюционной России был принят ряд нормативных актов, касающихся использования воздушного пространства и обеспечения безопасности полетов. В первые годы советской власти в 1921 г. Совет Народных Комиссаров принимает Декрет о воздушных передвижениях - полный аналог по названию Международной конвенции 1919 г.

Дальнейшее правовое регулирование деятельности авиации и обеспечения безопасности полетов осуществлялось посредством принятия комплексных нормативных актов - воздушных кодексов, включая действующий сегодня Воздушный кодекс РФ 1997 г.

После вступления в ИКАО обозначился новый этап развития международного и национального воздушного права России. Он характеризуется созданием актов, регулирующих деятельность авиации и использования воздушного пространства, строго ориентированных на определенный вид деятельности или область применения. К актам, которые напрямую связаны с обеспечением безопасности воздушного транспорта, можно отнести Федеральные авиационные правила, Авиационные правила, Руководства и т.п.

### 1.3. Обеспечение безопасности на воздушном транспорте

Многие нормы международного воздушного права сегодня направлены на обеспечение всесторонней безопасности воздушных сообщений. Именно поэтому обеспечение безопасности выполняемых международных полетов входит в число важнейших функций международного воздушного права.

Конкретно к предмету регулирования международного воздушного права можно отнести:

- полеты в суверенном воздушном пространстве государств в целях выполнения международных и национальных воздушных перевозок;
- полеты в международном воздушном пространстве в целях выполнения международных воздушных перевозок;
- сотрудничество государств в использовании воздушного пространства;
- режим воздушного пространства и безопасность воздушных перевозок;
- международно-правовую защиту воздушного пространства от загрязнения.

Из приведенного выше перечня видно, что правовой режим воздушного пространства и правовое регулирование отношений, возникающих в связи с деятельностью по обеспечению безопасности на воздушном транспорте, базируются как на принципах и нормах международного (публичного) права, так и на нормах национального (внутригосударственного) права. В этой связи следует отметить, что такое положение в ряде случаев создает определенные трудности при практическом применении норм международного воздушного права на территории различных государств, в том числе Российской Федерации.

Под источником международного воздушного права понимаются договор, обычай и вспомогательные источники, что вытекает из статьи 38 Статута Международного суда ООН. Основная регламентирующая роль в международном воздушном праве принадлежит договорам, обычаи занимают незначительное место.

Договором в международном праве принято считать соглашение, достигнутое и выраженное в юридической форме между субъектами международного права, о создании, изменении или прекращении конкретного правила в качестве нормы международного права.

В международном воздушном праве наиболее распространенными видами таких соглашений являются конвенции, соглашения, протокол конвенции и т.п.

Примером многостороннего договора может служить Чикагская конвенция о Международной гражданской авиации 1944 г., в которой участвуют почти все государства.

Заключение такого рода многосторонних договоров значительно упрощает процедуру единообразного создания и применения норм в национальном воздушном законодательстве различных государств в плане обеспечения безопасности воздушного транспорта.

В практике сотрудничества между государствами в сфере воздушного транспорта имеет место значительное число двусторонних соглашений по конкретным вопросам, касающимся только этих государств. Это, как правило, вопросы, связанные с регулированием воздушного движения в конкретном регионе, таможенными правилами, административными формальностями, техническим сотрудничеством и т.д.

К числу основных источников международного воздушного права можно также отнести договоры государства с международными организациями и региональные договоры и соглашения. К последним относятся, например, Документ Стокгольмской конференции по мерам доверия 1986 г., Конвенция Европейской организации гражданской авиации.

Сегодня важное значение в области обеспечения безопасности в гражданской авиации приобретают договоры между неправительственными организациями. К таким неправительственным организациям относится, например, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Акты, принимаемые международными неправительственными организациями, за исключением специально оговоренных случаев, по своей правовой силе являются рекомендательными и, как правило, распространяются только на членов этого международного объединения.

Следует отметить, что сегодня роль России в поддержании и обеспечении надежных и эффективных воздушных сообщений постоянно возрастает. Позитивное движение в этом направлении возможно только при наличии надлежащей правовой базы. Такая база в настоящий момент обеспечивается:

- во-первых, воздушным законодательством. Оно состоит из Воздушного кодекса Российской

Федерации, других федеральных законов, указов Президента, постановлений Правительства, федеральных авиационных правил и других принимаемых в соответствии с ними нормативных правовых актов РФ.

Российское воздушное законодательство регулирует использование воздушного пространства и деятельность в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с использованием российских воздушных судов за пределами Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами соответствующего иностранного государства или международным договором;

- во-вторых, международными договорами, участником которых является Российская Федерация. При этом, если международным договором предусмотрены иные правила, чем те, которые установлены российским воздушным законодательством, применяются правила международного договора. Причем, как уже отмечалось выше, это могут быть:

- многосторонние межгосударственные соглашения (конвенции), устанавливающие общие принципы деятельности международной гражданской авиации и ее организации ИКАО (Чикагская конвенция 1944 г.), а также регулирующие: ответственность авиаперевозчика и эксплуатанта воздушных судов, борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и т.д.;

- двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении, решающие вопросы, связанные с установлением воздушных сообщений между Российской Федерацией и конкретными странами;

- коммерческие соглашения, заключаемые авиапредприятиями по вопросам коммерческого и технического обслуживания авиаперевозок и воздушных судов, агентского обслуживания, заправки топливом и т.д.; коммерческого сотрудничества между предприятиями-партнерами: совместное использование кодов (кодшеринг), совместная эксплуатация линий, аренда воздушных судов и пр.

Исходя из того что международное воздушное право является составной частью международного (публичного) права, основные принципы современного международного права действуют и в области правового регулирования международных воздушных сообщений в целом.

Принцип полного исключительного суверенитета государства над воздушным пространством в пределах его территории занимает по своему значению центральное место в международном воздушном праве. Суверенитет над воздушным пространством является составной частью государственного суверенитета. В силу этого государство в пределах собственного воздушного пространства суверенно, т.е. оно в принятии решений исходит только от собственной власти этого государства. Эта позиция нашла отражение в статье 1 Чикагской конвенции 1944 года и воздушных кодексах многих государств.

Так, Воздушный кодекс Российской Федерации в статье 1, закрепляя суверенитет России в отношении воздушного пространства РФ, определяет, что "Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации. Под воздушным пространством Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем".

Государственный суверенитет осуществляется государством независимо от его участия в Чикагской конвенции 1944 г. или ином международном договоре.

Очень важной производной суверенитета, в том числе для Российской Федерации, является возможность создания по своему усмотрению национального воздушного законодательства, регулирующего как внутренние, так и международные перевозки над территорией этого государства.

В плане национального регулирования деятельности авиации сегодня условно можно выделить два направления:

- 1) международная аэронавигация;
- 2) международный воздушный транспорт (перевозки, коммерческая деятельность).

Первое направление связано с обеспечением собственно безопасности полетов и авиационной безопасности, поэтому акцент в учебнике и сделан на международную аэронавигацию, второе - с обеспечением деятельности воздушных перевозок.

Одним из важнейших принципов международного воздушного права является и принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. События последних лет прямо указывают на важность и актуальность его неукоснительного соблюдения.

Данный принцип предполагает суверенное право любого государства принимать адекватные меры организационного, технического, эксплуатационного, информационного и т.д. характера,

обеспечивающих выполнение полетов гражданских воздушных судов без угрозы для здоровья и жизни людей.

К основным принципам международного воздушного права относится принцип свободы полетов в международном воздушном пространстве (за пределами государственной территории). В соответствии с этим принципом любые воздушные суда могут выполнять полеты в международном воздушном пространстве, которое не находится под юрисдикцией какого-либо другого государства. Женевская конвенция об открытом море 1958 г. установила, что свобода открытого моря включает в себя также и "свободу летать над ним" (*inter avia*).

Соблюдение принципа свободы полетов предусматривает оптимальное соблюдение прав и обязанностей государств в области использования воздушного пространства. Это, например, право государств осуществлять полную юрисдикцию над своими воздушными судами и экипажами, применять аэронавигационные средства для контроля и управления полетами воздушных судов в целях обеспечения безопасности полетов, право преследовать иностранное торговое судно за нарушение законов и правил прибрежного пространства и т.д.

Однако при реализации своих прав государства обязаны, в частности: соблюдать правила полетов, рекомендованные ИКАО (Чикагская конвенция, статья 12); не допускать полетов своих военных и гражданских воздушных судов без национальных знаков отличия и регистрационного номера (Чикагская конвенция, статьи 17 - 20) и т.д.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Понятие международного воздушного права.
2. Какие нормативные правовые акты составляют юридическую базу современного международного воздушного права?
3. Основные стратегические задачи в области обеспечения международных полетов.
4. Раскройте содержание международно-правового регулирования деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте.
5. Перечислите направления, относящиеся к предмету регулирования международного воздушного права.
6. Приведите примеры основных источников международного воздушного права.
7. Какие принципы международного воздушного права положены в основу воздушного права России?
8. Охарактеризуйте особенности правового регулирования международных полетов гражданских воздушных судов.
9. Каковы особенности правового регулирования международных воздушных сообщений?
10. Дайте характеристику и определите основные направления либерализации деятельности международного воздушного транспорта.

#### Литература

1. Конвенция о международной гражданской авиации. Чикаго, 1944.
2. Международное воздушное право. М., 1980. Кн. 1.
3. Международное воздушное право. М., 1981. Кн. 2.
4. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М., 1986.
5. Международное право / Под ред. К.А. Бякишева. М., 2005.
6. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: Авиабизнес; Научная книга, 2007.
7. Сvirкин В.А. Воздушное право. Международное воздушное право (аспект безопасности): Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2008. Ч. I.
8. Соловьева Т.Л. Оценка динамики развития международного права и национального права России, регламентирующих деятельность по обеспечению безопасности на воздушном транспорте // Транспортное право. 2008. N 3.

### **Раздел II. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ**

## 2.1. Роль межправительственных и неправительственных организаций в правовом обеспечении безопасности полетов

Все международные организации гражданской авиации можно разделить на две группы.

К первой группе относятся организации, в рамках которых представлены различные государства в лице их правительств, министерств, авиационных ведомств и т.п. Это межправительственные организации в области гражданской авиации.

Ко второй группе относятся международные неправительственные организации в области гражданской авиации. Это достаточно развитая форма международного сотрудничества. Субъектами правоотношений являются авиакомпании, аэропорты и другие авиационные объединения.

Безусловным лидером первой группы является Международная организация гражданской авиации (ИКАО) - специализированное учреждение ООН. Если деятельность ИКАО как специализированной организации ООН носит всемирный характер, то деятельность других межправительственных организаций распространяется, как правило, на отдельные регионы.

Как и предлагалось ранее, эти международные авиационные организации можно разбить на две подгруппы по направлениям их деятельности.

К первой относятся организации, которые занимаются обеспечением региональной международной аэронавигации, направленной на обеспечение, планирование и организацию международного воздушного движения в конкретном регионе. Так, для совершенствования управления воздушным движением (УВД) на территории Западной Европы в 1960 г. был создан Евроконтроль - Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации. В том же 1960 году было образовано Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре - АСЕКНА. С этими же целями с 1961 года начала функционировать Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации - КОКЕСНА.

АСЕКНА преследует следующие основные цели:

- обеспечение регулярности и безопасности полетов над территориями государств-членов (кроме Франции);
- предоставление полетной, технической и перевозочной информации;
- контроль воздушного движения;
- управление полетами и т.п.

Высшим органом АСЕКНА является Административный совет, принимающий обязательные решения. Исполнительные функции осуществляют управления, счетное бюро и генеральный директор. Штаб-квартира АСЕКНА находится в Дакаре.

КОКЕСНА была учреждена в целях непосредственного обслуживания управления воздушным движением. КОКЕСНА предоставляет обслуживание как юридическим, так и физическим лицам по специально заключаемым контрактам или по международным соглашениям. Высшим органом КОКЕСНА является Административный совет.

Юридическим основанием деятельности этих организаций являлись конвенции, подписанные всеми заинтересованными государствами. Согласно конвенциям целями этих организаций являются обеспечение аэронавигационного обслуживания над территориями государств-членов и другими районами, которые поручены этим организациям по международным соглашениям. Вся эта деятельность должна быть предусмотрена в региональных планах ИКАО.

По своей юридической природе эти международные организации относятся к международным региональным организациям. Они могут заключать соглашения с международными организациями и государствами, персонал обладает определенным иммунитетом и привилегиями и т.д. Все это закреплено в конкретных специальных определениях Конвенции.

Ко второй подгруппе межправительственных международных организаций можно отнести организации, ориентированные на решение экономико-правовых проблем регионального воздушного транспорта.

Это прежде всего Европейская конференция гражданской авиации ЕКАК, которая была учреждена в 1954 году. ЕКАК приняла рекомендации с целью упрощения процедур оформления пассажиров, груза, багажа. Согласно статье 1 Устава ЕКАК основными задачами этой организации являются рассмотрение и разрешение проблем, связанных с деятельностью воздушного транспорта.

Юридическим основанием деятельности Африканской комиссии гражданской авиации (АФКАК) является Устав и Процедурные правила, принятые на специальной Конференции представителей 32



африканских государств 18 января 1969 года. В соответствии с Уставом АФКАК эта организация обязуется содействовать выработке общей политики государств-членов в области гражданской авиации, способствовать более эффективному использованию африканского воздушного транспорта. АФКАК была создана для осуществления консультативных функций. Целями ее деятельности являются:

- подготовка региональных планов аэронавигационного обслуживания;
- содействие интеграции политики государств-членов в области воздушного транспорта;
- реализация исследований по использованию аэронавигационных средств;
- содействие применению стандартов и рекомендаций в регионе и др.

В состав Комиссии входят:

- Пленарная сессия - высший орган АФКАК;
- Бюро АФКАК - исполнительный орган.

Штаб-квартира АФКАК располагается в Аддис-Абебе.

Деятельность Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКАК) базируется также на основе Устава, принятого на Конференции латиноамериканских стран 14 декабря 1973 года. Вступил в действие Устав 25 октября 1975 г. после соответствующей ратификации государствами-участниками. Так же как и в предыдущих организациях, в Уставе ЛАКАК получили правовое закрепление цели и задачи организации, структура и функции органов Комиссии, определен порядок принятия в ее члены и другие организационные вопросы, связанные с практической деятельностью организации.

Структура ЛАКАК включает в себя Ассамблею (высший орган) и Исполнительный комитет (исполнительный орган). Членами ЛАКАК являются государства Южной и Центральной Америки, а также Карибского бассейна. Штаб-квартира ЛАКАК располагается в Мехико.

В целом, оценивая деятельность международных организаций второй подгруппы, можно сказать, что:

- эта деятельность носит исключительно избирательный (только для членов организации) и рекомендательный характер;
- выработка рекомендаций и правового механизма их соблюдения целиком ориентированы на решения других международных организаций в области гражданской авиации, и прежде всего ИКАО;
- по своей правовой основе, целям, задачам и организационной структуре все эти международные организации весьма схожи.

Деятельность этих организаций носит исключительно региональный характер, что позволяет сокращать расходы, в том числе и административные, и осуществлять руководство службами и персоналом достаточно эффективно.

Через год после распада Советского Союза в 1991 году была создана такая международная межправительственная организация, как Межгосударственный авиационный комитет (МАК). МАК был учрежден на основании межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (Соглашения), заключенного 12 новыми независимыми государствами, и в соответствии с установленными правилами и процедурами включен в реестр ИКАО.

Образование Межгосударственного авиационного комитета позволило не только предотвратить разрушение авиатранспортного рынка и авиационного производства СНГ, защитить политические и экономические интересы региона, но и предложить правительствам государств Содружества новые подходы в реализации совместных проектов разработчиков, производителей и эксплуатантов авиационной техники.

Основными направлениями деятельности Межгосударственного авиационного комитета являются:

- сохранение единых авиационных правил и процедур в области гражданской авиации и использовании воздушного пространства в регионе Содружества и их гармонизация с авиационными правилами других мировых систем;
- сохранение единой системы сертификации авиационной техники и ее производства;
- сохранение профессионально независимого органа по расследованию авиационных происшествий, признанного аналогичными структурами мира (обеспечивает объективное расследование авиационных происшествий не только на территории государств Содружества, но и за ее пределами);
- сохранение для СНГ рынка авиатранспортных услуг через межгосударственные соглашения и согласованные нормативные акты;
- развитие конструктивного сотрудничества с ИКАО, ИАТА и другими международными авиационными организациями.

МАК действует на основе и в полном соответствии с международным законодательством и национальными законодательствами государств - участников Соглашения, имея от них полномочия,

делегированные в соответствии с указами президентов, постановлениями правительств и другими законодательными актами.

В соответствии с положениями Чикагской конвенции о международной гражданской авиации и Процедурами ИКАО Соглашение и Положение о Межгосударственном авиационном комитете в июле 1992 года зарегистрированы ИКАО, и МАК включен в Перечень межправительственных организаций.

Межгосударственным авиационным комитетом заключены соглашения о сотрудничестве со многими зарубежными государствами и международными организациями - ИКАО, EASA, IATA и др. Подписаны подготовленные Межгосударственным авиационным комитетом международные соглашения в области летной годности, безопасности полетов и расследования авиационных происшествий со многими ведущими авиационными государствами.

МАК является членом Международной ассоциации независимых органов расследования на транспорте (ITSA).

Штаб-квартира Межгосударственного авиационного комитета располагается в Москве, где его деятельность обеспечивается в соответствии с законом, ратифицированным Федеральным Собранием Российской Федерации, и Воздушным кодексом.

Основными структурными подразделениями Межгосударственного авиационного комитета являются: Авиационный регистр, Комиссия по воздушному транспорту, Комиссия по расследованию авиационных происшествий на воздушном транспорте и т.д.

Сегодня в ведении Межгосударственного авиационного комитета находятся следующие ключевые моменты, направленные на обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности: сертификация гражданских воздушных судов, сертификация категоризованных аэродромов и расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами.

При сертификации авиационной техники и ее производств МАК, решая комплексную задачу обеспечения летной годности гражданской авиационной техники, создал нормативную базу сертификации, состоящую из Авиационных правил (АП), гармонизированных с аналогичными правилами США (FAR) и Объединенной Европы (JAR/CS).

На этой базе Межгосударственного авиационного комитета сертифицируются все воздушные суда и их компоненты, а также авиадвигатели производства государств - участников Соглашения. Все работы производятся в тесном взаимодействии с ОКБ, НИИ авиационной промышленности при поддержке генеральных конструкторов авиационной техники.

Авиационная техника третьих стран сертифицируется Межгосударственным авиационным комитетом в соответствии с заявкой изготовителя и авиационных властей государства-разработчика.

МАК выдает сертификаты типа на авиационную технику и ее компоненты, единые для всех государств - участников Соглашения, признаваемые и действующие на их территориях.

МАК проводит регулярную проверку объектов на соответствие выданному сертификату типа и организаций-изготовителей на соответствие сертификату производства.

Межгосударственным авиационным комитетом заключены соглашения в области летной годности с ведущими авиационными государствами (США, Китай, Индия, Канада, Бразилия, Израиль, государства ЕС, ЮАР, Индонезия, Египет, Чили, Мексика, Иран и др.).

В основе сертификации международных категоризованных аэродромов и их оборудования лежит созданная Межгосударственным авиационным комитетом система авиационных правил (АП). Соответствующие АП одобрены и приняты государствами - участниками Соглашения.

Выдаваемые Межгосударственным авиационным комитетом сертификаты на международные категоризованные аэродромы и их оборудование признаются и действуют на территориях всех государств - участников Соглашения.

МАК расследует все авиационные происшествия с воздушными судами государств - участников Соглашения как на их территориях, так и за их пределами, а также в рамках соглашений, заключенных с другими государствами.

Основной принцип системы расследования Межгосударственным авиационным комитетом - независимость. Это согласуется с рекомендациями ИКАО, IATA и Директивой Европейского сообщества в части независимого расследования авиационных происшествий.

Деятельность Межгосударственного авиационного комитета по расследованию авиационных происшествий полностью соответствует рекомендуемой международной практике (приложение 13 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации).

Большое значение имеет участие Межгосударственного авиационного комитета в реализации проектов ИКАО-МАК, направленных на повышение безопасности полетов в государствах - участниках

Соглашения на основе приведения в соответствие национальных законодательств, норм и правил с международными нормами и стандартами ИКАО. Примером такого участия является создание Типовых правил выдачи свидетельств авиационному персоналу (для стран СНГ) 2005 г. RER/01/901, АП-ЭКС 1 2004 г. Эксплуатация гражданских воздушных судов RER/01/901, Руководство по производству полетов и др.

В рамках проектов ИКАО-МАК на постоянной основе осуществляется подготовка авиационных специалистов государств - участников Соглашения по программам ИКАО.

Среди неправительственных авиационных организаций, которые существуют в настоящее время (их около 200), безусловным лидером является Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), основы которой были заложены 28 августа 1919 г. в Гааге рядом частных авиакомпаний с целью "установления единообразия при эксплуатации воздушных линий международного значения". Эта позиция была сформулирована в учредительных документах Международной ассоциации воздушных перевозок в 1919 году. Годом образования ИАТА, которая является фактическим правопреемником этой ассоциации, считается 1945 год.

Основными целями ИАТА согласно статье 3 ее Устава являются:

- содействие развитию безопасного, регулярного и экономичного воздушного транспорта в интересах народов мира;

- поощрение авиационной коммерческой деятельности, изучение связанных с этим проблем;

- обеспечение развития сотрудничества между авиатранспортными предприятиями;

- прямое сотрудничество с ИКАО и другими международными авиационными организациями.

ИАТА разрабатывает рекомендации по построению и правилам применения тарифов, устанавливает единые стандарты обслуживания пассажиров, перевозки грузов, багажа, ведет работы по стандартизации и унификации перевозочной документации и пр.

Большое значение в деятельности ИАТА имеют постоянно проводимые региональные конференции по перевозкам.

Несмотря на то что деятельность ИАТА носит независимый характер, в последнее время наметилась тенденция сближения ИАТА и ИКАО. ИАТА использует ИКАО для решения многих важных экономических проблем международного воздушного транспорта и защиты интересов авиакомпаний.

Стало уже почти правилом, что по большинству вопросов ИАТА подготавливает решения и передает их на дальнейшее рассмотрение в соответствующий комитет ИКАО. Подобная процедура касается не только традиционных для ИАТА экономических вопросов, но и вопросов безопасности полетов и авиационной безопасности.

Вступление Аэрофлота и других авиационных компаний России в ИАТА стало важной вехой в интеграционном процессе международного воздушного движения и перевозок. В пользу вступления в ИАТА говорит и то, что в своей практической международной деятельности авиакомпании России придерживаются большинства действующих норм, резолюций и правил Ассоциации.

Таким образом, сегодня основной формой многостороннего сотрудничества авиакомпаний как на региональном, так и на общемировом уровне является сотрудничество в рамках ассоциаций авиакомпаний и прежде всего Международной ассоциации воздушного транспорта - ИАТА.

## 2.2. Международная организация гражданской авиации - ИКАО

### 2.2.1. Правовые основы, принципы деятельности, задачи, структура ИКАО

Юридическим основанием создания Международной организации гражданской авиации (ИКАО) можно считать решение, принятое в ходе работы Чикагской конференции 1944 года по вопросам гражданской авиации, которое было представлено в виде Чикагской конвенции 1944 года.

Кроме общих принципов и норм относительно международной гражданской авиации в тексте были представлены положения, составляющие Устав этой международной организации.

Особенностью Устава ИКАО является то, что различные уставные положения этой организации как бы разнесены по всему официальному тексту Конвенции. Так, например, положения, касающиеся целей, задач, структуры и компетенции, содержатся во второй части Конвенции, а нормы, относящиеся к ИКАО, можно встретить в первой и третьей частях этого документа.

В целом Устав ИКАО определяет структуру и организацию работы органов, применение процедур, порядок членства, применение правил международной аэронавигации, упрощение формальностей,

процедуру разработки и принятия новых конвенций, принятие поправок к Чикагской конвенции.

Отдельную группу образуют в Уставе ИКАО нормы, которые обеспечивают функционирование механизма этой организации. Эти нормы определяют органы, которые входят в состав ИКАО, их зависимость и соподчиненность, методы, которыми они могут пользоваться при реализации своих функций, и т.д.

Практическая деятельность ИКАО началась с момента вступления в силу Конвенции о международной гражданской авиации 4 апреля 1947 года.

ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций. Создание подобных международных учреждений, их правовой статус, методы функционирования предусмотрены главами 9 и 10 Устава ООН.

В соответствии с положениями Устава Экономический и социальный совет ООН получает от ИКАО регулярные доклады по направлениям его деятельности, играет роль своеобразного посредника в целях устранения разногласий между государствами, разными по своему техническому развитию, оборудованию аэропортов, аэронавигационному обеспечению и т.д.

Большую практическую помощь Экономический и социальный совет ООН оказывает при разрешении споров и разногласий между государствами - членами ИКАО, в том числе и при расследовании авиационных происшествий, захватов и угонов воздушных судов, содействует развитию международного воздушного транспорта и осуществлению административной деятельности ИКАО.

Оказание технической помощи различным странам для обеспечения деятельности воздушного транспорта, обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, подготовки летного и технического персонала ИКАО проводит в основном в рамках Программы развития ООН.

Уставом ООН определен четкий порядок и формы взаимодействия специализированных учреждений, в том числе ИКАО с ООН, которые в конечном итоге обеспечивают непрерывную эффективную деятельность всех структур ИКАО.

Цели и задачи ИКАО определены статьей 44 Чикагской конвенции 1944 г. Ими являются:

- обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрение искусства конструирования и эксплуатации воздушных судов;
- создание и развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией;
- содействие безопасности полетов.

Если попытаться обобщить эти задачи ИКАО и рассмотреть их в контексте сегодняшней практической деятельности, то можно сказать, что в настоящий момент ИКАО проводит огромную работу по обобщению мирового опыта в области гражданской авиации с целью разработки и совершенствования правил и норм, применяемых в повседневной практике при эксплуатации гражданских воздушных судов и обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности.

ИКАО, вырабатывая общие для всех стран правила по всем аспектам деятельности гражданской авиации, безусловно, положительным образом влияет на уровень безопасности и регулярности полетов.

В Чикагской конвенции закреплены основные принципы и процедуры применения действующих правил, регулирующих международные полеты гражданских воздушных судов и всю совокупность относящихся к ним вопросов. Так, статья 1 Конвенции окончательно закрепляет принцип суверенитета: "Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией".

Четко сформулировано понятие территории государства (статья 2 Конвенции): "...под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства".

Определен принцип ненадлежащего использования гражданской авиации (статья 4): "Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, не совместимых с целями настоящей Конвенции".

В процессе практической работы ИКАО реализует принципы и правила, закрепленные в Конвенции, касающиеся прежде всего определения национальной принадлежности воздушных судов, процедур применения законов и правил договаривающихся государств в отношении эксплуатации и навигации гражданских воздушных судов, находящихся в пределах территории конкретного государства,

требований к летной годности гражданских воздушных судов, к уровню подготовки, квалификации авиационного персонала.

Для решения этих конкретных задач ИКАО наделен специальной компетенцией, т.е. правом участвовать в решении вопросов, связанных с деятельностью международного воздушного транспорта, и правом принимать определенные решения.

Для осуществления своей исполнительской и координационной деятельности в сфере международной гражданской авиации ИКАО имеет ряд органов, которые образуют структуру ИКАО.

В части II Конвенции определены основные органы ИКАО. Это Ассамблея, Совет, Аэронавигационная комиссия. Кроме того, статья 43 предполагает создание "других органов, какие могут быть необходимы".

В настоящее время структура ИКАО имеет следующие основные составляющие.

Высшим представительным органом ИКАО является Ассамблея. В Ассамблее представлены на равных основаниях все государства - члены ИКАО. Основной функцией Ассамблеи является определение стратегических направлений деятельности ИКАО в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. До 1954 года сессии Ассамблеи проводились ежегодно. С 1954 года сессии созываются один раз в три года.

Во время работы сессия утверждает отчеты Совета за трехлетний период деятельности ИКАО и программу работы на последующие три года.

Только Ассамблея вправе вносить поправки к Чикагской конвенции и заключать соглашения с другими международными организациями.

Совет ИКАО является исполнительным постоянно действующим органом ИКАО, который обеспечивает непрерывность его деятельности между сессиями Ассамблеи и ответственен перед этим высшим органом ИКАО.

Формирование Совета осуществляется по особым правилам и критериям и предполагает избрание 33 государств. Функции Совета многочисленны и ответственны. Центральной задачей Совета, согласно статье 54 Чикагской конвенции, является разработка и принятие международных стандартов и рекомендаций, а при необходимости - их изменение с учетом национальной и международной практики эксплуатации гражданских воздушных судов, аэродромов и воздушных трасс.

Все свои функции Совет реализует с помощью им созданных и подчиненных ему специальных комитетов и комиссий. В прямом подчинении Совета находятся: Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Комитет по незаконному вмешательству, Юридический комитет, Финансовый комитет и Секретариат.

Состав, функции, правила и процедуры проведения рабочих заседаний комитетов и комиссий определяются Советом ИКАО. Каждый из этих вспомогательных органов занимается, как правило, разработкой технических и технологических вопросов гражданской авиации по направлению своей деятельности.

Аэронавигационная комиссия занимается разработкой новых правил и поправок, относящихся к правилам полетов, управлению воздушным движением, аэронавигационному и другим видам обеспечения полетов, которые потом предоставляются на рассмотрение Совету. К функциям Авиатранспортного комитета отнесены сбор данных, характеризующих все значимые аспекты деятельности международного транспорта, анализ данных и опубликование обзоров для информирования государств - участников Конвенции.

Юридический комитет проводит консультации членов Совета и Совета в целом по вопросам толкования и изменения Чикагской конвенции, норм международного воздушного права, подготовку проектов конвенций, соглашений и т.д.

Как правило, при подготовке проекта конвенции Юридический комитет создает специальный подкомитет, который после проработки вопроса, обобщения поступивших ответов государств и международных организаций по конкретному вопросу подготавливает доклад и представляет его Юридическому комитету. Этот доклад распространяется среди государств - членов ИКАО и международных организаций, которые, обсудив его, дают соответствующие замечания.

На очередной своей сессии Юридический комитет по установленной процедуре и в установленном порядке производит обсуждение доклада и проекта конвенции и принимает соответствующее решение.

Финансовый комитет является постоянным органом ИКАО, осуществляющим управление финансами, и несет ответственность за свою деятельность перед Советом.

К функциям Финансового комитета можно также отнести подготовку рекомендаций и предложений в области финансовой деятельности ИКАО, а также контрольные функции за своевременным

поступлением членских взносов Договаривающихся государств, проведение финансовых проверок с целью определения правильного расходования средств организации.

Комитет по незаконному вмешательству ИКАО учрежден, в отличие от ранее рассмотренных Комитетов, в более позднее время - 10 апреля 1969 года в соответствии со специальной резолюцией Совета.

Необходимость его создания была вызвана проблемами несанкционированного вмешательства в деятельность авиации и террористическими актами на воздушном транспорте.

Комитет рассматривает и анализирует подготовленные Секретариатом сообщения государств относительно конкретных актов незаконного захвата воздушных судов и актов террора.

В ведении Комитета находятся также вопросы, связанные с техническими проблемами незаконного захвата воздушных судов, вооруженных нападений на воздушном транспорте.

Комитет может рекомендовать Совету, а в некоторых вопросах даже инициировать принятие стандартов, рекомендаций и процедур, направленных на предотвращение актов незаконного вмешательства в оперативную деятельность гражданской авиации. Примером этого может служить создание приложения 17 "Защита Международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения".

Секретариат ИКАО, во главе которого стоит Генеральный секретарь, - главное исполнительное должностное лицо организации, назначаемое Советом ИКАО, включает пять специализированных управлений по аналогии с комитетами Совета.

Функции Секретариата заключаются в обеспечении работы сессии Ассамблеи, комитетов и комиссий ИКАО, сборе и обобщении информации по проблемам международной гражданской авиации, обеспечении связей с государствами - членами ИКАО, организации текущей работы ИКАО, подготовке и издании документации, переводах и т.д.

Рабочими органами Секретариата являются также представительства ИКАО в различных регионах мира.

Постоянным местом пребывания ИКАО избрана Канада (Монреаль). Юридическим основанием нахождения штаб-квартиры на территории Канады является специальное соглашение о статусе ИКАО на территории Канады, заключенное Советом ИКАО и правительством Канады.

Согласно этому соглашению и главе X Конвенции определен статус Генерального секретаря и персонала Секретариата. Политика набора персонала, конкретные требования к сотрудникам и т.п. первоначально были определены в Кодексе службы ИКАО.

#### 2.2.2. Стандарты. Рекомендуемая практика. Процедуры ИКАО. Их влияние на безопасность воздушного транспорта

В основополагающих актах ИКАО, в том числе Чикагской конвенции, разработаны и юридически закреплены правовые инструменты и процедуры их применения, с помощью которых эта международная организация проводит в жизнь свои решения.

Для содействия государствам в обеспечении максимально возможной степени единообразия правил, стандартов, процедур в области гражданской авиации на ИКАО возлагается разработка, согласование, утверждение и доведение до государств международных стандартов, рекомендуемой практики и процедур для использования их в национальном законодательстве государств.

Правовую основу этого аспекта деятельности ИКАО определяет статья 37 Чикагской конвенции, в которой зафиксировано, что "каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее".

Для реализации этой цели ИКАО было предоставлено право принимать, при необходимости изменять международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, которые касаются:

- систем связи и аэронавигационных средств;
- характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- правил полетов и практики управления воздушным движением;
- присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- годности воздушных судов к полетам;
- регистрации воздушных судов;

- сбора метеорологической информации и обмена ею;
- бортовых журналов и аэронавигационных карт и схем;
- таможенных и иммиграционных процедур;
- воздушных судов, терпящих бедствие;
- расследования авиационных происшествий.

Кроме того, ИКАО может время от времени включать в указанный перечень другие вопросы, касающиеся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации.

Внедрение стандартов и рекомендуемой практики в национальную практику государств - очень сложная и трудоемкая задача, так как это связано прежде всего с различными политическими, экономическими, географическими, этническими и т.п. особенностями каждого государства. Именно поэтому для упрощения задачи стандарты и рекомендуемая практика оформлены в виде приложений к Чикагской конвенции. В настоящее время действует 18 приложений.

По мере появления перед гражданской авиацией различных проблем на разных этапах ее развития возникала необходимость их правового регулирования. Соответственно, по мере необходимости создавались новые приложения либо вносились необходимые поправки к старым стандартам и рекомендуемой практике. Таким образом, происходило и происходит постоянное обновление действующей нормативной базы ИКАО. Так, приложения 1 - 3 и 5, 6 были приняты Советом еще в 1948 году, все остальные - в последующие годы.

Возникновение воздушного терроризма, угоны воздушных судов вызвали необходимость четкого регламента с целью защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, которым и явилось приложение 17 - Защита Международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения.

При принятии адекватных решений по вводу в действие или упразднению того или иного правила деятельность ИКАО базируется главным образом на статистическом материале, предоставляемом различными странами. Так, статья 67 Чикагской конвенции прямо обязывает государства предоставлять по определенной форме статистические данные о деятельности национальной гражданской авиации по выполнению международных воздушных сообщений.

Кроме стандартов и рекомендаций существуют процедуры - особый вид правил, которые появились позднее. В практике ИКАО они появились на этапе, когда стало ясно, что по некоторым вопросам деятельности авиации и использованию воздушного пространства требуется более детальная регламентация. Процедуры проходят под грифом "Doc. ...". Например, Doc. 4444 называется "Правила полетов и обслуживания воздушного движения", Doc. 9376 - AN/914 - "Подготовка руководства по производству полетов" и т.д.

Стандарты, рекомендуемая практика, процедуры в своей совокупности образуют систему правил, внедрение которых в национальную практику государств обеспечивает унификацию действующих правил в международном масштабе.

Чтобы еще больше обеспечить решение этой задачи, Совет ИКАО в большинстве случаев формулирует тексты этих актов таким образом, чтобы они могли быть включены в национальные нормативные акты без существенных изменений текста.

Несмотря на то что стандарты, рекомендуемая практика и процедуры, содержащиеся в указанных документах, имеют статус рекомендаций, между ними существует четкая иерархия.

Стандарты содержат высшие эталонные требования, ориентированные прежде всего на безопасность полетов и авиационную безопасность. Они не предназначены для непосредственного использования при производстве полетов экипажами гражданских воздушных судов и в процессе деятельности авиационного персонала при обеспечении полетов. Их адресатами являются государства и их специально уполномоченные органы в области гражданской авиации.

Если стандарт относится к правилам, соблюдение которых считается необходимым, то использование рекомендуемой практики признается желательным.

Таким образом, стандартом признается любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, летным характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признано необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного движения, а его соблюдение - обязательным для всех государств - членов ИКАО.

Рекомендуемая практика - те же требования, что и в понятии "стандарт", но их единообразное применение признано желательным и к соблюдению их будут стремиться государства - члены ИКАО.

Процедуры в иерархии нормативных актов ИКАО с точки зрения их обязательности стоят ниже

рекомендуемой практики и, соответственно, принимаются Советом ИКАО упрощенным порядком.

Все указанные выше правила ИКАО могут быть приняты или не приняты государствами - членами ИКАО, что не является нарушением Чикагской конвенции. Так, статья 38 Чикагской конвенции предусматривает, что в случае расхождения национальных правил с правилами ИКАО Договаривающиеся государства должны уведомлять установленным способом Совет ИКАО, который, в свою очередь, информирует об этом другие государства.

Сегодня авторитет ИКАО в области обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности настолько высок, что государства стремятся выполнять технико-юридические предписания ИКАО досконально путем введения их в национальное законодательство.

### 2.3. Международные авиационные организации Европы и других государств

В Европе действуют несколько организаций, занимающихся вопросами безопасности полетов. В первую очередь следует отметить Европейскую конференцию гражданской авиации, членами которой стали 42 государства. Ее ассоциированный член - Объединенное авиационное ведомство европейских стран (JAA). Сейчас осуществляется переход от системы JAA к Европейскому агентству безопасности полетов (EASA), созданному несколько лет назад. К числу задач EASA относится разработка и принятие Совместных авиационных требований европейских стран и тесное сотрудничество с Федеральным авиационным управлением США в области стандартизации и гармонизации правил безопасности полетов.

Другая важная организация - это Евроконтроль, которая решает основную задачу по созданию "бесшовной" общеевропейской системы организации воздушного движения.

Евроконтроль, учрежденный в 1960 году, осуществляет обеспечение безопасности полетов гражданских и военных воздушных судов. Основными целями Евроконтроля являются:

- осуществление сотрудничества и совместной деятельности всех ее членов в области аэронавигации;
- координация систем аэронавигационного контроля в Европе;
- создание единого Центра управления воздушным движением в целях оптимального использования западноевропейского воздушного пространства;
- реализация Европейской программы гармонизации и интеграции аэронавигационного контроля, выполняемая в сотрудничестве с ЕКАК, и осуществление в ее рамках технического и оперативного анализа европейских систем контроля;
- осуществление исследований и разработок по усовершенствованию аэронавигационного контроля в Европе;
- планирование создания систем гармонизации и интеграции;
- подготовка соответствующих инструкций и рекомендаций;
- разработка компьютерных систем, обеспечивающих точные аэронавигационные данные, чтобы разводить по времени полеты гражданских и военных воздушных судов;
- внедрение и введение в действие стратегии аэронавигационного контроля, достижение сравнимого уровня эффективности функционирования систем путем использования сопоставимых стандартов, спецификаций, процедур;
- организация, координация и проведение исследований и экспериментов по технико-экономическому обоснованию воздушно-наземной интегрированной системы аэронавигационного управления.

Евроконтроль состоит из Постоянной комиссии по обеспечению безопасности аэронавигации и Агентства по безопасности навигации, которая является исполнительным органом Евроконтроля.

Членами Евроконтроля являются 20 государств, в числе которых Австрия, Бельгия, Великобритания, Германия, Греция, Португалия, Франция, Швеция, Швейцария и др.

Штаб-квартира располагается в Брюсселе (Бельгия).

К сожалению, Россия не входит ни в одну из перечисленных структур.

В соответствии с основным принципом о поддержании единого уровня безопасности на воздушном транспорте в Европе создание EASA следует рассматривать как логичный шаг в деле развития результатов, достигнутых системой JAA, и перехода к более гармоничной и эффективной системе на базе принципов, содержащихся в договорах Европейского сообщества. Важное отличие от бывшей системы JAA состоит в том, что страны - члены ЕС больше не имеют права отступать от общих правил,



устанавливать дополнительные требования или заключать договоры с другими странами.

От стран Европейского союза EASA унаследовала функцию сертификации авиационных организаций и изделий. Страны мира внимательно следят за процессом становления EASA и уходом от старой системы JAA, при этом уделяя особое внимание необходимости поддержания определенного профессионального уровня специалистов в процессе формирования Агентства и на его завершающей стадии.

Чтобы не прерывалось действие европейских сертификатов и разрешений, поддерживаются необходимые связи с заинтересованными странами, не членами ЕС, в частности, подписаны двусторонние соглашения между Европейским сообществом и Соединенными Штатами Америки.

Достаточно большое влияние на практику обеспечения безопасности на воздушном транспорте оказывают авиационные власти США в лице Министерства транспорта, Федерального управления гражданской авиации США (FAA) и Управления транспортной безопасности США (TSA).

Заслуживает внимания применение США практики формирования требований к выполнению полетов, надзора за безопасностью полетов, особенно в части инспекторского контроля за иностранными перевозчиками, программа соблюдения принуждения, процедура выдачи разрешения на полет в США и т.п.

Требует серьезного изучения Добровольная программа (FOQA) по сбору и анализу информации в процессе выполнения полетов, которая широко применяется для внутренней оценки перевозчиками США. Это позволяет получить достаточно достоверную информацию по вопросам безопасности полетов.

Заслуживает также внимания сочетание различных мер воздействия - неформальных действий и административных действий (в Российской Федерации может быть использовано при формировании административных регламентов).

#### Контрольные вопросы и задания

1. В каких международных организациях гражданской авиации представлены различные государства?
2. Перечислите наиболее значимые международные неправительственные организации гражданской авиации.
3. Какие цели преследовались при создании Межгосударственного авиационного комитета (МАК)?
4. Обозначьте основные направления деятельности МАК.
5. Как развивались взгляды на задачи, роль международного воздушного права до Чикагской конвенции 1944 года и после?
6. Юридическая основа создания Международной организации гражданской авиации (ИКАО).
7. Каковы основные цели и задачи ИКАО?
8. Охарактеризуйте структуру ИКАО и дайте краткую характеристику каждого из структурных подразделений.
9. Какова юридическая значимость стандартов, рекомендуемой практики, процедур ИКАО?
10. Перечислите порядок группировки стандартов и рекомендуемой практики в приложениях к Чикагской конвенции.
11. Дайте краткую характеристику отдельных приложений к Чикагской конвенции по выбору.
12. Какие ведущие международные авиационные организации Европы занимаются проблемами безопасности полетов?

#### Литература

1. Конвенция о международной гражданской авиации. Чикаго, 1944.
2. Doc. 9734/AN 959. Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. ИКАО, 1999.
3. Положение о Межгосударственном авиационном комитете, регистрация ИКАО, июль 1992.
4. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М., 1989.
5. Петрова Т.В. История международного воздушного права. Становление (период до 1939 г.) // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.
6. Свиркин В.А. Воздушное право. Международное воздушное право (аспект безопасности): Учеб.

пособие. М.: МГТУ ГА, 2008. Ч. I.

7. Соловьева Т.Л. Влияние международных организаций гражданской авиации на формирование нормативной правовой базы обеспечения безопасности воздушного транспорта // Транспортное право. 2008. N 4.

8. Тихонов В.М., Балашов Б.С. Система мирового воздушного транспорта и российская гражданская авиация. М., 1992.

### **Раздел III. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

#### **3.1. Современная концепция безопасности полетов**

Как уже отмечалось ранее, проблемы безопасности полетов появились с момента первого полета на воздушном судне.

Именно с этого момента возникли различные теории обеспечения безопасности полетов.

Следует отметить, что, несмотря на то что полное недопущение авиационных происшествий является крайне желательным, добиться 100% уровня безопасности практически невозможно. Несмотря на все предпринимаемые усилия по предотвращению отклонений и ошибок, они все же будут происходить, так как любая искусственно созданная система, особенно связанная с человеческой деятельностью, не может считаться безопасной, т.е. свободной от риска.

Принятый ранее подход к обеспечению безопасности полетов предполагает детальную регламентацию всех сторон деятельности авиационного персонала и контроль за соблюдением постоянно усложняющихся нормативных требований. Такой подход позволил к концу 80-х годов выровнять динамику авиационных происшествий в мире. Однако происшествия продолжали и продолжают иметь место несмотря на созданную "современную" систему правил и нормативных актов.

Вся система обеспечения безопасности полетов была сориентирована на исключение повторов нежелательных событий по аналогичным причинам. При этом усилия мирового авиационного сообщества были направлены на обеспечение соблюдения минимальных стандартов, а не на определение и юридическое закрепление наилучшей практики эксплуатации или наиболее предпочтительных (желательных) стандартов.

Статистика показывает, что при частоте происшествий с человеческими жертвами равной десять в минус шестой степени (одно происшествие с человеческими жертвами на миллион полетов) применение указанного подхода с целью дальнейшего повышения уровня безопасности полетов является весьма проблематичным.

Безопасность полетов всегда была основной составляющей в деятельности гражданской авиации. Это недвусмысленно отражено в статье 44 Чикагской конвенции, которая прямо определяет ответственность ИКАО "за обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире".

На протяжении всей деятельности ИКАО стремится разработать адекватные меры обеспечения безопасности полетов.

В настоящее время обеспечение безопасности в большей степени рассматривается не как явление постфактум, с которым соглашаются и вырабатывают меры предотвращения, а как событие, непрерывно связанное с контролем факторов риска. Отсюда возникает необходимость изменения ранее принятого понятия безопасности.

Под безопасностью понимается состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесение ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска.

Требования ИКАО предусматривают разработку и принятие государствами Программы обеспечения безопасности полетов в целях достижения принятого уровня безопасности при производстве полетов. Каждое из государств должно установить свой приемлемый уровень безопасности полетов.

В настоящее время концепция Программы обеспечения безопасности и Системы управления безопасностью полетов (СУБП) ограничены применением только приложений 6, 11 и 14 Чикагской конвенции. В дальнейшем возможно применение приложений эксплуатационного характера.

Сегодня в каждом государстве, по согласованию между уполномоченными органами и отдельными

эксплуатантами, должны устанавливаться различные приемлемые уровни безопасности полетов. Эти уровни зависят от сложности эксплуатационных условий, самолетно-моторного парка и т.д.

Достаточно важным является соблюдение баланса между программами по обеспечению безопасности и системами управления безопасностью.

Руководством по управлению безопасностью полетов определяется, что под Программой обеспечения безопасности полетов понимается комплекс правил и мер, направленных на повышение уровня безопасности полетов, а под Системой управления безопасностью полетов (СУБП) понимается упорядоченный подход к обеспечению безопасности полетов, включающий необходимые организационные структуры, сферы ответственности, политику и процедуры.

Очень важно с правовой точки зрения отметить, что установление приемлемого уровня (уровней) безопасности для Программы обеспечения безопасности полетов не заменяет нормативные или иные установленные требования и не освобождает государства от их обязательств в рамках Конвенции о Международной гражданской авиации (Дос. 7300) и ее соответствующих положений.

Аналогичным образом установление приемлемого уровня (уровней) безопасности для СУБП не освобождает эксплуатантов от их обязательств, предусмотренных соответствующими национальными нормативными положениями, а также от обязательств, вытекающих из Конвенции о Международной гражданской авиации (Дос. 7300).

С точки зрения правового регулирования роль ИКАО продолжает заключаться в разработке правил и инструктивных указаний по безопасному выполнению международных полетов, а также в содействии планированию и развитию воздушного транспорта. Эта задача продолжает в основном решаться путем разработки стандартов и рекомендуемой практики (САРПС), которые содержатся в приложениях к Чикагской конвенции и отражают наилучший эксплуатационный опыт государств. В правилах аэронавигационного обслуживания (ПАНС) приводится описание практики, выходящей за рамки САРПС, когда для обеспечения безопасности и эффективности полетов желательна определенная степень единообразия в международном масштабе.

Очень важной составляющей процесса обеспечения безопасности полетов с учетом новых современных подходов является постоянное обновление нормативных положений, регулирующих безопасность полетов в гражданской авиации.

При определении приемлемого уровня безопасности и реализации самой Программы обеспечения безопасности пересекаются интересы большого количества физических и юридических лиц. К ним в первом приближении можно отнести:

- авиационных специалистов (члены экипажа, диспетчеры УВД, инженеры по техническому обслуживанию и т.д.);
- владельцев и эксплуатантов воздушных судов;
- изготовителей гражданских воздушных судов, двигателей, комплектующих и т.д.;
- авиационные регулирующие уполномоченные органы;
- международные авиационные организации;
- профессиональные ассоциации и союзы;
- агентства по расследованию;
- пассажиров и т.д.

Именно поэтому предстоит значительная работа юридического плана по созданию нормативной правовой базы, учитывающей интересы всех участников процесса.

Одним из главных факторов современного подхода к обеспечению безопасности РУБП определяет необходимость соблюдения корпоративной культуры безопасности, "которая способствует применению безопасной практики, поощряет сообщение информации, касающейся безопасности полетов, и активно влияет на управление безопасностью полетов при таком же внимании к результатам, как и в случае управления финансами".

### 3.2. Современные подходы и методы оценки деятельности авиационных компаний

Стремительное развитие международных перевозок тесно связано с ростом числа авиакомпаний, технологическим совершенствованием авиатранспорта. В эксплуатацию вводятся новые модели воздушных судов, спецтехники и различных механизмов, которые обслуживают летный парк.

Несмотря на различные специфические качества, связанные с объектами регулирования, с географическими, национальными, культурными особенностями стран, в основу Программ по

обеспечению безопасности полетов различных государств положено признание, что единственными стандартами международного уровня, на основе которых должна проводиться оценка деятельности авиационных компаний, могут быть только Стандарты ИКАО, описанные в приложениях 1 - 18.

Именно поэтому все программы аудита (проверок) безопасности деятельности авиапредприятий, объектов инфраструктуры гражданской авиации (SAFA, LOSA, IOSA и т.д.) должны быть целиком сопряжены с приложениями Чикагской конвенции.

Примером такого подхода является объединение ИАТА всех существующих программ аудита (проверки) безопасности эксплуатационной деятельности авиапредприятий путем создания признанной на международном уровне системы параметров оценки безопасности авиаперевозок (IOSA). Разные страны к решению этого вопроса подходили по-своему, создавая различные системы сертификации, аудита, проверок, лицензирования и т.д. Сегодня в каждой стране, в том числе в Российской Федерации, имеется своя система обеспечения безопасности деятельности авиационных предприятий. IOSA - это программа, составленная из определенных чек-листов, подходов и технологий, которые были обработаны и отобраны из аудиторских программ безопасности множества стран. Был учтен опыт ведущих авиакомпаний США, Европы, России и других стран. После широкого представления программы мировой общественности и получения положительных отзывов ИАТА рекомендовала эту программу в качестве обязательной для всех членов Ассоциации. Были установлены сроки, в которые авиакомпании - члены ИАТА должны были пройти сертификации, чтобы подтвердить свое членство в Ассоциации.

Стандарт IOSA четко структурирован по видам авиационной деятельности: организация и система управления, производство полетов, организационное обеспечение полетов, техническое обслуживание, cabinный экипаж, наземное обслуживание, грузовые операции и авиационная безопасность.

Стандарт IOSA во многом базируется на общем семействе стандартов системы менеджмента качества ISO 9000:2000.

Стандарты IOSA существенно отличаются от принятой в России системы оценивания уровня безопасности эксплуатанта. Российская система не столь детализирована и формализована, в ней нет четко прописанных обязательных требований по всем направлениям деятельности авиакомпаний на всех уровнях, вплоть до конкретного исполнителя. По сравнению с другими странами в России разработано и принято крайне мало Федеральных авиационных правил; нормативная база существует в виде разрозненных документов, которые неоднозначны, а иногда и конфликтуют друг с другом.

Примером того, насколько подробно составлена проверка, служит очень обширный Стандарт медицинских показаний, по которым пилоты могут быть отстранены от полетов. Некоторые пункты содержат по десять подпунктов, и если вы не соответствуете хотя бы одному из них, вы не соответствуете всему Стандарту IOSA.

Огромное внимание уделяется построению системы, которая заранее уменьшает риски от влияния человеческого фактора. На сегодня проверочные листы IOSA насчитывают в общей сложности 755 требований и рекомендаций. Все без исключения требования должны быть реализованы в компании.

Для российских авиакомпаний основные трудности при прохождении аудита IOSA обусловлены отличиями российской системы государственного регулирования гражданской авиации от международной и правилами эксплуатации воздушных судов российского производства. У воздушных судов иностранного производства система организации эксплуатации и поддержания летной годности всем понятна и адаптирована под требования стандартов IOSA, но для российских судов существует много своих особенностей. Эти типы воздушных судов проектировались достаточно давно, поэтому они требуют дооборудования под современные требования. Возникают как технические сложности, поскольку не всегда в кабине пилотов и вообще на борту самолета можно найти подходящее место для установки необходимых систем, так и экономические, потому что до конца отработки ресурса этих машин современное дорогостоящее оборудование может не окупиться.

Международная ассоциация воздушного транспорта аккредитовала 7 независимых не входящих в структуру ИАТА аудиторских организаций, находящихся в разных регионах мира, которым делегированы полномочия по осуществлению проверок по системе IOSA.

В настоящее время наиболее предпочтительной для России является Система параметров оценки безопасности перевозок, представленная в программе IOSA. Существует предложение принять в качестве основы национальной системы сертификации деятельности российских авиакомпаний Стандарты IOSA.

Статистика однозначно показывает, что большинство авиационных происшествий происходит вследствие неадекватных действий человека, что означает, что любые улучшения в этой области могут в значительной степени способствовать повышению уровня безопасности полетов.

ИКАО неоднократно на разных уровнях обращалась к этой проблеме. Так, на Ассамблее ИКАО 1986 года была принята Резолюция А26-9, которая в значительной степени связала безопасность полета и человеческий фактор. Эта Резолюция определила в дальнейшем стратегию решения вопросов безопасности в этом направлении. Так, Аэронавигационная комиссия в контексте этой Резолюции сформулировала четкую цель - "способствовать повышению безопасности авиации и с этой целью более широко информировать государства о роли человеческого фактора для осознания ими важности его учета при производстве полетов воздушных судов гражданской авиации...".

На уровне ИКАО были предприняты конкретные практические шаги, в том числе были разработаны практические пособия, руководства по различным аспектам человеческого фактора и их влиянию на безопасность полетов. К таким актам в первую очередь можно отнести Doc. 9803 AN/761 "Проведение проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (программа LOSA)".

Это руководство представляет собой новейшую информацию по контролированию ошибок, связанных с человеческим фактором, и по разработке мер противодействия им в условиях эксплуатации воздушных судов. Этот акт постоянно обновляется путем внесения изменений и добавлений. В настоящее время в Руководстве сформулирован алгоритм и описана программа контролирования ошибок человека при эксплуатации авиационной техники, которая в мировой практике имеет название "Проведение проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями" (программа LOSA). Хотя первоначально Программа использовалась только для летного состава, в ней нет никаких методологических ограничений для ее распространения на все виды обеспечения полетов, включая службу УВД.

Руководство построено следующим образом.

Глава I посвящена изложению современного взгляда на проблемы безопасности полетов и ошибок человека, по их контролированию в процессе эксплуатации авиатехники. Здесь представлены сведения о ситуации в этой области, предназначенные для понимания необходимости принятия программы LOSA.

Обсуждение методологии программы LOSA проводится во второй главе, где также предлагается возможный вариант ее реализации в рамках авиакомпаний. В этой же главе описывается модель процесса контролирования ошибок экипажем и представлена действенная и удобная для применения на практике классификация используемых в программе ошибок.

В главе III обсуждается процесс изменения состояния безопасности полетов, который должен стать следствием реализации программы LOSA.

В IV главе излагается вариант начального этапа реализации программы LOSA на примере одной из авиакомпаний.

В приложениях А приводятся примеры различных форм бланков для использования в программе LOSA.

В приложении В приведен пример письменного уведомления, направляемого руководством авиакомпании экипажем.

В приложении С дан перечень рекомендуемой литературы и справочных материалов.

Одним из основных достоинств программы LOSA является то, что в основе ее реализации применяется современная концепция обеспечения безопасности полетов.

Анализ указанного подхода позволяет заключить, что оценить влияние человеческого фактора на удачи и неудачи в авиации можно гораздо лучше путем мониторинга действий оператора в нормальных условиях, чем путем расследования авиационных происшествий и инцидентов.

Программа проверок безопасности полетов при производстве полетов авиакомпаниями (LOSA) является средством постоянного мониторинга действий членов экипажа в нормальных условиях.

Одним из требований безопасного развития гражданской авиации является требование, чтобы вся деятельность гражданской авиации осуществлялась в соответствии с минимальными эксплуатационными стандартами, процедурами и практикой, получившими международное признание. В 1996 году Европейская конференция по гражданской авиации (ЕКГА) приступила к реализации программы "Оценка безопасности иностранных воздушных судов (SAFA)", основанной на изложенных выше требованиях.

В рамках выполнения указанной программы все воздушные суда иностранных авиакомпаний, выполняющие полеты в страны Европы, подлежат инспекторской проверке (перронному контролю) на предмет соответствия требованиям обеспечения безопасности полетов, содержащимся в международных стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО.

Одной из причин появления указанной Программы явилось то, что в 90-е годы часто наблюдались случаи, когда в европейские страны выполнялись полеты на гражданских воздушных судах,

оборудование и оснащение которых не отвечали современным требованиям в части, касающейся обеспечения безопасности полетов.

Одним из основных принципов инспекторских проверок является принцип возможности проверки любого воздушного судна на перроне по установленной схеме и в соответствии с установленными процедурами, которые являются едиными для государств - членов ЕКГА. Проверке подлежат главным образом документы членов экипажа, наличие и состояние обязательного оборудования кабины, фактическое состояние воздушного судна, коммерческая загрузка, судовая и полетная документация.

Учитывая огромный объем предстоящей работы, инспекторская проверка может быть проведена или по случайному выбору, или в соответствии с определенными направлениями.

Инспекторские проверки проводит специально обученный инспекторский персонал, имеющий соответствующую подготовку и сертификаты, на основе карт инспекторской проверки воздушного судна на перроне. Результаты проверки и обнаруженного при ее проведении несоответствия международным стандартам должны быть отражены в отчете об инспекторской проверке воздушного судна.

В зависимости от обнаруженных несоответствий и их влияния на безопасность полета может быть принято решение о возможности дальнейшей эксплуатации воздушного судна.

### 3.3. Краткая характеристика приложений к Чикагской конвенции

Как отмечалось ранее, все процедуры оценки деятельности авиационных компаний базируются на установлении соответствия выполнения полетов, всех видов обеспечения полетов и пр. приложениям Чикагской конвенции.

Принятые Советом ИКАО Стандарты и Рекомендуемая практика по предмету регулирования сгруппированы в 18 приложениях к Чикагской конвенции. Приложения содержат принятые и вступившие в силу Стандарты и Рекомендуемую практику, Добавления, которые являются частью изложенных правил, и определения терминов, используемых в приложениях. Эти термины, не имея самостоятельного юридического статуса, позволяют единообразно трактовать материал, изложенный в приложениях.

Приложение 1. **"Требования к личному составу гражданской авиации при выдаче свидетельств"**. Определяются требования к квалификации, необходимые для получения свидетельств членов экипажа воздушного судна и наземного персонала, а также устанавливаются медицинские требования для получения этих свидетельств (например, командир корабля - до 60 лет, штурман - без ограничений).

Приложение 2. **"Правила полетов"**. Определяет общие правила полетов в целях обеспечения их безопасности, правила визуальных полетов, правила полетов по приборам.

Приложение 3. **"Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации"**. Определяет требования к метеорологическому обслуживанию международной аэронавигации и органам, обеспечивающим это обслуживание.

Приложение 4. **"Аэронавигационные карты"**. Определяет требования к аэронавигационным картам, необходимым для выполнения международных полетов воздушных судов.

Приложение 5. **"Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях"**. Определяет размерность единиц, используемых в двухсторонней связи воздушных судов с землей. В этом приложении приводится таблица единиц измерения (3 системы), используемых в ИКАО.

Приложение 6. **"Эксплуатация воздушных судов"**. Определяются минимальные требования к выполнению полетов при регулярном и нерегулярном международном воздушном сообщении, а также по производству любых полетов авиации общего назначения (за исключением выполнения авиационных специальных работ), обязанности командира воздушного судна.

- Часть I. **"Международный коммерческий воздушный транспорт"**.

- Часть II. **"Международная авиация общего назначения"**.

- Часть III. **"Международные полеты вертолетов"**.

Приложение 7. **"Государственные и регистрационные знаки воздушных судов"**. Определяются минимальные требования к маркировке для указания принадлежности и регистрационных знаков воздушных судов, а также порядок регистрации и выдачи свидетельств на воздушные суда.

Приложение 8. **"Летная годность воздушных судов"**. Определяет минимальный уровень летной годности воздушных судов, который необходим для признания государствами - членами ИКАО сертификатов летной годности других государств, воздушные суда которых выполняют полеты над

территорией этих государств или над их территориальными водами, а также единую форму выдачи сертификатов и проведения инспекций.

Приложение 9. **"Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках"**. Определяет требования в отношении паспортно-визового и санитарно-карантинного контроля, таможенных формальностей, формальностей при въезде, выезде и транзите пассажиров, а также оформления порядка прибытия и убытия воздушных судов.

Приложение 10. **"Авиационная электросвязь"**. Определяет требования к посадочным и трассовым радионавигационным средствам, а также рассматривает системы связи и порядок использования радиочастот.

- Том I. **"Средства связи"**.

а) Часть 1. **"Оборудование и системы"**.

б) Часть 2. **"Распределение радиочастот"**.

- Том II. **"Процедуры связи"**.

Приложение 11. **"Обслуживание воздушного движения"**. Определяет общие требования к обслуживанию воздушного движения, виды обслуживания воздушного движения, требования к диспетчерскому и полетно-информативному обслуживанию воздушного движения, аварийному оповещению, к делению воздушного пространства на верхнее и нижнее, потребности в средствах связи и каналах, объему метеорологической информации, порядку обозначения воздушных трасс, маршрутов входов и выходов.

Приложение 12. **"Поиск и спасание"**. Устанавливает принципы создания и работы служб поиска и спасания Договаривающегося государства, а также организации взаимодействия с аналогичными службами соседних государств, порядок и сигналы, оформление документов, права и обязанности должностных лиц при проведении поиска.

Приложение 13. **"Расследование летных происшествий"**. Устанавливает общие принципы расследования авиационных происшествий, ответственности и обязанности государств в отношении проведения расследования и предоставления информации об авиационных происшествиях, состав комиссий, их полномочия, порядок составления отчетов о расследовании.

Приложение 14. **"Аэродромы"**. Содержит стандарты и рекомендации, определяющие требования к физическим характеристикам аэродромов и оборудованию, которое должно быть обеспечено на аэродромах, используемых для международного воздушного сообщения.

Приложение 15. **"Службы аэронавигационной информации"**. Определяет общие требования к аэронавигационной информации, формам ее предоставления и функциям органов, обеспечивающих ее.

Приложение 16. **"Охрана окружающей среды"**.

- Том I. **"Авиационный шум"**. Устанавливаются общие требования к максимально допустимому уровню авиационных шумов при сертифицировании воздушных судов по шуму, условия выдачи сертификатов летной годности, излагаются эксплуатационные методы снижения шума.

- Том II. **"Эмиссия авиационных двигателей"**. Устанавливаются нормы и требования по вопросам авиационного топлива при сертифицировании авиационных двигателей по эмиссии СО и другие необходимые технические условия.

Приложение 17. **"Защита Международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения"**. Устанавливает стандарты и рекомендации в отношении административных и организационных мер пресечения актов незаконного вторжения.

Приложение 18. **"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"**. Дана классификация опасных грузов. Устанавливаются ограничения по перевозке опасных грузов по воздуху, требования к их упаковке и маркировке, обязанности грузоотправителя и перевозчика.

#### Контрольные вопросы и задания

1. Охарактеризуйте историю и эволюцию представлений относительно обеспечения безопасности полетов.

2. Какова роль ИКАО в разработке нормативно-правовой базы обеспечения безопасности полетов?

3. Правовые основы создания системы управления безопасностью полетов.

4. Оцените значение приложений к Чикагской конвенции при формировании программы аудита безопасной деятельности авиапредприятия.

5. Правовое обеспечение деятельности системы IOSA.

6. Предпосылки возникновения программы SAFA. Оценка безопасности иностранных воздушных

судов.

7. Охарактеризуйте порядок взаимодействия инспекторского состава экипажей ГВС (представителей авиакомпаний) в процессе перронного контроля.

8. Дайте характеристику (правовой статус) Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБОП).

#### Литература

1. Материалы 37 Ассамблеи ИКАО. Сентябрь - октябрь 2010 г.
2. Дос. 8335. Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора. ИКАО, 2001.
3. Дос. 9735. Руководство по проведению проверок, организации контроля за обеспечением безопасности полетов. ИКАО, 2000.
4. Дос 9859/AN460. Руководство по управлению безопасностью полетов, 2009.
5. Руководство по стандартам IOSA, 2007.
6. Проект ИКАО-МАК RER/01/901. Типовые правила выдачи свидетельств авиационному персоналу (для стран СНГ), 2005.
7. Право Европейского союза: Учебник для вузов / Под ред. С.Ю. Кашкина. М.: Юрист, 2003.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ в действующей редакции.
9. Елисеев Б.П., Свиркин В.А. Правовое обеспечение оценки безопасной деятельности авиационных компаний в условиях рынка // Транспортное право. 2008. N 4.

---

КонсультантПлюс: примечание.

Статья В.А. Свиркина "Правовые основы управления безопасностью полетов" включена в информационный банк согласно публикации - "Транспортное право", 2009, N 1.

---

10. Свиркин В.А. Правовые основы управления безопасностью полетов // Гражданская авиация на современном этапе развития науки, техники и общества: Доклад на междунар. научн.-техн. конференции, 22 - 23 апреля 2008 г.

#### ПРИЛОЖЕНИЕ

##### КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ <\*>

(Чикаго, 7 декабря 1944 года)

(Извлечение)

-----  
<\*> Преамбула, статьи 1, 2, 5 - 7, 9, 12, 13, 16 - 20, 26, 29, 31 - 34, 37 - 44, 77, 80, 96 не приводятся.

##### КОНВЕНЦИЯ от 12 октября 1929 года ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК

(Извлечение)

Глава I. Предмет - Определения

#### Статья 1

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к



бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

Согласно ст. 1 Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующего параграфа изложен в новой редакции.

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению Сторон, место определения и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон, либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это Государство не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

Согласно ст. 1 Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующего параграфа изложен в новой редакции.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных воздушных перевозчиков, почитается образующей с точки зрения применения настоящей Конвенции единую перевозку, если она рассматривалась Сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

## Статья 2

Согласно ст. II Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции.

1. Конвенция применяется к перевозкам, совершенным государством или другими публично-правовыми юридическими лицами, отвечающим условиям, предусмотренным в статье 1.

2. Настоящая Конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

## Глава II. Перевозочные документы

### Раздел I. Проездной билет

## Статья 3

Согласно ст. III Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции.

1. При перевозке пассажиров должен выдаваться билет, содержащий:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление о том, что если пассажир совершает поездку, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика в случае смерти или ранения лица, а также при утере или повреждении багажа.

2. Проездной билет будет являться свидетельством заключения договора о перевозке и его условий. Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияют ни на существование, ни

на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако если с согласия перевозчика пассажир принят на борт самолета без выдачи ему проездного билета или если билет не содержит уведомления, требуемого параграфом 1 в) настоящей статьи, то перевозчик не будет иметь права ссылаться на положения статьи 22.

## Раздел II. Багажная квитанция

### Статья 4

Согласно ст. IV Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции.

1. При перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться багажная квитанция, которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 статьи 3, должна содержать:

а) указание места отправления и места назначения;

б) если места отправления и назначения находятся на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого Государства, указание по крайней мере одной такой остановки;

в) уведомление о том, что если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения багажа.

2. Багажная квитанция будет до доказательства противного являться свидетельством регистрации багажа и условий договора о перевозке. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияют ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил настоящей Конвенции. Однако если перевозчик примет на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция (если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, соответствующий положениям параграфа 1 в) в статье 3 не содержит уведомления, требуемого параграфом 1 в) настоящей статьи, то он не будет иметь права ссылаться на положения параграфа 2 статьи 22.

## Глава III. Ответственность перевозчика

### Статья 17

Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время всяких операций при посадке и высадке.

### Статья 18

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки.

2. Воздушная перевозка, по смыслу предыдущего абзаца, охватывает период, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома.

3. Период воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки.

### Статья 19

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие опоздания при воздушной перевозке пассажиров, багажа или товаров.

## Статья 20

1. Перевозчик не несет ответственности, если он докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда или что им было невозможно их принять.

Согласно ст. X Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст параграфа 2 опущен.

## Статья 21

В случае если перевозчик докажет, что вина лица, потерпевшего вред, была причиной вреда или содействовала ему, суд может, согласно постановлению своего собственного закона, устранить или ограничить ответственность перевозчика.

## Статья 22

Согласно ст. XI Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции.

1. При перевозке пассажиров ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой двести пятьдесят тысяч франков. В случае если согласно закону суда, в котором вчинен иск, возмещение может быть установлено в виде периодических платежей, эквивалентная капитализированная сумма указанных платежей не может превышать двухсот пятидесяти тысяч франков. Однако посредством особого Соглашения перевозчик и пассажир могут установить и более высокий предел ответственности.

2. а) При перевозке зарегистрированного багажа и товаров ответственность перевозчика ограничивается суммой в двести пятьдесят франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения.

б) В случае утери, повреждения или задержки части зарегистрированного багажа или товаров, или какого-либо предмета, входящего в их состав, вес, который должен приниматься во внимание при определении суммы, которой ограничивается ответственность перевозчика, должен быть только общим весом указанного веса или мест. Однако когда утеря, повреждение или задержка зарегистрированного багажа или груза или какого-либо предмета, входящего в их состав, сказываются на стоимости других мест, включенных в ту же самую багажную квитанцию или в тот же самый воздушно-перевозочный документ, то общий вес такого места или мест должен также приниматься во внимание при определении предела ответственности.

3. В отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, ответственность перевозчика ограничивается пятью тысячами франков с пассажира.

4. Пределы, установленные настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом. Вышеуказанное положение не будет применяться, если сумма, присужденная за возмещение вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает суммы, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

5. Суммы, указанные во франках в настоящей статье, будут рассматриваться как относящиеся к валютной единице, состоящей из шестидесяти пяти с половиной миллиграммов золота пробы девятьсот тысячных. Эти суммы могут переводиться в национальную валюту в округленных цифрах. Перевод сумм в национальную валюту, не имеющую золотого содержания, в случае судебных разбирательств будет

производиться в соответствии с золотой стоимостью таких валют на дату судебного решения.

## Статья 23

1. Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же установлению предела ответственности, меньшего чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции.

Согласно ст. XII Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст ст. 28 дополнен параграфом 2.

2. Параграф 1 настоящей статьи не применяется к положениям, касающимся утери или вреда, происшедших в результате свойственного перевозимому грузу недостатка, качества или порока.

## Статья 24

1. В случаях, предусмотренных в статьях 18 и 19, иск об ответственности на каком бы то ни было основании может быть предъявлен лишь в согласии с условиями и пределами, предусмотренными настоящей Конвенцией.

2. В случаях, предусмотренных в статье 17, также применяются постановления предыдущего абзаца, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право искать, и для их соответственных прав.

## Статья 25

Согласно ст. XIII Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции.

Пределы ответственности, установленные в статье 22, не будут применяться, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или упущения перевозчика или поставленных им лиц, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред: при условии что в случае такого действия или упущения поставленного лица будет также доказано, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей.

Согласно ст. XIV Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст Конвенции дополнен следующей статьей.

## Статья 25 А

1. Если иск предъявлен к поставленному лицу перевозчика в связи с вредом, о котором говорится в настоящей Конвенции, то такое поставленное лицо, если оно докажет, что оно действовало в пределах своих служебных обязанностей, будет иметь право ссылаться на ограничения ответственности, на которые имеет право ссылаться сам перевозчик на основании статьи 22.

2. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика и с поставленных им лиц, не должна в этом случае превышать указанного предела.

3. Положения параграфов 1 и 2 настоящей статьи не будут применяться, если будет доказано, что вред явился результатом действия или упущения поставленного лица, совершенных с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого может быть причинен вред.

## Статья 26

1. Получение багажа и товаров получателем без возражений составит предположение, впредь до доказательства противного, что товары были доставлены в надлежащем состоянии и согласно

перевозочному документу.

Согласно ст. XV Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст параграфа 2 изложен в новой редакции.

2. В случае причинения вреда лицо, имеющее право на получение груза, должно направить перевозчику возражение немедленно по обнаружении вреда и самое позднее в течение семи дней со дня получения багажа и четырнадцати дней со дня получения товаров. В случае опоздания протест должен быть произведен не позднее чем через 21 день, считая со дня, когда багаж или груз были переданы в его распоряжение.

3. Всякое возражение должно быть осуществлено путем оговорки, нанесенной на перевозочный документ, или иного письменного сообщения, отправленного в срок, установленный для этого возражения.

4. При отсутствии возражения в установленные сроки никакие иски против перевозчика не принимаются, кроме случаев обмана со стороны последнего.

## Статья 27

В случае смерти должника, иск об ответственности, в пределах, предусмотренных настоящей Конвенцией, предъявляется к его правопреемникам.

## Статья 28

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в пределах территории одной из Высоких Договаривающихся Сторон либо в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо перед судом места назначения.

2. Процедура определяется законом суда, в котором вчинен иск.

## Статья 29

1. Иск об ответственности должен быть возбужден, под страхом утраты права на иск, в течение двух лет с момента прибытия по назначению или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

2. Порядок исчисления срока определяется законом суда, в котором вчинен иск.

## Статья 30

1. В случаях перевозок, регулируемых определением третьего абзаца статьи 1, производимых несколькими последовательными перевозчиками, каждый перевозчик, принимающий пассажиров, багаж или товар, подпадает под действие правил, установленных настоящей Конвенцией, и рассматривается в качестве договаривающейся стороны по договору о перевозке, поскольку этот договор имеет отношение к части перевозки, совершаемой под его контролем.

2. В случае такой перевозки, пассажир или его управомоченные могут возбудить дело лишь против перевозчика, производившего ту перевозку, в течение которой произошел несчастный случай или опоздание, за исключением случая, когда по специальному условию первый перевозчик принял ответственность за весь путь.

3. Если дело идет о багаже или товарах, отправитель может возбудить дело против первого перевозчика, и получатель, имеющий право на получение, - против последнего; и тот и другой могут, кроме того, искать с перевозчика, совершавшего перевозку, в течение которой произошли уничтожение, утеря, повреждение или задержка. Эти перевозчики будут нести солидарную ответственность перед отправителем и получателем.

## Глава V. Общие и заключительные постановления

## Статья 32

Являются недействительными всякие оговорки договора о перевозке и всякие особые соглашения, предшествовавшие причинению вреда, которыми стороны отступали бы от правил настоящей Конвенции, либо путем определения подлежащего применению закона, либо путем изменения правил о подсудности. Однако при перевозке товаров в пределах настоящей Конвенции допускается условие о третейском разбирательстве, если третейское разбирательство должно происходить в тех местностях, на которые распространяется компетенция судов, предусмотренных в статье 28 абзац 1.

#### Статья 33

Ничто в настоящей Конвенции не может помешать перевозчику отказаться от заключения договора о перевозке или устанавливать правила, не противоречащие постановлениям настоящей Конвенции.

#### Статья 34

Согласно ст. XVI Протокола о поправках к настоящей Конвенции, текст следующей статьи изложен в новой редакции.

Положения статей с 3 по 9 включительно, касающиеся перевозочных документов, не будут применяться в случае перевозки, осуществляемой при исключительных обстоятельствах вне всяких нормальных операций по воздушной эксплуатации.

#### Статья 35

Когда в настоящей Конвенции речь идет о днях, то подразумеваются дни непрерывной последовательности, а не рабочие дни.

#### Статья 40 А

1. В параграфе 2 статьи 37 и в параграфе 1 статьи 40 выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает "Государство". Во всех других случаях выражение "Высокая Договаривающаяся Сторона" означает Государство, чья ратификация или присоединение к Конвенции вошли в силу и чья денонсация Конвенции не вошла в силу.

2. Для целей настоящей Конвенции слово "территория" означает не только территорию метрополии Государства, но также все другие территории, за внешние отношения которых это Государство несет ответственность.

### **КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЯХ В ОТНОШЕНИИ ПОДВИЖНОГО ОБОРУДОВАНИЯ**

(Кейптаун, 16 ноября 2001 года)

(Извлечение)

Государства - участники настоящей Конвенции, сознавая необходимость приобретения и использования подвижного оборудования, имеющего большую ценность или особое экономическое значение, и оказания содействия в финансировании приобретения и эффективного использования такого оборудования, признавая преимущества лизинга и обеспеченного активами финансирования и желая содействовать таким сделкам путем установления четких правил регулирования, учитывая необходимость обеспечения универсального признания и защиты гарантий, касающихся такого оборудования, желая обеспечить широкие и взаимные экономические выгоды для всех заинтересованных сторон, убежденные в том, что такие правила должны отражать принципы, лежащие в основе лизинга и обеспеченного активами финансирования, и обеспечивать уважение принципа автономии воли сторон в этих сделках, сознавая необходимость установления правовых рамок для международных гарантий в отношении такого оборудования и создания для этой цели международной

системы регистрации для их защиты, принимая во внимание цели и принципы, провозглашенные в существующих конвенциях, относящихся к такому оборудованию, согласились с нижеследующими положениями:

## Глава I. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 1. Определения

В настоящей Конвенции, за исключением случаев, когда обстоятельства требуют иного, следующие термины используются в том значении, которое указано ниже:

а) "соглашение" означает соглашение об обеспечении исполнения обязательства, соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности или соглашение о лизинге;

б) "цессия" означает договор, в соответствии с которым цессионарий наделяется связанными с объектом правами с передачей или без передачи соответствующей международной гарантии, причем независимо от того, был ли этот договор совершен путем предоставления обеспечения;

с) "связанные с объектом права" означают все права на получение платежа или иное исполнение обязательства должником по соглашению, которые обеспечены объектом или связаны с ним;

д) "начало процедур по несостоятельности" означает время, с которого процедуры по несостоятельности считаются начатыми согласно применимому закону о несостоятельности;

е) "потенциальный покупатель" означает покупателя по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности;

ф) "потенциальный продавец" означает продавца по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности;

г) "договор купли-продажи" означает договор о продаже объекта продавцом покупателю, не являющийся соглашением, как оно определено в пункте "а" выше;

h) "суд" означает суд общей юрисдикции, или административный трибунал, или арбитраж, который учрежден Договаривающимися;

і) "кредитор" означает залогодержателя по соглашению об обеспечении исполнения обязательства, потенциального продавца по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности или лизингодателя по соглашению о лизинге;

ј) "должник" означает залогодателя по соглашению об обеспечении исполнения обязательства, потенциального покупателя по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности, лизингополучателя по соглашению о лизинге или лицо, право которого на объект обременено какими-либо иными регистрируемыми внедоговорными правом или гарантией;

к) "управляющий по несостоятельности" означает лицо, наделенное полномочиями управлять реорганизацией или ликвидацией, в том числе назначенное на временной основе, и включает должника во владении, если это разрешено применимым законом о несостоятельности;

l) "процедуры по несостоятельности" означают банкротство, ликвидацию или другие коллективные судебные или административные процедуры, включая временные, при которых активы и хозяйственная деятельность должника подлежат контролю или надзору со стороны суда в целях реорганизации или ликвидации;

m) "заинтересованные лица" означают:

i) должника;

ii) любое лицо, которое с целью обеспечения исполнения какого-либо обязательства в пользу кредитора дает поручительство или предоставляет гарантию по первому требованию, выставляет резервный аккредитив или любой другой документ об обеспечении кредита;

iii) любое другое лицо, имеющее права на объект;

n) "внутренняя сделка" означает сделку одного из типов, перечисленных в подпунктах "а" - "с" пункта 2 статьи 2, если центр основных интересов всех сторон в такой сделке и объект сделки (местонахождение которого определено в соответствии с положениями Протокола) находятся на момент заключения сделки в одном и том же Договаривающемся государстве и если гарантия, созданная сделкой, была зарегистрирована в национальном регистре этого Договаривающегося государства, которое сделало заявление согласно пункту 1 статьи 50;

о) "международная гарантия" означает гарантию, имеющуюся у кредитора, к которой применяется статья 2;

p) "Международный регистр" означает международную службу регистрации, создаваемую для

целей настоящей Конвенции или Протокола;

q) "соглашение о лизинге" означает соглашение, по которому одно лицо (лизингодатель) предоставляет другому лицу (лизингополучателю) право на владение или управление объектом (с правом или без права его покупки) за арендную или иную плату;

r) "национальная гарантия" означает гарантию в отношении объекта, которой обладает кредитор и которая образуется в результате внутренней сделки, подпадающей под заявление, сделанное согласно пункту 1 статьи 50;

s) "внедоговорные право или гарантия" означают право или гарантию, предоставленные по закону Договаривающегося государства, которое сделало заявление согласно статье 39, для обеспечения исполнения обязательства, включая обязательство перед государством, государственной организацией или межправительственной или частной организацией;

t) "уведомление о национальной гарантии" означает зарегистрированное или подлежащее регистрации в Международном регистре уведомление о том, что создана национальная гарантия;

u) "объект" означает объект, относящийся к одной из категорий, к которым применимы положения статьи 2;

v) "ранее существовавшие право или гарантия" означают любого рода право или гарантию в отношении объекта, которые возникли или существовали до даты вступления в силу настоящей Конвенции, определенной в подпункте "а" пункта 2 статьи 60;

w) "возмещение" означает денежные или неденежные поступления, возникающие в результате полной или частичной утраты, физического разрушения объекта или его полной или частичной конфискации, принудительного отчуждения или реквизиции;

x) "условная цессия" означает цессию, которую намереваются совершить в будущем по наступлении заявленного события, независимо от того, имеется ли уверенность в наступлении этого события;

y) "условная международная гарантия" означает гарантию, которую намереваются выдать или предусмотреть в отношении какого-либо объекта как международную гарантию в будущем по наступлении заявленного события (включая возможное приобретение должником какого-либо права на данный объект), независимо от того, имеется ли уверенность в наступлении этого события;

z) "условная продажа" означает продажу, которую намереваются произвести в будущем по наступлении заявленного события, независимо от того, имеется ли уверенность в наступлении этого события;

aa) "протокол" для любой категории объектов и связанных с объектами прав, к которым применяется настоящая Конвенция, означает протокол, действующий в отношении данной категории объектов и связанных с ними прав;

bb) "зарегистрированный" означает занесенный в Международный регистр в соответствии с главой V;

cc) "зарегистрированная гарантия" означает международную гарантию, регистрируемые внедоговорные право или гарантию либо национальную гарантию, указанную в уведомлении о национальной гарантии, которые зарегистрированы в соответствии с главой V;

dd) "регистрируемые внедоговорные право или гарантия" означают внедоговорные право или гарантию, подлежащие регистрации в соответствии с заявлением, переданным на хранение согласно статье 40;

ee) "регистратор" означает в отношении Протокола лицо или орган, определенные в Протоколе или назначенные в соответствии с подпунктом "b" пункта 2 статьи 17;

ff) "правила" означают правила, установленные или утвержденные контролирующим органом согласно Протоколу;

gg) "продажа" означает передачу права собственности на объект в соответствии с договором купли-продажи;

hh) "обеспеченное обязательство" означает обязательство, которое обеспечено соответствующей обеспечительной гарантией;

ii) "соглашение об обеспечении исполнения обязательства" означает соглашение, по которому залогодатель передает или соглашается передать залогодержателю какое-либо право (включая право собственности) на объект в порядке обеспечения исполнения любого существующего или будущего обязательства залогодателя или третьего лица;

jj) "обеспечительная гарантия" означает гарантию, созданную на основании соглашения об обеспечении исполнения обязательства;



кк) "контролирующий орган" означает в отношении Протокола контролирующий орган, упоминаемый в пункте 1 статьи 17;

л) "соглашение о предварительной продаже с резервированием права собственности" означает соглашение о продаже объекта с оговоркой о том, что право собственности на него не переходит до выполнения условия или условий, оговоренных в таком соглашении;

мм) "незарегистрированная гарантия" означает договорную гарантию либо внедоговорное право или гарантию (кроме гарантии, к которой применяется статья 39), которые еще не зарегистрированы, независимо от того, подлежат ли они регистрации в соответствии с настоящей Конвенцией;

нн) "в письменном виде" означает запись информации (включая информацию, переданную с помощью средств электросвязи), которая сделана в материальной или иной форме и может быть впоследствии воспроизведена в материальной форме и которая разумным образом указывает на согласие лица, направившего такую запись.

## Статья 2. Международная гарантия

1. Настоящей Конвенцией определяются порядок и последствия возникновения международных гарантий в отношении отдельных категорий подвижного оборудования и связанных с объектами прав.

2. Для целей настоящей Конвенции международной гарантией в отношении подвижного оборудования является гарантия, возникшая в соответствии со статьей 7, в отношении однозначно идентифицируемого объекта, принадлежащего к одной из категорий объектов, перечисленных в пункте 3 и обозначенных в Протоколе, которая:

а) предоставлена залогодателем по соглашению об обеспечении исполнения обязательства;

б) принадлежит лицу, являющемуся потенциальным продавцом по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности, или

с) принадлежит лицу, являющемуся лизингодателем по соглашению о лизинге.

Гарантия, подпадающая под действие подпункта "а", не подпадает при этом под действие подпункта "б" или "с".

3. В категории объектов, упоминаемых в предыдущих пунктах, входят:

а) планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты;

б) железнодорожный подвижной состав;

с) космические средства.

4. Применимое право определяет вопрос о том, подпадает ли гарантия, к которой применяется пункт 2, под действие подпунктов "а", "б" или "с" указанного пункта.

5. Международная гарантия в отношении объекта распространяется и на возмещение по нему.

## Статья 3. Сфера применения

1. Настоящая Конвенция применяется тогда, когда на момент заключения соглашения, порождающего или предусматривающего международную гарантию, должник находится в Договариваемом государстве.

2. Тот факт, что кредитор находится в государстве, не являющемся Договаривающимся государством, на применимость настоящей Конвенции не влияет.

## Статья 4. Местонахождение должника

1. Для целей пункта 1 статьи 3 должник считается находящимся в каком-либо из Договаривающихся государств:

а) в соответствии с законодательством которого он был учрежден или образован;

б) в котором он имеет зарегистрированное учреждение или предусмотренную законодательством штаб-квартиру;

с) в котором он имеет свой административный центр или

д) в котором он ведет свою хозяйственную деятельность.

2. Ссылка в подпункте "д" предыдущего пункта на место ведения хозяйственной деятельности должника, если он имеет более одного такого места деятельности, означает место ведения основной хозяйственной деятельности или, если он не имеет такого места деятельности, место его обычного пребывания.

## Статья 5. Толкование и применимое право

1. При толковании настоящей Конвенции должны приниматься во внимание ее цели, определенные в преамбуле, ее международный характер и необходимость содействия ее единообразному и упорядоченному применению.

2. Вопросы, которые относятся к сфере действия настоящей Конвенции, но которые в ней не урегулированы непосредственно, должны регулироваться в соответствии с общими принципами, на которых основывается Конвенция, или, при отсутствии таких принципов, в соответствии с применимым правом.

3. Ссылки на применимое право являются ссылками на нормы внутригосударственного права, применимого в силу норм международного частного права, действующих в государстве суда.

4. Если государство состоит из нескольких территориальных единиц, каждая из которых имеет собственные нормы права в отношении подлежащего урегулированию вопроса, и если отсутствуют указания на соответствующую территориальную единицу, территориальная единица, нормы которой подлежат применению, определяется правом этого государства. В отсутствие какой-либо нормы по этому поводу применяется право территориальной единицы, с которой дело связано наиболее тесным образом.

## Глава II. ОБРАЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГАРАНТИИ

### Статья 7. Формальные требования

В соответствии с настоящей Конвенцией гарантия образуется в качестве международной, если соглашение, которое ее создает или предусматривает:

- а) составлено в письменном виде;
- б) относится к объекту, которым имеют право распоряжаться залогодатель, потенциальный продавец или лизингодатель;
- в) позволяет идентифицировать объект в соответствии с Протоколом;
- г) позволяет, применительно к соглашению об обеспечении исполнения обязательства, определить наличие обеспеченных обязательств, но не обязательно содержит указания на сумму или максимальную сумму обеспечения.

## Глава III. СПОСОБЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ ПРИ НЕИСПОЛНЕНИИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

### Статья 8. Способы защиты прав залогодержателя

1. В случае неисполнения обязательства в смысле статьи 11 залогодержатель может в той степени, в какой залогодатель в какой-либо момент согласился с этим, и с учетом любого заявления, которое может быть сделано Договаривающимся государством согласно статье 54, воспользоваться одним или несколькими из нижеперечисленных способов защиты прав:

- а) принять во владение предоставленный ему в порядке обеспечения исполнения обязательства объект или установить контроль над ним;
- б) продать или передать в лизинг любой такой объект;
- в) инкассировать или получить любые доход или прибыль, которые образуются в результате управления таким объектом или его использования.

### Статья 10. Способы защиты прав потенциального продавца или лизингодателя

В случае оговоренного в статье 11 неисполнения обязательства по соглашению о предварительной продаже с резервированием права собственности или по соглашению о лизинге потенциальный продавец или, в зависимости от обстоятельств, лизингодатель может:

- а) с учетом любого заявления, которое может быть сделано Договаривающимся государством согласно статье 54, прекратить действие такого соглашения и вступить во владение любым объектом, к которому относится это соглашение, либо установить контроль над ним или

б) обратиться в суд с ходатайством о вынесении распоряжения, санкционирующего или предписывающего какое-либо из указанных выше действий.

#### Статья 11. Неисполнение обязательства

1. Должник и кредитор могут в любой момент согласовать в письменном виде вопрос о том, какие обстоятельства образуют неисполнение обязательства, или иные основания для возникновения прав и способов защиты прав, указанных в статьях 8 - 10 и 13.

2. В том случае, если должник и кредитор не согласовали этот вопрос, "неисполнение обязательства" для целей статей 8 - 10 и 13 означает такое неисполнение обязательства, какое в значительной степени лишает кредитора того, на что он вправе рассчитывать по соглашению.

### Глава IV. МЕЖДУНАРОДНАЯ СИСТЕМА РЕГИСТРАЦИИ

#### Статья 16. Международный регистр

1. Создается Международный регистр для регистрации:

- а) международных гарантий, условных международных гарантий и регистрируемых внедоговорных прав и гарантий;
- б) цессий и условных цессий международных гарантий;
- в) приобретения международных гарантий путем суброгации в силу закона или по договору в соответствии с применимым правом;
- г) уведомлений о национальных гарантиях;
- д) порядка подчиненности гарантий, упомянутых в любом из предшествующих подпунктов.

2. Для различных категорий объектов и связанных с ними прав могут создаваться различные международные регистры.

### Глава V. ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К РЕГИСТРАЦИИ

#### Статья 18. Условия регистрации

1. В Протоколе и правилах уточняются условия, включая критерии идентификации объекта, необходимые:

- а) для осуществления регистрации (включая положение о предварительной передаче согласия в электронной форме от любого лица, чье согласие требуется согласно статье 20),
- б) для выполнения поисков и выдачи сертификатов о поиске и с учетом этого
- в) для обеспечения конфиденциального характера информации и документов Международного регистра, помимо информации и документов, относящихся к регистрации.

#### Статья 21. Срок действия регистрации

Регистрация международной гарантии остается в силе до ее отмены или до истечения срока, оговоренного при регистрации.

#### Статья 22. Поиск и предоставление информации

1. Любое лицо может при помощи электронных средств осуществить или запросить поиск в Международном регистре информации о зарегистрированных в нем гарантиях или условных международных гарантиях в порядке, установленном в Протоколе и правилах.

2. По получении соответствующего запроса Регистратор в порядке, установленном в Протоколе и правилах, выдает сертификат о поиске в регистре сведений электронными средствами в отношении любого объекта:

а) содержащий всю зарегистрированную информацию о нем с указанием даты и времени регистрации такой информации или

б) констатирующий, что такой информации в Международном регистре не содержится.

3. Сертификат о поиске, выданный согласно предыдущему пункту, указывает, что кредитор,

названный в данных регистрации, приобрел или намеревается приобрести международную гарантию в отношении объекта, но не указывает, является ли зарегистрированная гарантия международной гарантией или условной международной гарантией, даже если это можно установить на основе соответствующих данных регистрации.

## Глава VI. ПРИВИЛЕГИИ И ИММУНИТЕТЫ КОНТРОЛИРУЮЩЕГО ОРГАНА И РЕГИСТРАТОРА

### Статья 27. Правосубъектность; иммунитет

1. Контролирующий орган наделяется международной правосубъектностью, если он до этого еще ею не обладал.

2. Контролирующий орган и его должностные лица и служащие пользуются таким иммунитетом от судебных или административных действий, какой определен в Протоколе.

3. а) Контролирующий орган пользуется освобождением от налогов и такими другими привилегиями, которые могут быть предоставлены по соглашению с государством пребывания.

б) Для целей настоящего пункта "государство пребывания" означает государство, в котором Контролирующий орган имеет свое местонахождение.

4. Имущество, документы, базы данных и архивы Международного регистра являются неприкосновенными и пользуются иммунитетом от ареста либо других судебных или административных действий.

5. Для целей любого требования, направленного против Регистратора на основании пункта 1 статьи 28 или статьи 44, истец имеет право доступа к такой информации и таким документам, какие необходимы истцу для ведения дела по иску.

6. Контролирующий орган может отказаться от неприкосновенности и иммунитета, предоставляемых в соответствии с пунктом 4.

## Глава VII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РЕГИСТРАТОРА

### Статья 28. Ответственность и финансовые гарантии

1. Регистратор несет ответственность за возмещение убытков в связи с ущербом, причиненным какому-либо лицу и непосредственно вытекающим из ошибочных действий или бездействия Регистратора либо его должностных лиц и служащих или из ненадлежащего функционирования международной системы регистрации, за исключением случаев, когда такое функционирование вызвано событием неотвратимого и непреодолимого характера, которое не могло быть предотвращено с помощью наилучших образцов средств, обычно применимых в текущей практике в области проектирования и эксплуатации электронных регистров, включая практику, связанную с резервированием и защитой систем и организацией сети.

2. Регистратор не несет ответственности согласно предыдущему пункту за фактическую неточность данных регистрации, полученных Регистратором или переданных Регистратором в той форме, в какой он получил эти данные, а также за действия или обстоятельства, за которые Регистратор и его должностные лица и служащие не несут ответственности и которые возникли до получения в Международном регистре данных регистрации.

3. Размер компенсации в соответствии с пунктом 1 может быть уменьшен в той мере, в какой лицо, которому нанесен ущерб, причинило такой ущерб или способствовало этому.

4. Регистратор обеспечивает страхование или финансовые гарантии в покрытие ответственности, установленной в настоящей статье, в объеме, определяемом Контролирующим органом в соответствии с Протоколом.

## Глава VIII. ПОСЛЕДСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГАРАНТИИ ДЛЯ ТРЕТЬИХ ЛИЦ

## Глава IX. ЦЕССИЯ СВЯЗАННЫХ С ОБЪЕКТОМ ПРАВ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ГАРАНТИЙ; ПРАВА СУБРОГАЦИИ

## Глава X. ПРАВА ИЛИ ГАРАНТИИ, ЯВЛЯЮЩИЕСЯ ПРЕДМЕТОМ ЗАЯВЛЕНИЙ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

### Статья 39. Права, обладающие преимущественным характером без регистрации

1. Договаривающееся государство может в любое время в сдаваемом на хранение депозитарию Протокола заявлении указать в общем плане или конкретно:

а) те категории внедоговорных прав или гарантий (помимо каких-либо прав или гарантий, к которым применима статья 40), которые в соответствии с законодательством этого государства обладают по отношению к какой-либо гарантии на объект приоритетом, эквивалентным тому приоритету, какой имеет гарантия, принадлежащая обладателю зарегистрированной международной гарантии, и которые имеют преобладающую силу перед зарегистрированной международной гарантией вне зависимости от того, связана ли эта гарантия с процедурами по несостоятельности или нет;

б) что ничто в настоящей Конвенции не влияет на право государства или государственной организации, межправительственной организации или другого частного поставщика общественного обслуживания арестовывать или задерживать объект согласно законодательству данного государства в оплату сумм, причитающихся такой организации или поставщику, прямо относящихся к предоставлению такого обслуживания для указанного объекта или другого объекта.

2. В заявлении, сделанном в соответствии с предыдущим пунктом, может оговариваться, что оно распространяется на категории, которые возникнут после сдачи на хранение такого заявления.

3. Внедоговорные право или гарантия имеют приоритет по отношению к международной гарантии только в том случае, если они относятся к категории, на которую распространяется заявление, сданное на хранение до регистрации такой международной гарантии.

4. Невзирая на положения предыдущего пункта, Договаривающееся государство может при ратификации, принятии, утверждении Протокола или присоединении к нему заявить, что право или гарантия одной из категорий, на которые распространяется заявление, сделанное согласно подпункту "а" пункта 1, имеют приоритет по отношению к международной гарантии, зарегистрированной до даты таких ратификации, принятия, утверждения или присоединения.

## Глава XI. ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ К ПРОДАЖАМ

## Глава XII. ЮРИСДИКЦИЯ

### Статья 42. Выбор суда

1. При условии соблюдения положений статей 43 и 44 суды какого-либо из Договаривающихся государств, избранные сторонами в сделке, обладают юрисдикцией в отношении любого иска, предъявляемого в соответствии с настоящей Конвенцией, причем независимо от того, имеет ли избранный суд какую-либо связь со сторонами или сделкой. Такая юрисдикция является исключительной, если стороны не договорились об ином.

2. Любая такая договоренность совершается в письменном виде или заключается иным способом в соответствии с формальными требованиями права, действующего в стране избранного суда.

### Статья 43. Юрисдикция согласно статье 13

1. Избранные сторонами суды какого-либо из Договаривающихся государств и суды Договаривающегося государства, на территории которого находится объект, обладают компетенцией в части предоставления судебной защиты по смыслу подпунктов "а", "b" и "с" пункта 1 и пункта 4 статьи 13 в отношении этого объекта.

2. Компетенцию в части предоставления судебной защиты по смыслу подпункта "d" пункта 1 статьи 13 или иной временной судебной защиты в силу пункта 4 статьи 13 могут осуществлять:

а) суды, избранные сторонами, или

б) суды Договаривающегося государства, на территории которого находится должник; при этом такие средства судебной защиты согласно условиям актов об их предоставлении подлежат принудительному исполнению лишь на территории этого Договаривающегося государства.

3. Суд обладает компетенцией согласно предыдущим пунктам, даже если окончательное решение

по иску, упоминаемое в пункте 1 статьи 13, будет или может быть вынесено в суде другого Договаривающегося государства или в арбитражном разбирательстве.

#### Статья 44. Компетенция выносить постановления в адрес Регистратора

1. Судебные учреждения государства, на территории которого Регистратор имеет свой административный центр, обладают исключительной компетенцией по вынесению решений в отношении присуждения возмещения ущерба или судебных постановлений в адрес Регистратора.

2. Если какое-либо лицо не выполняет требование, предъявленное согласно статье 25, и это лицо прекратило свое существование или не может быть найдено для целей осуществления права на вынесение против него судебного акта, требующего отмены регистрации, судебные учреждения, указанные в предыдущем пункте, обладают исключительной компетенцией выносить по заявлению должника или возможного должника постановления в адрес Регистратора с требованием об отмене им регистрации.

3. Если какое-либо лицо не исполняет распоряжение суда, обладающего юрисдикцией согласно настоящей Конвенции, или когда дело касается национальной гарантии, распоряжение суда компетентной юрисдикции, в котором требуется, чтобы данное лицо обеспечило изменение или отмену регистрации, судебные учреждения, указанные в пункте 1, могут отдать Регистратору предписание предпринять такие шаги, которые обеспечат исполнение этого распоряжения.

4. За исключением случаев, когда иное предусмотрено предыдущими пунктами, ни один суд не может отдавать распоряжения или принимать решения или постановления, направленные в адрес Регистратора и имеющие целью наложить на него какое-либо обязательство.

### Глава XIII. СВЯЗЬ С ДРУГИМИ КОНВЕНЦИЯМИ

Статья 45 bis. Связь с Конвенцией Организации Объединенных Наций об уступке дебиторской задолженности в международной торговле

Настоящая Конвенция имеет преимущественную силу перед Конвенцией Организации Объединенных Наций об уступке дебиторской задолженности в международной торговле, открытой для подписания в Нью-Йорке 12 декабря 2001 года, в части, касающейся уступки дебиторской задолженности, имеющей отношение в качестве связанных с объектом прав к международным гарантиям на авиационные объекты, железнодорожный подвижной состав и космические средства.

#### Статья 46. Связь с Конвенцией УНИДРУА о международном финансовом лизинге

Связь между настоящей Конвенцией и Конвенцией УНИДРУА о международном финансовом лизинге, подписанной в Оттаве 28 мая 1988 г., может быть установлена в Протоколе.

### Глава XIV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья 47. Подписание, ратификация, принятие, утверждение или присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания в Кейптауне 16 ноября 2001 г. государствами, участвовавшими в Дипломатической конференции для принятия Конвенции о подвижном оборудовании и Авиационного протокола, состоявшейся в Кейптауне с 29 октября по 16 ноября 2001 г. После 16 ноября 2001 г. Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в штаб-квартире Международного института унификации частного права (УНИДРУА) в Риме до ее вступления в силу в соответствии со статьей 49.

2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению государствами, которые подписали ее.

3. Любое государство, которое не подписало настоящую Конвенцию, может присоединиться к ней в любое время.

4. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение производятся путем сдачи на хранение официального документа об этом депозитарию.

# **КОНВЕНЦИЯ ДЛЯ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

(Монреаль, 28 мая 1999 года)

(Извлечение)

Государства - участники настоящей Конвенции, признавая значительный вклад Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, в дальнейшем именуемой Варшавской конвенцией, и других связанных с ней документов в дело упорядочения международного частного воздушного права,

признавая необходимость модернизации и консолидации Варшавской конвенции и связанных с ней документов,

признавая важность обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках и необходимость справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения,

вновь подтверждая желательность упорядоченного развития перевозок международным воздушным транспортом и беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа и грузов в соответствии с принципами и целями Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года,

будучи убежденными в том, что коллективные действия государств по дальнейшей гармонизации и кодификации некоторых правил, регулирующих международные воздушные перевозки, в форме новой Конвенции являются наиболее адекватным

способом достижения справедливого баланса интересов,  
договорились о нижеследующем:

## **Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Статья 1. Сфера применения**

1. Настоящая Конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна авиатранспортным предприятием.

2. Международной перевозкой в смысле настоящей Конвенции называется всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, распространены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается в смысле настоящей Конвенции как международная.

3. Перевозка, подлежащая осуществлению посредством нескольких последовательных перевозчиков, почитается образующей с точки зрения применения настоящей Конвенции единую перевозку, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости и от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства.

4. Настоящая Конвенция применяется также к перевозке, описанной в главе V, с учетом изложенных в ней условий.

## **Глава II. ДОКУМЕНТАЦИЯ И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА И ГРУЗА**

### **Статья 3. Пассажиры и багаж**

1. При перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

- а) указание пунктов отправления и назначения;
- б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки.

2. Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает предоставить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом.

3. Перевозчик предоставляет пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа.

4. Пассажиру вручается письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.

5. Несоблюдение положений предыдущих пунктов не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

#### Статья 4. Груз

1. При перевозке груза выдается авиагрузовая накладная.

2. Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик по просьбе отправителя выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.

#### Статья 5. Содержание авиагрузовой накладной или квитанции на груз

Авиагрузовая накладная или квитанция на груз содержит:

- а) указание пунктов отправления и назначения;
- б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки;
- с) указание веса отправки.

#### Статья 6. Документ, касающийся характера груза

В случае необходимости соблюдения процедур, установленных таможенными, полицейскими и аналогичными государственными органами, от отправителя может потребоваться представление документа с указанием характера груза. Настоящее положение не создает для перевозчика вытекающих из него обязанностей, обязательств или ответственности.

#### Статья 7. Описание авиагрузовой накладной

1. Авиагрузовая накладная составляется отправителем в трех подлинных экземплярах.

2. Первый экземпляр имеет пометку "для перевозчика" и подписывается отправителем. Второй экземпляр имеет пометку "для получателя" и подписывается отправителем и перевозчиком. Третий экземпляр подписывается перевозчиком, который передает его отправителю по принятии груза.

3. Подписи перевозчика и отправителя могут быть напечатаны или проставлены штампом.

4. Если по просьбе отправителя авиагрузовую накладную составляет перевозчик, то перевозчик рассматривается, до доказательства противного, как действующий от имени отправителя.

#### Статья 8. Документация при перевозке нескольких мест



Если имеется более одного места:

- а) перевозчик груза имеет право требовать от отправителя составления отдельных авиагрузовых накладных;
- б) отправитель имеет право требовать от перевозчика выдачи отдельных квитанций на груз, если используются другие средства, указанные в пункте 2 статьи 4.

#### Статья 9. Несоблюдение требований к документации

Несоблюдение положений статей 4 - 8 не затрагивает существования или действительности договора перевозки, который тем не менее подпадает под действие правил настоящей Конвенции, включая правила, касающиеся ограничения ответственности.

#### Статья 10. Ответственность за правильность сведений в документации

1. Отправитель отвечает за правильность сведений и заявлений, касающихся груза, внесенных им или от его имени в авиагрузовую накладную или представленных им или от его имени перевозчику для внесения в квитанции на груз или для включения в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4. Предшествующее положение применяется также в случае, когда лицо, действующее от имени отправителя, является также агентом перевозчика.

2. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, представленных отправителем или от его имени.

3. За исключением положений пунктов 1 и 2 настоящей статьи, перевозчик несет ответственность перед отправителем за любой вред, понесенный им или любым другим лицом, перед которым отправитель несет ответственность, вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений и заявлений, внесенных перевозчиком или от его имени в квитанцию на груз или в запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4.

#### Статья 11. Доказательная сила документации

1. Авиагрузовая накладная или квитанция на груз, до доказательства противного, являются свидетельством заключения договора, принятия груза и условий перевозки, указанных в них.

2. Любые сведения в авиагрузовой накладной или в квитанции на груз о весе, размерах и упаковке груза, а также о числе мест, до доказательства противного, являются свидетельством сообщенных данных; данные о количестве, объеме и состоянии груза не служат доказательством против перевозчика, за исключением тех случаев, когда им произведена их проверка в присутствии отправителя с указанием об этом в авиагрузовой накладной или квитанции на груз или когда они касаются очевидного состояния груза.

#### Статья 12. Право распоряжаться грузом

1. Отправитель имеет право, при условии выполнения всех обязательств, вытекающих из договора перевозки, распоряжаться грузом, забирая его в аэропорту отправления или назначения, задерживая его в ходе перевозки в любом пункте посадки, давая указания о выдаче его в пункте назначения или в ходе перевозки иному лицу, чем первоначально указанному получателю, или требуя возвращения груза в аэропорт отправления. Отправитель не должен использовать право распоряжения грузом в ущерб перевозчику или другим отправителям и обязан возместить все расходы, вытекающие из применения этого права.

2. Если выполнить распоряжения отправителя невозможно, перевозчик обязан немедленно уведомить отправителя об этом.

3. Если перевозчик выполняет указания отправителя в отношении распоряжения грузом, не требуя представления выданного последнему экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз, то тем самым перевозчик принимает на себя, сохраняя право регресса к отправителю, ответственность за любой вред, который может быть в связи с этим причинен законному владельцу этого экземпляра авиагрузовой накладной или квитанции на груз.

4. Право отправителя прекращается в тот момент, когда, согласно статье 13, возникает право

получателя. Однако, если получатель отказывается принять груз или с ним невозможно связаться, отправитель снова приобретает свое право распоряжения.

#### Статья 13. Выдача груза

1. За исключением случаев, когда отправитель осуществил свои права согласно статье 12, получатель имеет право требовать от перевозчика, с момента прибытия груза в пункт назначения, выдачи ему груза после уплаты причитающихся платежей и выполнения условий перевозки.

2. Если не оговорено иное, перевозчик обязан известить получателя немедленно по прибытии груза.

3. Если перевозчиком признана утрата груза или если груз не прибыл по истечении семидневного срока со дня, когда он должен был прибыть, получатель вправе осуществить по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

#### Статья 14. Осуществление прав отправителя и получателя

Отправитель и получатель могут соответственно осуществлять все права, предоставленные им статьями 12 и 13, каждый от своего имени, независимо от того, действует ли он в своих собственных интересах или в интересах другого, но при условии выполнения обязательств, налагаемых договором перевозки.

#### Статья 16. Формальности таможенных, полицейских или других государственных органов

1. Отправитель обязан представить такие сведения и документы, которые необходимы для выполнения формальностей таможенных, полицейских или других государственных органов, до передачи груза получателю. Отправитель отвечает перед перевозчиком за любой вред, который причинен в результате отсутствия, недостаточности или неправильности любых таких сведений или документов, за исключением тех случаев, когда вред был причинен по вине перевозчика его служащих или агентов.

2. Перевозчик не обязан проверять такие сведения или документы в отношении их точности или достаточности.

### Глава III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА И СТЕПЕНЬ КОМПЕНСАЦИИ ЗА ВРЕД

#### Статья 17. Смерть и телесное повреждение пассажиров. Повреждение багажа

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, только при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

2. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения зарегистрированного багажа, только при условии, что случай, который явился причиной уничтожения, утери или повреждения, произошел на борту воздушного судна или во время любого периода, в течение которого зарегистрированный багаж находился под охраной перевозчика. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой вред явился результатом присущего багажу дефекта, качества или порока. В отношении незарегистрированного багажа, включая личные вещи, перевозчик несет ответственность, если вред причинен по его вине или по вине его служащих или агентов.

3. Если перевозчик признает утерю зарегистрированного багажа или если зарегистрированный багаж не поступил по истечении двадцати одного дня с даты, когда он должен был прибыть, пассажиру разрешается осуществлять по отношению к перевозчику права, вытекающие из договора перевозки.

4. В настоящей Конвенции термин "багаж", поскольку не предусмотрено иное, означает как зарегистрированный багаж, так и незарегистрированный багаж.

#### Статья 18. Повреждение груза

1. Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери или повреждения

груза, только при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

2. Однако перевозчик не несет ответственности, если и в той мере, в какой он докажет, что уничтожение, утеря или повреждение груза произошли в результате одного или нескольких перечисленных ниже обстоятельств:

- a) присущего грузу дефекта, качества или порока;
- b) неправильной упаковки груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или агентов;
- c) акта войны или вооруженного конфликта;
- d) акта органа государственной власти, связанного с ввозом, вывозом или транзитом груза.

3. Воздушная перевозка по смыслу пункта 1 настоящей статьи охватывает период, в течение которого груз находится под охраной перевозчика.

4. Период воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта. Однако если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки в целях погрузки, выдачи или перегрузки, любой вред, до доказательства противного, считается следствием события, имевшего место во время воздушной перевозки. Если перевозчик без согласия отправителя заменяет перевозку, которую по соглашению между сторонами предполагалось осуществить по воздуху, полностью или частично перевозкой каким-либо другим видом транспорта, такая перевозка другим видом транспорта считается перевозкой, осуществляемой в период воздушной перевозки.

## Статья 19. Задержка

Перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, багажа или груза. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные, разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что ему или им было невозможно принять такие меры.

## Статья 20. Освобождение от ответственности

Если перевозчик докажет, что вред был причинен или его причинению способствовали небрежность, неправильное действие или бездействие лица, требующего возмещения, или лица, от которого происходят его или ее права, перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности перед требующим возмещения лицом в той мере, в какой такие небрежность, неправильное действие или бездействие причинили вред или способствовали его причинению. Когда требование о возмещении заявлено иным лицом, чем пассажир, в связи со смертью или телесным повреждением, понесенным этим последним, перевозчик равным образом полностью или частично освобождается от ответственности в той мере, в какой он докажет, что небрежность, другое неправильное действие или бездействие этого пассажира причинили вред или способствовали его причинению. Настоящая статья применяется ко всем положениям об ответственности в настоящей Конвенции, включая пункт 1 статьи 21.

## Статья 21. Компенсация в случае смерти или телесного повреждения пассажиров

1. В отношении вреда, причиненного согласно пункту 1 статьи 17 и не превышающего 100000 специальных прав заимствования на каждого пассажира, перевозчик не может исключать или ограничивать свою ответственность.

2. Перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный согласно пункту 1 статьи 17, в той мере, в какой вред превышает на каждого пассажира 100000 специальных прав заимствования, если перевозчик докажет, что:

- a) такой вред не был причинен из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия перевозчика, или его служащих, или агентов; или
- b) такой вред причинен исключительно из-за небрежности, или другого неправильного действия, или бездействия третьей стороны.

## Статья 22. Пределы ответственности в отношении задержки, багажа и груза

1. В случае вреда, причиненного при перевозке лиц в результате задержки, о которой говорится в статье 19, ответственность перевозчика в отношении каждого пассажира ограничивается суммой 4150 специальных прав заимствования.

2. При перевозке багажа ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 1000 специальных прав заимствования в отношении каждого пассажира, за исключением случаев, когда пассажир сделал в момент передачи зарегистрированного багажа перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира в доставке.

3. При перевозке груза ответственность перевозчика в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки ограничивается суммой 17 специальных прав заимствования за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке.

4. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, сохраняемую другими средствами, указанными в пункте 2 статьи 4, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест.

5. Вышеуказанные положения пунктов 1 и 2 настоящей статьи не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

6. Пределы, установленные статьей 21 и настоящей статьей, не препятствуют суду присудить в соответствии со своим законом дополнительно все или часть судебных издержек и других расходов по судебному разбирательству, понесенных истцом, включая проценты. Вышеуказанное положение не применяется, если сумма, присужденная в порядке возмещения вреда, исключая судебные издержки и другие расходы, связанные с судебным разбирательством, не превышает сумму, которую перевозчик в письменном виде предложил истцу в течение шести месяцев со дня причинения вреда или до начала судебного дела, если эта дата является более поздней.

Приложения <\*>

-----  
<\*> Тексты не приводятся.

Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ.

Федеральный закон от 09.02.2007 N 16-ФЗ "О транспортной безопасности".

Указ Президента РФ от 23.05.1996 N 763 "О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти".

Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 (извлечение) (пункты 1 - 5.2.5, 5.2.53, 5.2.53.3 - 5.2.53.11, 5.2.53.15, 5.2.53.16, 5.2.53.31, 5.2.53.32, 5.2.53.35 - 5.2.53.40, 5.2.53.45, 5.2.53.(49).1 - 5.2.53.(49).6, 5.2.55, 5.4, 5.5, 5.7, 5.9, 10.6, 10.11, 10.12, 10.15).

Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 398 (извлечение) (пункты 1 - 5.1.1, 5.1.7 - 5.1.9, 5.2, 5.4.1, 5.4.3, 5.5, 5.5.1.1, 5.5.8 - 5.5.11, 5.5.12.1, 5.5.13, 5.6, 6, 6.1 - 6.9, 7).

Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 396.

Постановление Правительства РФ от 28.05.2008 N 399 "О некоторых вопросах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации".

Постановление Правительства РФ от 09.06.2010 N 409 "Об осуществлении должностными лицами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций" (вместе с "Положением о полномочиях должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, осуществляющих контрольные (надзорные) функции").

Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (извлечение) (пункты 1, 7 - 19, 24, 64, 68 - 81, 83, 113 - 134).

Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и служащих, раздел "Квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта", утвержденный Приказом Минздравсоцразвития РФ от 29.01.2009 N 32) (извлечение) (Пункты 1 - 7).

Федеральные авиационные правила "Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации", утвержденные Приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 N 147 (извлечение) (пункты 1.2, 1.3, 1.5 - 1.7, 1.10, 1.11).

Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утвержденные Приказом Минтранса России от 28.06.2007 N 82 (извлечение) (пункты 1 - 8, 29 - 32, 44, 45, 70 - 150, 152, 154, 226 - 235, 240).

Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденные Приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 N 128 (извлечение) (пункты 1.1 - 1.4, 2.2 - 2.7.2).

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### Международное законодательство

1. Чикагская конвенция 1944 г.
2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Варшава, 12 октября 1929 г.
3. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Монреаль, 28 мая 1999 г.
4. О международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (Кейптаунская конвенция).
5. Материалы 37 Ассамблеи ИКАО. Сентябрь - октябрь 2010 г.
6. Приложения 1 - 18 к Чикагской конвенции 1944 г.
7. Doc. 4444. Правила полетов и обслуживания воздушного движения.
8. Doc. 8335. Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора. ИКАО, 2001.
9. Doc. 9376-AN/914. Подготовка руководства по производству полетов.
10. Doc. 9626. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, 2004.
11. Doc. 9734-AN/959. Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. ИКАО, 1999.
12. Doc. 9735. Руководство по проведению проверок, организации контроля за обеспечением безопасности полетов. ИКАО, 2000.
13. Doc. 9859-AN/460. Руководство по управлению безопасностью полетов, 2009.
14. Руководство по стандартам IOSA 2007 г.
15. Проект ИКАО-МАК RER/01/901. Типовые правила выдачи свидетельств авиационному персоналу (для стран СНГ), 2005.
16. Положение о Межгосударственном авиационном комитете, регистрация ИКАО, июль 1992.

### Национальное законодательство

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г.
2. Федеральный закон от 17.01.1992 N 2202-1 "О прокуратуре Российской Федерации" в действующей редакции.
3. Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ в действующей редакции.
4. Гражданский кодекс РФ от 13 ноября 1994 г. N 51-ФЗ. Часть I в действующей редакции.
5. Гражданский кодекс РФ от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ. Часть II в действующей редакции.
6. Гражданский кодекс РФ от 26 ноября 2001 г. N 146-ФЗ. Часть III в действующей редакции.
7. Гражданский кодекс РФ от 18 декабря 2006 г. N 230-ФЗ. Часть IV в действующей редакции.
8. Кодекс об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ в действующей редакции.
9. Трудовой кодекс РФ от 30 декабря 2001 г. N 197-ФЗ в действующей редакции.
10. Уголовный кодекс РФ от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ в действующей редакции.
11. Закон РФ от 7 февраля 1992 г. N 2300-1 "О защите прав потребителей" в действующей редакции.
12. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" в действующей редакции.
13. Федеральный закон от 27.12.2002 N 184-ФЗ "О техническом регулировании" в действующей редакции.
14. Указ Президента РФ от 23 мая 1996 г. N 763 "О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти" в действующей редакции.
15. Постановление Правительства РФ от 30.07.1994 N 897 "О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства".
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 11.11.05 N 679 "О порядке разработки и утверждения административных регламентов исполнения государственных функций, предоставления государственных услуг".
17. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утв. Постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 N 609.
18. Поисковые и аварийно-спасательные работы в Российской Федерации // Федеральные авиационные правила, утв. Постановлением Правительства РФ от 15.07.2008 N 530.
19. Использование воздушного пространства Российской Федерации // Федеральные правила, утв. Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138.
20. Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте, утв. распоряжением Правительства РФ от 30.07.2010 N 1285-р.
21. Приказ Минтранса РФ N 106, Госстандарта РФ N 176 от 01.08.2002 "Об утверждении Правил Системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации" (вместе с Правилами по проведению аккредитации в системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации, Порядком инспекционного контроля за соблюдением Правил сертификации и за объектами сертификации в Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации).
22. Приказ Минздравсоцразвития от 29 января 2009 г. N 32 "Об утверждении Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих, раздел "Квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта" в действующей редакции.
23. Приказ ФСБТ России от 24.04.2000 N 98 "Сертификация аэропортов и процедуры // Федеральные авиационные правила в действующей редакции.
24. Сертификационные требования к организации авиатопливного обеспечения воздушных перевозок // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом ФСБТ России от 18.04.2000 N 89.
25. Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом ФСБТ России от 6 мая 2000 г. N 121, в действующей редакции.
26. Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации // Федеральные авиационные правила (ФАП МО ГА-2002), утв. Приказом Минтранса России от 22.04.2002 N 50, в действующей редакции.
27. Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую

деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 23 июня 2003 г. N 150, в действующей редакции.

28. Федеральные авиационные правила "Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации", утв. Приказом Минтранса от 16.05.2003 N 132, в действующей редакции.

29. Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса РФ от 02.07.2007 N 85, в действующей редакции.

30. Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 28.06.2007 N 82.

31. Подготовка и выполнение полетов // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 31 июля 2009 г. N 128, в действующей редакции.

32. Требования к членам экипажей воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Министра транспорта РФ от 12.09.2008 N 147, в действующей редакции.

33. Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов в Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса РФ от 02.07.2007 N 85, в действующей редакции.

34. Требования авиационной безопасности к аэропортам // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом Минтранса от 28.11.2005 N 142, в действующей редакции.

35. Положение об Управлении государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утв. Приказом от 21.12.2010 N ГК-1394фс.

36. Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь // Федеральные авиационные правила, утв. Приказом ФАНС от 26.11.2007 N 115.

37. Положение об Управлении инспекции по безопасности полетов Федерального агентства воздушного транспорта, утв. Приказом Росавиации 25.04.2010.

#### Специальная литература

1. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: Авиабизнес; Научная книга, 2007.

2. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. М., 1989.

---

КонсультантПлюс: примечание.

Статья В.Д. Бордунова, Б.П. Елисеева "О концепции совершенствования российского Воздушного кодекса" включена в информационный банк согласно публикации - "Транспортное право", 2008, N 3.

---

3. Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. О концепции совершенствования российского Воздушного кодекса // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

4. Бородин Е.С. Совершенствование средств и процесса обработки и анализа полетной информации в авиапредприятии с учетом норм действующего авиационного законодательства // Транспортное право. 2008. N 3.

5. Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. Вып. 1.

6. Громов М.С., Полторанц Г.Я., Шапкин В.С. Поддержание летной годности - основа безопасной эксплуатации воздушных судов. М.: ГосНИИ ГА, 2002.

7. Грязнов В.С. Международные авиаперевозки. М.: Авиабизнес, 2002.

8. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки. М.: Дашков и К, 2011.

9. Елисеев Б.П., Бордунов В.Д. Юридические нюансы внедрения электронного билета // Авиатранспортное обозрение. 2006. N 69.

10. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А. Воздушный кодекс Российской Федерации как методологическая основа формирования нормативной правовой базы деятельности воздушного транспорта и стратегии подготовки авиационного персонала // Транспортное право. 2008. N 3.

11. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А. Правовое обеспечение оценки безопасной деятельности авиационных компаний в условиях рынка // Транспортное право. 2008. N 4.

12. Елисеев Б.П., Сvirкин В.А. Некоторые проблемы организационно-правового обеспечения транспортной безопасности на современном этапе // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

13. Зубков Б.В., Сакач Р.В., Костиков В.А. Безопасность полетов и авиационная безопасность.

Обеспечение и поддержание ДГ ВС: Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2007. Ч. II.

14. Кирпичев И.Г., Шапкин В.С. Вопросы государственного контроля и регулирования процессов сервисного сопровождения эксплуатации авиационной техники в задачах поддержания летной годности. М.: ГосНИИ ГА, 2005.

15. Максимова А.Г., Юрьев С.С. Функционирование Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации в аспекте приватизации: правовые проблемы // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

16. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М., 1986.

17. Международное право / Под ред. К.А. Бякишева. М., 2005.

18. Мнишко В.В. Проблемы развития наземной инфраструктуры в гражданской авиации // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

19. Перетерский И.С. Очерки воздушного права // Вестник Воздушного флота. 1918. N 1, 2.

20. Перетерский И.С. Воздушное право. М., 1923.

21. Петрова Т.В. История международного воздушного права. Становление (период до 1939 г.) // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

22. Право Европейского союза: Учебник для вузов / Под ред. С.Ю. Кашкина. М.: Юристъ, 2003.

23. Рау А.Э. К вопросу об установлении юридически значимых оснований классификации летательных аппаратов в качестве гражданских воздушных судов // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

24. Рухлинский В.М. Система новых авиационных правил государственного регулирования эксплуатации воздушных судов в соответствии со стандартами ИКАО и мировой практикой // Транспортное право. 2008. N 3.

25. Свиркин В.А. Теоретические вопросы воздушного права и характеристика звеньев транспортной системы. М.: МИИГА, 1988.

---

КонсультантПлюс: примечание.

Статья В.А. Свирикина "Правовые основы управления безопасностью полетов" включена в информационный банк согласно публикации - "Транспортное право", 2009, N 1.

---

26. Свиркин В.А. Правовые основы управления безопасностью полетов // Гражданская авиация на современном этапе развития науки, техники и общества: Доклад на междунар. научн.-техн. конференции, 22 - 23 апреля 2008.

27. Свиркин В.А. Воздушное право. Международное воздушное право (аспект безопасности): Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2008. Ч. I.

28. Свиркин В.А., Соловьева Т.Л. Воздушное право. Воздушное право России (аспект безопасности): Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2008. Ч. II.

29. Свиркин В.А. Нормативная правовая регламентация обеспечения объективности расследования авиационных происшествий и инцидентов // Транспортное право. 2008. N 3.

30. Свиркин В.А. Некоторые аспекты правового обеспечения процесса расследования авиационных происшествий и инцидентов // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

31. Котов А.И. и др. Советское воздушное право / Под общ. ред. Н.Н. Остроумова. М.: Воздушный транспорт, 1990.

32. Соловьева Т.Л. Оценка динамики развития международного права и национального права России, регламентирующих деятельность по обеспечению безопасности на воздушном транспорте // Транспортное право. 2008. N 3.

33. Соловьева Т.Л. Влияние международных организаций гражданской авиации на формирование нормативной правовой базы обеспечения безопасности воздушного транспорта // Транспортное право. 2008. N 4.

34. Соловьева Т.Л. К вопросу государственного регулирования на воздушном транспорте // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

35. Спирин И.В. Транспортное право. М.: Транспорт, 2001.

36. Теория государства и права: Учебник для юридических вузов / Под общ. ред. А.С. Пиголкина. М.: Городец, 2003.

37. Тихонов В.М., Балашов Б.С. Система мирового воздушного транспорта и российская гражданская авиация. М., 1992.

38. Трофимова О.А. Правовые проблемы государственного регулирования воздушного транспорта



// Транспортное право. 2008. N 3.

39. Хороших В.А. Воздушное право: Курс лекций. Рыльск: ПАТК, 1999.

40. Юркин Ю.А. Обеспечение полетов: Учеб. пособие. М.: МГТУ ГА, 2004.

41. Юрьев С.С., Евкин В.И., Мнишко В.В. О некоторых вопросах законодательного регулирования аэронавигационного обслуживания // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. N 144.

42. Юрьев С.С. Управление Единой системой организации воздушного движения Российской Федерации в аспекте концепции государственных услуг // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. N 170.

---