

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Кафедра безопасности полетов и жизнедеятельности
В.А.Сvirкин, Т.Л.Соловьева**

ПОСОБИЕ

**ВОЗДУШНОЕ ПРАВО.
Часть II. Воздушное право России
(аспект безопасности)**

Москва – 2008

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА I. ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ВОЗДУШНОГО ПРАВА

- 1.1. Предмет и система воздушного права
- 1.2. Источники воздушного права России
- 1.3. Нормы воздушного права и их реализация
 - 1.3.1. Нормы воздушного права, структура норм
 - 1.3.2. Реализация норм воздушного права

ГЛАВА II. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИЕЙ РОССИИ

- 2.1. Основные этапы развития системы государственного управления гражданской авиации России
- 2.2. Система органов государственного управления

ГЛАВА III. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

- 3.1. Инспекция и контроль
- 3.2. Расследование авиационных происшествий и инцидентов

ПРИЛОЖЕНИЕ

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

ВВЕДЕНИЕ

Практика предельно централизованного управления отраслью, реальная монополия государственной собственности, подкрепленная мощным политическим обеспечением, требовали в СССР детальной регламентации всех сторон деятельности всех видов обеспечения полетов, особенно в части организации летной работы и летной эксплуатации. Только для управления летной деятельностью постоянно действовали более 300 нормативных документов.

Правовое регулирование деятельности по подготовке, выполнению и обеспечению полетов производилось, как правило, не законодательным путем, а изданием локальных (ведомственных) актов, лежащих за пределами массива, охватывающего понятие «законодательство». К числу таких локальных актов относились: Наставления, Положения, Руководства, Инструкции, Программы, Технологии, Методики, Типовые проекты, Перечни, Памятки и др. документы.

Свободное использование названных документов, часто не отражающее сути содержания, приводило к тому, что в разных нормативных актах определялись конкретные понятия по разному. Документам, принятым на одном уровне, придавалась различная юридическая значимость.

Субъективный подход, продиктованный в ряде случаев целесообразностью, имел иногда решающее значение.

Одним из основных принципиальных изменений в гражданской авиации России является переход от господствующего принципа целесообразности в системе управления ГА к принципу соблюдения норм действующего законодательства. Процесс идет достаточно сложно, тяжело, но мы «обречены» уйти от принятой ранее командно-административной системы к системе, ориентированной на безоговорочный приоритет норм права над любым мнением и авторитетом.

Этому во многом способствует интеграция гражданской авиации России в мировую систему гражданской авиации и, соответственно, необходимостью гармонизации национального законодательства России с международными правилами и, прежде всего, правилами ИКАО.

Процесс дальнейшей демократизации нашего общества предполагает расширение прав специалистов всех уровней с одновременным ростом ответственности каждого за порученный участок работы. Это обстоятельство конкретно ставит вопрос о неуклонности соблюдения всех законодательных актов.

Проблема соблюдения воздушного законодательства, особенно регулирующего вопросы обеспечения безопасности на воздушном транспорте, в настоящее время стоит достаточно остро. Общая тенденция упрощенного понимания законов, в ряде случаев свободная их интерпретации, к сожалению, коснулась и гражданской авиации.

Имеющиеся случаи авиационных происшествий и инцидентов в большинстве случаев связаны с низкой профессиональной подготовкой, и правовой подготовкой, в частности.

Современный авиационный специалист высокой квалификации не мыслим 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 путей совершенствования воздушного законодательства, ведут в ряде случаев к искажению мотива деятельности при возникновении особых ситуаций.

Непонимание норм воздушного права или незнание узаконенных способов их изменения (в случае несовершенства норм), приводят к «своему» прочтению закона, выработке своих, отличных от предложенных, схем поведения.

На практике возникает либо свободная интерпретация норм воздушного права, либо чисто механическое исполнение предложенного правила поведения без понимания его смысла. Обе ситуации одинаково опасны, 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.

Центральной задачей курса российского воздушного права является объяснение необходимости и важности соблюдения действующего воздушного законодательства, раскрытие сути правового регулирования отношений, возникающих в процессе эксплуатации воздушного транспорта.

Задачей курса является также обучение правильному применению норм действующего воздушного законодательства, выработке у студентов и специалистов отрасли правильного понимания и оценки текущего законодательства. Студент должен уметь определять динамику развития воздушного законодательства в соответствии со стоящими перед отраслью задачами не только при обучении в ВУЗе, но и в дальнейшем при работе в производственных подразделениях.

Именно такой подход к задачам позволяет охарактеризовать российское воздушное право не только как сумму определенных правовых знаний и навыков, а как методологическую дисциплину для изучения других специальных предметов учебного плана.

ГЛАВА I. ОБЩЕТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1.1. Предмет и система воздушного права

В системе воздушного права России значительное место занимает группа относительно однородных правовых норм, предназначенных для

урегулирования отношений, возникающих при эксплуатации воздушного транспорта. Эти нормы можно разделить на правовые нормы, которые регулируют деятельность авиапредприятий, и правовые нормы, которые регулируют управленческие отношения, определяют компетенцию государственных органов и методы их деятельности.

Совокупность правовых норм, регулирующих эти однородные отношения, и составляет систему, а сама совокупность этих однородных отношений – предмет воздушного права России.

Разнообразные правовые нормы, из которых состоит право России, сгруппированы по признаку сходства регулируемых ими общественных отношений. Эти группы носят название отраслей права. В систему права входят следующие основные отрасли: конституционное (государственное), административное, гражданское, трудовое, уголовное, финансовое и т.д. В самостоятельную отрасль выделилось международное право.

Каждая отрасль в свою очередь делится на самостоятельные институты права, регулирующие более узкий спектр отношений.

Развитие гражданской авиации, выделение ее в самостоятельную отрасль, вызвали необходимость правового регулирования отношений, ранее отнесенных к разряду эпизодических, к совершенствованию уже существующих норм воздушного права. Особую значимость в плане дальнейшего совершенствования воздушного законодательства имел факт вступления СССР в Международную организацию гражданской авиации ИКАО (1970 год).

Формирование воздушного законодательства и науки воздушного права тесным образом связаны 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 г. после образования в составе Главвоздухофлота Инспекции Гражданской 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 при правовом регулировании воздушных перевозок присутствуют 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 России

Под источниками права понимаются формы закрепления правотворческой деятельности государства, направленные на создание, изменение или отмену норм права.

Соответственно под **источниками воздушного права** следует понимать такие акты правового творчества, принимаемые на различных уровнях, которые создают, изменяют или отменяют правовые нормы,

регулирующие отношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта.

К правовым отношениям, возникающим в процессе деятельности авиапредприятий, следует также отнести все виды управленческих отношений (в том числе, структуру, методы деятельности и т.д.).

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 являются отношения, возникающие в процессе деятельности авиации и использования воздушного пространства.

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

Среди источников права исполнительных органов власти высшее место занимают нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации.

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, которые обладают различной по отношению друг к другу юридической силой.

Главенствующее место в системе законодательства о гражданской авиации занимают положения Конституции Российской Федерации. В них закреплены нормы, оказывающие существенное влияние на правоотношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта. Так, например, ст.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 Федераций 5 марта 1997 года, утвержден Указом Президента 19 марта 1997 года №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 №98 были утверждены Федеральные Авиационные Правила «Сертификация аэропортов и процедуры»; Приказом Минтранса России от 22.04.02 №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).

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 ст.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, Конституцией 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 правовые 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 этого поведения 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 ст.60 ВК 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 об административных правонарушениях РФ) или уголовная ответственность (Уголовный Кодекс 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 ст.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 ст.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 норма 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, п.7 ФАПа «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 ст.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 соотносится 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, п.1.9 ФАПа «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 выполнения конкретных обязанностей. Так, например, НПП ГА-85 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) – ст.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 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 соответствующий 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, класса 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 19.02.97, одобрен Советом федерации 05.03.97, подписан Президентом РФ 19.03.97, а вступил в силу с 1 апреля 1997 года.

Если в акте не указывается срок ввода его в действие, то реализуется общеустановленный порядок, определенный Указом Президента РФ №736 от 28.06.2005.

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 распространяется 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. В 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 (ст.52), воздушное судно (ст.32), экипаж (ст.56), командир воздушного судна (ст.57) и т.д.

Введено в постоянную практику выделение в отдельную главу нормативных правовых актов уполномоченного органа в области гражданской авиации (НПП ГА-85, ФАПы, Авиационные Правила (АП) и др.) специфических понятий, терминов и определений.

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 (ст. 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, также 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.

ГЛАВА II. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИЕЙ РОССИИ

2.1. Основные этапы развития гражданской авиации

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 самолето-моторного парка и т.д.

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

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

29 октября 1930 г. Главная инспекция и акционерное общество Добролет были упразднены и было создано Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота. 25 февраля 1930 г. 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

Понятие специально уполномоченного органа в области деятельности авиации и использования воздушного пространства дано в ст.6 Воздушного Кодекса Российской Федерации «. . . под специально 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. №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, грузо-багажа 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.

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 (кроме вопросов использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного транспорта Российской Федерации).

Ространснадзор осуществляет свою деятельность 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.

Осуществляя контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров в области гражданской авиации, Федеральная служба надзора осуществляет лицензирование отдельных видов деятельности, отнесенных к компетенции службы.

Реализуя свои полномочия, Ространснадзор проводит сертификацию:

- юридических и физических лиц, имеющих воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующих указанное воздушное судно для полетов;

- юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники, и иных юридических лиц, обеспечивающих безопасность полетов воздушных судов, в том числе в части использования надлежащего бортового и наземного авиационного оборудования, за исключением оборудования, предназначенного для аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации;

- юридических лиц, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением авиационной безопасности;

- образовательных учреждений, осуществляющих подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала.

Федеральная служба надзора выдает лицензии и сертификаты, в том числе сертификаты (свидетельства) авиационного персонала, а также разрешения на выполнение разовых полетов воздушных судов, если эти разрешения обусловлены особыми условиями эксплуатации воздушного судна и необходимы для обеспечения безопасности полетов. В случае угрозы безопасности полетов Ространснадзор вправе приостанавливать, ограничивать действие или аннулировать выданные сертификаты и свидетельства.

Ространснадзор вправе признавать сертификаты (свидетельства) иностранных государств, которые выданы авиационному персоналу.

Ведение учета авиационных происшествий и инцидентов прямо отнесено к полномочиям Федеральной службы надзора.

Федеральная служба вправе организовывать и проводить инспекции гражданских воздушных судов с целью оценки их летной годности, выдавать

в связи с этим необходимые документы, взаимодействовать в установленном порядке с органами государственной власти иностранных государства и международными организациями в области гражданской авиации, осуществлять контроль за деятельностью территориальных органов службы и т.д.

Структура Ространснадзора предусматривает в соответствии с решаемыми задачами наличие следующих основных подразделений:

- Управления надзора за летной деятельностью;
- Управления инспекции по безопасности полетов, расследования и профилактики авиационных событий (Инспекция);
- Управления надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов;
- Управления транспортной безопасности.

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 п.7 Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, введенном в действие Постановлением Правительства Российской Федерации №398 от 30.07.2004 : «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 (ФАВТ) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом

в сфере гражданской авиации. ФАВТ находится в ведении Министерства транспорта Российской Федерации.

Структура ФАВТ выстроена в соответствии с полномочиями этого органа.

Основными направлениями деятельности Росавиации являются: организация обеспечения воздушных перевозок, аэропортовая деятельность, в том числе экономический анализ деятельности организаций, вопросы перспективного развития государственной службы, вопросы обучения и повышения квалификации авиационного персонала, кадровые вопросы, вопросы имущественных и земельных отношений.

К полномочиям ФАВТ также отнесены проведение обязательной сертификации аэродромов (кроме международных и категорированных), используемых в целях гражданской авиации, ведение Государственного реестра гражданских аэродромов РФ и Государственного реестра аэропортов РФ.

Федеральное агентство воздушного транспорта осуществляет свою деятельность на основании Положения О Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного Постановлением Правительства РФ от №396 от 30.07.2004. Росавиация реализует свою деятельность непосредственно или через свои территориальные органы на местах (Управления).

Управления осуществляют контроль за исполнением руководителями аэропортов и авиакомпаний подконтрольных Управлению решений, принятых государственными органами по вопросам перспектив развития аэродромной и аэропортовой деятельности, воздушных перевозок в субъектах Российской Федерации, сертификации, лицензирования имущества. В пределах, определенных Росавиацией, Управления осуществляют контрольные функции по использованию федерального имущества, обеспечению мобилизационных заданий.

В сентябре 2005 г. Указом Президента Российской Федерации была образована Федеральная аэронавигационная служба (ФАНС).

Основными функциями ФАНС были определены: оказание государственных услуг в сфере использования воздушного пространства, организация единого центра поисковых и аварийно-спасательных работ, сертификация изготовления и эксплуатации технических средств УВД и пр.

Служба была образована за счет передачи ряда функций, полномочий и персонала из Министерства транспорта, Министерства обороны, Ространснадзора, Росавиации и Межгосударственного авиационного комитета (МАКа).

В настоящее время ФАНС работает на основе Положения о Федеральной аэронавигационной службе, утвержденным Постановлением Правительства РФ №173 от 30.03.2006. Согласно этого Положения Федеральная аэронавигационная служба (Росаэронавигация) является специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по проведению государственной политики, нормативному правовому регулированию, контролю и надзору, а также по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере использования воздушного пространства Российской Федерации, аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства РФ и авиационно-космического поиска и спасания.

Кроме того, Федеральная аэронавигационная служба осуществляет полномочия органов, реализующих необходимые меры, направленные на выполнение обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации, в установленной выше сфере деятельности ФАНС.

В соответствии с задачами Росаэронавигации выстроена структура этого органа. К основным Управлениям ФАНС относятся:

- Управление государственного регулирования и использования воздушного пространства и организации воздушного движения;
- Управление организации авиационно-космического поиска и спасания;

- Управление радиотехнического обеспечения полетов, электросвязи, модернизации и сертификации;

- Управление организации и контроля особо важных полетов и специальных программ и др.

Росаэронавигация осуществляет свою деятельность непосредственно и через свои территориальные органы и подведомственные организации во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, органами субъектов Российской Федерации, местного самоуправления, общественными организациями и объединениями.

ГЛАВА III. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1. Инспекция и контроль

Обеспечение полетов в гражданской авиации всегда было вопросом номер один. Учитывая, что решение этой проблемы обусловлено большим количеством разнообразных факторов, происходит постоянный поиск новых способов и методов обеспечения безопасности полетов на современном этапе (см. ч.І пособия) . 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 контроль за деятельностью в области гражданской авиации. Так, ст.27 ВК РФ определяет, что «целью государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества работ и услуг». Статья 29 Воздушного Кодекса Российской Федерации определяет, что субъектом, осуществляющим государственный контроль в области гражданской авиации России, является специально уполномоченный орган в области гражданской авиации, который создает инспекторские службы.

В развитие положения Воздушного Кодекса и в целях реализации требований Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта Приказом №АН-209 ФС Ространснадзора от 14.10.2004 г. Утверждено Положение об Управлении инспекции по безопасности полетов Федеральной службы надзора в сфере транспорта.

Управление инспекции по безопасности полетов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта является структурным подразделением центрального аппарата Ространснадзора. Управление в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента

Российской Федерации и Правительства РФ, международными договорами Российской Федерации, актами Министерства транспорта и Ространснадзора.

К основным полномочиям Управления относятся:

- осуществление государственного контроля за соблюдением предприятиями и организациями гражданской авиации, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, выполняющими и обеспечивающими воздушные перевозки, авиационные работы и услуги, ремонт и техническое обслуживание авиационной техники, подготовку авиационного персонала, иными физическими и юридическими лицами, деятельность которых связана с обеспечением безопасности полетов гражданских воздушных судов, международных договоров Российской Федерации и законодательства РФ в области гражданской авиации в части обеспечения безопасности полетов;

- ведение учета авиационных происшествий и инцидентов и производственных происшествий с гражданскими воздушными судами Российской Федерации;

- ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов и выдача в установленном порядке свидетельств о государственной регистрации гражданских воздушных судов, удостоверений о годности гражданских воздушных судов по шуму на местности.

Кроме указанных полномочий Управление организует и осуществляет государственный контроль за соблюдением действующих в Российской Федерации правил организации обеспечения и выполнения полетов, правил летной и технической эксплуатации гражданской авиационной техники и правил ремонта гражданской авиационной техники, правил подготовки авиационного персонала, правил проведения расследования инцидентов, правил государственной регистрации гражданских воздушных судов, гражданских аэродромов и их оборудования, правил эксплуатации гражданских аэродромов, аэродромов совместного базирования (или использования и т.д.).

Управление проводит инспектирование предприятий и организаций, осуществляющих организацию, выполнение и обеспечение полетов.

Если к полномочиям Межгосударственного авиационного комитета отнесено расследование авиационных происшествий (см.ч.І пособия), то к полномочиям Управления отнесена организация и проведение расследования инцидентов и производственных происшествий с гражданскими воздушными судами над территорией Российской Федерации, участие в расследовании таких событий с гражданскими воздушными судами на территории других государств.

Управление проводит анализ состояния безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации и в установленном порядке информирует заинтересованные государственные органы, организации и предприятия о полученных результатах. Ежеквартально издаются информационные бюллетени о состоянии безопасности полетов и ежегодно – анализы состояния безопасности полетов в гражданской авиации Российской Федерации.

Инспекторский состав может осуществлять инспекцию экипажей воздушных судов, эксплуатантов воздушного транспорта и авиации общего назначения России, в том числе в полете. В этих целях персонал Управления при наличии служебного задания может включаться в установленном порядке в состав экипажей (задание на полет) гражданских воздушных судов Российской Федерации.

В случаях выявления недостатков, угрожающих безопасности полетов, инспекторский состав может приостанавливать эксплуатацию гражданских воздушных судов, гражданских аэродромов и их оборудования, действие сертификатов летной годности на экземпляр гражданского воздушного судна, свидетельств государственной регистрации и годности гражданских аэродромов к эксплуатации, их типового оборудования, действий сертификатов специалистов гражданской авиации с немедленным

письменным уведомлением руководителя Службы, а также органов, выдавших сертификаты свидетельства и удостоверения.

Инспекция 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.

3.2. 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 расследования 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) как правопреемник Госавианадзора СССР 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 №609 от 18.06.98 «Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» завершили создание нормативной правовой базы в области расследования и предотвращения авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации России.

Правила разрабатывались под руководством МАКа 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 30.12.91 года, 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 – на Федеральную службу надзора в сфере транспорта, которая находится в ведении Министерства транспорта.

Право разъяснения по вопросам применения (см. гл.1 пособия), 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 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 связанное 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 газовой 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 (ст.96 ВК РФ) очень широкими полномочиями, связанными с необходимостью изучения всего доказательного материала, относящегося к расследования 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 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 (п.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 как правило 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 №2202-1 «О прокуратуре Российской Федерации» от 17.01.92 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.)

ПРИЛОЖЕНИЕ

Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ
(с изменениями от 8 июля 1999 г., 22 августа, 2 ноября, 29 декабря 2004 г., 21 марта 2005 г., 18 июля, 30 декабря 2006 г., 26 июня, 8 ноября, 1, 4 декабря 2007 г.)

Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года
Одобен Советом Федерации 5 марта 1997 года

Глава	I.	Общие положения	(ст.ст. 1 - 10)
Глава	II.	Государственное регулирование использования воздушного пространства	
(ст.ст. 11 - 19)			
Глава	III.	Государственное регулирование деятельности в области авиации	
(ст.ст. 20 - 26)			
Глава	IV.	Государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации	
(ст.ст. 27 - 31)			
Глава	V.	Воздушные суда	
(ст.ст. 32 - 39)			
Глава	VI.	Аэродромы, аэропорты и объекты единой системы организации воздушного движения	
(ст.ст. 40 - 51)			
Глава	VII.	Авиационный персонал	
(ст.ст. 52 - 55)			
Глава	VIII.	Экипаж воздушного судна	
(ст.ст. 56 - 60)			
Глава	IX.	Авиационные предприятия	
(ст.ст. 61 - 65)			
Глава	X.	Полеты воздушных судов	
(ст.ст. 66 - 78)			
Глава	XI.	Международные полеты воздушных судов	
(ст.ст. 79 - 82)			
Глава	XII.	Авиационная безопасность	
(ст.ст. 83 - 85)			
Глава	XIII.	Поиск и спасание	
(ст.ст. 86 - 94)			
Глава	XIV.	Расследования авиационного происшествия или инцидента	
(ст.ст. 95 - 99)			
Глава	XV.	Воздушные перевозки	
(ст.ст. 100 - 113)			
Глава	XVI.	Авиационные работы	
(ст.ст. 114 - 115)			

Глава XVII. Ответственность перевозчика,
(ст.ст. 116 – 135) эксплуатанта и
грузоотправителя
Глава XVIII. Заключительные положения
(ст.ст. 136 – 137)

Настоящий Кодекс устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации.

Государственное регулирование использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности.

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Суверенитет в отношении воздушного пространства Российской Федерации

1. Российская Федерация обладает полным и исключительным суверенитетом в отношении воздушного пространства Российской Федерации.

2. Под воздушным пространством Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Статья 2. Воздушное законодательство Российской Федерации

1. Воздушное законодательство Российской Федерации состоит из настоящего Кодекса, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

2. Федеральные правила использования воздушного пространства и федеральные авиационные правила - нормативные акты, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства и в области авиации и принимаемые в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

См. Федеральные правила использования воздушного пространства РФ, утвержденные постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1999 г. N 1084

См. Федеральные авиационные правила лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утв. постановлением Правительства РФ от 24 января 1998 г. N 85

Статья 3. Международные договоры Российской Федерации

Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора.

Статья 4. Ответственность за нарушение воздушного законодательства Российской Федерации

Лица, виновные в нарушении воздушного законодательства Российской Федерации, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 5. Отношения, регулируемые воздушным законодательством Российской Федерации

Воздушное законодательство Российской Федерации регулирует отношения в области использования воздушного пространства, отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с нахождением воздушных судов Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором Российской Федерации, и отношения, возникающие в связи с выполнением полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Статья 6. Понятие уполномоченных органов

В целях настоящего Кодекса 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 которые возложена ответственность этого органа.

Статья 7. Принадлежность имущества авиации

Имущество гражданской и экспериментальной авиации - воздушные суда, аэродромы, аэропорты, технические средства и другие предназначенные для обеспечения полетов воздушных судов средства - в соответствии с законодательством Российской Федерации может находиться в государственной и муниципальной собственности, собственности физических лиц, юридических лиц, а то же имущество государственной авиации и объекты единой системы организации воздушного движения - только в федеральной собственности, за исключением имущества авиации органов внутренних дел, которое может находиться в собственности субъектов Российской Федерации.

Статья 8. Обязательные сертификация и аттестация в гражданской авиации

1. Обязательной сертификации подлежат юридические лица - разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной техники; физические лица, юридические лица, осуществляющие и (или) обеспечивающие коммерческие воздушные перевозки, выполнение авиационных работ; юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэродромы, аэропорты; образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням 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.

2. Обязательной аттестации подлежит авиационный персонал.

3. Обязательные сертификация и аттестация осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены организация и проведение обязательных сертификации и аттестации. Требования к проведению обязательных сертификации, аттестации и государственной регистрации и порядок их проведения устанавливаются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также физическими лицами, юридическими лицами.

4. Проведение обязательной сертификации осуществляется возмездно.

Статья 9. Лицензирование деятельности в области авиации

1. Отдельные виды деятельности в области авиации могут осуществляться юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями на основании лицензий, выданных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Утратил силу. - Федеральный закон от 8.11.2007 N 258-ФЗ.

3. Выдача соответствующих лицензий индивидуальным предпринимателям и указанным в статье 8 настоящего Кодекса юридическим лицам при отсутствии сертификатов запрещается.

4. Выдача соответствующей лицензии юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю может быть обусловлена возложением на него в соответствии с законодательством Российской Федерации обязанностей по выполнению социально значимых воздушных перевозок и (или) авиационных работ.

5 - 7. Утратили силу. - Федеральный закон от 8.11.2007 N 258-ФЗ.

См. также Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ "О техническом регулировании"

Статья 10. Приостановление действия сертификатов и их аннулирование

1. Действие сертификатов может быть приостановлено, а равно в их действие могут быть введены ограничения органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

2. Сертификаты могут быть аннулированы органами, выдавшими эти документы, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

Глава II. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Статья 11. Использование воздушного пространства

1. Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются 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 тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

2. Пользователями воздушного пространства являются граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

Статья 12. Государственное регулирование использования воздушного пространства

1. Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимается установление государством общих правил осуществления такой деятельности, а также ответственности за их соблюдение.

2. Государственное регулирование использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.

Статья 13. Государственные приоритеты в использовании воздушного пространства

1. Все пользователи воздушного пространства обладают равными правами на его использование.

2. При возникновении потребности в использовании воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями воздушного пространства право на его использование предоставляется пользователям в соответствии с государственными приоритетами в следующей последовательности:

1) отражение воздушного нападения, предотвращение и прекращение нарушений Государственной границы Российской Федерации или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации;

2) оказание помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера;

3) запуск, посадка, поиск и эвакуация космических аппаратов и их экипажей;

4) предотвращение и прекращение нарушений федеральных правил использования воздушного пространства;

5) выполнение полетов воздушных судов, в том числе в интересах обороноспособности и безопасности государства, или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации или в порядке, установленном Правительством Российской Федерации;

6) выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в соответствии со специальными договорами;

7) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации при внезапных проверках боевой готовности, а также при перебазировании частей и подразделений государственной авиации;

8) осуществление регулярных воздушных перевозок пассажиров и багажа;

9) выполнение полетов воздушных судов государственной авиации;

10) выполнение полетов воздушных судов экспериментальной авиации;

11) осуществление регулярных воздушных перевозок грузов и почты;

12) осуществление нерегулярных воздушных перевозок, выполнение авиационных работ;

13) проведение учебных, спортивных, демонстрационных и иных мероприятий;

14) выполнение полетов воздушных судов или иная деятельность по использованию воздушного пространства, осуществляемые в целях удовлетворения потребностей граждан.

Статья 14. Организация использования воздушного пространства

1. Организация использования воздушного пространства предусматривает обеспечение безопасного, экономичного и регулярного воздушного движения, а также

другой деятельности по использованию воздушного пространства. Организация использования воздушного пространства включает в себя:

- 1) установление структуры и классификации воздушного пространства;
- 2) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными статьей 13 настоящего Кодекса;
- 3) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;
- 4) организацию воздушного движения, представляющую собой:
 - обслуживание (управление) воздушного движения;
 - организацию потоков воздушного движения;
 - организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;
- 5) контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства.

2. Организация использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах в порядке, определенном Правительством Российской Федерации.

Положение о единой системе организации воздушного движения утверждается Правительством Российской Федерации.

Статья 15. Структура воздушного пространства

Структура воздушного пространства включает в себя зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и тому подобное), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и тому подобное), зоны ограничений полетов воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства утверждается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 16. Порядок использования воздушного пространства

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

В соответствии со структурой и классификацией воздушного пространства федеральными правилами использования воздушного пространства устанавливается разрешительный или уведомительный порядок использования воздушного пространства. В случаях, предусмотренных подпунктами 1 - 4 пункта 2 статьи 13 настоящего Кодекса, об использовании воздушного пространства уведомляется соответствующий орган единой системы организации воздушного движения.

Статья 17. Запрещение или ограничение использования воздушного пространства

Использование воздушного пространства или отдельных его районов может быть запрещено или ограничено в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 18. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства

1. Контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, уполномоченным органом в области обороны в части выявления воздушных судов - нарушителей, а также органами пользователей воздушного пространства - органами обслуживания воздушного движения (управления полетами) в установленных для них зонах и районах.

2. Органы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также пользователи воздушного пространства обязаны принимать предусмотренные законодательством Российской Федерации меры по предотвращению и (или) прекращению нарушений федеральных правил использования воздушного пространства.

Статья 19. Ответственность за нарушение федеральных правил использования воздушного пространства

Нарушение федеральных правил использования воздушного пространства влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Глава III. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ

Статья 20. Виды авиации

Авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

Статья 21. Гражданская авиация

1. Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

2. Гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и (или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации.

3. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Статья 22. Государственная авиация

1. Авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач, относится к государственной авиации.

2. Использование государственной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 23. Экспериментальная авиация

1. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

2. Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 24. Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации

Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, в пределах, установленных этим органом, его структурными подразделениями и территориальными органами.

Статья 25. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации

1. Государственное регулирование деятельности в области государственной авиации осуществляется уполномоченным органом в области обороны.

2. Организация деятельности в области государственной авиации и оперативное управление этой деятельностью осуществляются соответствующими уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации.

Статья 26. Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации

Государственное регулирование деятельности в области экспериментальной авиации осуществляется уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Глава IV. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Статья 27. Цель государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации

Целью государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов, авиационной безопасности и качества работ и услуг.

Статья 28. Осуществление государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации

Государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации осуществляет уполномоченный орган в области гражданской авиации. Государственный контроль осуществляется за соблюдением воздушного законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации.

Статья 29. Органы государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации

1. Для осуществления государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации уполномоченный орган в области гражданской авиации создает инспекторские службы.

2. Структура и функции инспекторских служб устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 30. Права и ответственность инспекторов

Права и ответственность инспекторов определяются Правительством Российской Федерации.

Статья 31. Обязательность исполнения требований инспекторов и инспекторских служб

Требования инспекторов и инспекторских служб, предъявленные в связи с проведением проверок, являются обязательными для исполнения гражданами и юридическими лицами.

Глава V. ВОЗДУШНЫЕ СУДА

Статья 32. Воздушное судно

1. Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

2. Легкое воздушное судно - воздушное судно, максимальный взлетный вес которого составляет менее 5700 килограмм, в том числе вертолет, максимальный взлетный вес которого составляет менее 3100 килограмм.

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

Статья 33. Государственная регистрация и государственный учет воздушных судов

1. Воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации в следующем порядке:

гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, - в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации;

сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения - в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации;

государственные воздушные суда - в порядке, установленном уполномоченным органом в области обороны по согласованию с уполномоченными органами, имеющими подразделения государственной авиации.

2. Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

3. Экспериментальные воздушные суда подлежат государственному учету с выдачей соответствующих документов уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

4. Воздушное судно, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

5. Данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в следующих случаях:

списание гражданского воздушного судна или снятие его с эксплуатации;

продажа гражданского воздушного судна или переход на иных законных основаниях права собственности на него иностранному государству, а также иностранному гражданину, лицу без гражданства или иностранному юридическому лицу при условии вывоза гражданского воздушного судна за пределы территории Российской Федерации;

нарушение требований к государственной регистрации гражданского воздушного судна.

6. При исключении данных о гражданском воздушном судне из Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации свидетельство о государственной регистрации этого воздушного судна утрачивает силу и подлежит возврату органу, выдавшему указанное свидетельство.

7. Правила государственной регистрации и государственного учета воздушных судов устанавливаются соответствующим уполномоченным органом.

8. За государственную регистрацию гражданского воздушного судна уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

9. Государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним осуществляются в соответствии со статьей 131 Гражданского кодекса Российской Федерации.

10. В случае залога гражданского воздушного судна сведения о залоге подлежат включению в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации.

Статья 34. Обозначения, наносимые на воздушные суда

1. При включении данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации этому воздушному судну присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

2. На государственные и экспериментальные воздушные суда наносятся учетные опознавательные знаки.

3. На воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы, кроме того, наносится изображение красного креста или изображение красного полумесяца.

4. На гражданское воздушное судно помимо государственного и регистрационного опознавательных знаков должно наноситься изображение Государственного флага Российской Федерации, могут наноситься изображение флага субъекта Российской Федерации, а также товарные знаки - символы, надписи, эмблемы и иные зарегистрированные в установленном законодательством Российской Федерации порядке знаки. Изображение Государственного флага Российской Федерации должно располагаться выше изображения флага субъекта Российской Федерации и по размеру быть больше размера изображения флага субъекта Российской Федерации.

5. Порядок нанесения обозначений на государственные и экспериментальные воздушные суда устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

6. Государственные и регистрационные опознавательные знаки гражданских воздушных судов, а также порядок нанесения этих знаков и порядок нанесения товарных знаков на гражданские воздушные суда устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Статья 35. Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации

Требования к летной годности гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и охране окружающей среды от воздействия деятельности в области авиации (далее - требования к летной годности и охране окружающей среды) определяются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и гражданами, участвующими в разработке, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации и ремонте гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов.

Статья 36. Допуск к эксплуатации гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов

1. Гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам). Сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам) выдается на основании сертификата типа (аттестата о годности к эксплуатации) или акта оценки конкретного воздушного судна на соответствие конкретного воздушного судна требованиям к летной годности гражданских воздушных судов и природоохранным требованиям. Использование гражданского воздушного судна, имеющего сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам), выданный на основании указанного акта оценки, для осуществления коммерческих воздушных перевозок не допускается.

2. Порядок выдачи сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) устанавливается федеральными авиационными правилами.

3. Допуск к эксплуатации государственных воздушных судов осуществляется в порядке, установленном уполномоченным органом в области обороны.

Статья 37. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов

1. Сертификация гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа проводится в соответствии с федеральными авиационными правилами, устанавливающими требования и процедуры сертификации. Сертификация завершается выдачей сертификата типа, если в ходе проведения сертификации установлено, что гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты нового типа соответствуют требованиям к летной годности и охране окружающей среды и конструкция гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов нового типа признана в качестве типовой.

2. Сертификат типа выдается уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов.

3. Каждое гражданское воздушное судно, авиационный двигатель и воздушный винт в процессе серийного производства проходит в установленном порядке испытания и проверки, завершающиеся выдачей гражданскому воздушному судну сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), авиационному двигателю или воздушному винту эквивалентного сертификату летной годности документа. Указанные документы удостоверяют, что конструкции и характеристики гражданского воздушного судна, авиационного двигателя и воздушного винта соответствуют их типовым конструкциям, а их изготовление - соответствующим требованиям.

4. Обеспечение соответствия типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта на этапах его разработки, испытаний и эксплуатации вплоть до списания действующим в Российской Федерации требованиям к летной годности и охране окружающей среды возлагается соответственно на разработчика гражданского воздушного судна, разработчика авиационного двигателя и разработчика воздушного винта. Обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта сертифицированному типу возлагается на его производителя.

5. Соблюдение правил летной эксплуатации и технического обслуживания гражданского воздушного судна, предусмотренных эксплуатационной документацией гражданского воздушного судна и обеспечивающих поддержание его летной годности, возлагается на эксплуатанта или владельца легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, имеющих свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.

6. При нарушении эксплуатантом указанных в пункте 5 настоящей статьи правил, а также при выявлении небезопасного состояния гражданского воздушного судна уполномоченный орган в области гражданской авиации или уполномоченный орган в области оборонной промышленности имеет право ввести ограничения на эксплуатацию данного воздушного судна или остановить его эксплуатацию.

7. Государственный контроль за летной годностью гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов на этапах их разработки, производства и эксплуатации осуществляется уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, уполномоченным органом в области гражданской авиации и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

8. Эксплуатанты обязаны предоставлять уполномоченному органу, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также разработчику авиационной техники информацию о техническом состоянии авиационной техники и об особенностях ее эксплуатации. Состав информации и порядок ее предоставления устанавливаются федеральными авиационными правилами.

9. Гражданские воздушные суда, авиационные двигатели и воздушные винты, произведенные в иностранном государстве и поступающие в Российскую Федерацию для эксплуатации, проходят сертификацию в соответствии с федеральными авиационными правилами.

Статья 38. Позывной радиосигнал воздушного судна

1. Каждому гражданскому воздушному судну, имеющему средства радиосвязи, присваивается позывной радиосигнал в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

2. В государственной и экспериментальной авиации командиру воздушного судна присваивается сменный позывной радиосигнал. В случаях, установленных федеральными авиационными правилами при выполнении государственным воздушным судном или экспериментальным воздушным судном полетов по воздушным трассам или местным воздушным линиям с посадками на гражданских аэродромах, такому воздушному судну присваивается номер рейса.

Статья 39. Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами

Ограничение права пользования гражданскими воздушными судами (привлечение к воздушным перевозкам для государственных нужд, временное изъятие гражданских воздушных судов и иные ограничения) допускается в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения.

Глава VI. АЭРОДРОМЫ, АЭРОПОРТЫ И ОБЪЕКТЫ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Статья 40. Аэродромы и аэропорты

1. Аэродром - участок земли или поверхности воды с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

1.1. Вертодром - участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов.

2. Аэродромы подразделяются на гражданские аэродромы, аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации.

3. Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников.

4. Международный аэропорт - аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля.

5. Решение об открытии аэродрома для выполнения международных полетов воздушных судов или международного аэропорта принимается Правительством Российской Федерации.

6. Порядок допуска к эксплуатации аэродрома, аэропорта или вертодрома устанавливается федеральными авиационными правилами.

7. Посадочная площадка - участок земли, льда, поверхности воды, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, предназначенный для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов. Требования к посадочной площадке устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 41. Государственная регистрация аэродромов и аэропортов

1. Гражданские аэродромы и аэропорты подлежат государственной регистрации с включением данных о них соответственно в Государственный реестр гражданских аэродромов Российской Федерации и Государственный реестр аэропортов Российской Федерации только при наличии сертификатов (свидетельств) годности. Ведение

указанных реестров возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

2. Аэродромы государственной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов государственной авиации Российской Федерации. Ведение указанного реестра возлагается на уполномоченный орган в области обороны.

3. Аэродромы экспериментальной авиации подлежат государственной регистрации с включением данных о них в Государственный реестр аэродромов экспериментальной авиации Российской Федерации. Ведение указанного реестра возлагается на уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

4. Данные о гражданском аэродроме или об аэропорте исключаются из соответствующих государственных реестров в следующих случаях:

нарушение требований к государственной регистрации гражданского аэродрома или аэропорта и требований к обеспечению их безопасной эксплуатации;

на основании заявления лица, зарегистрировавшего гражданский аэродром или аэропорт.

5. При исключении данных об аэродроме или об аэропорте из соответствующих государственных реестров эксплуатация аэродрома или аэропорта приостанавливается, свидетельство о государственной регистрации аэродрома или аэропорта утрачивает силу и подлежит возврату органу, осуществляющему государственную регистрацию аэродрома или аэропорта.

6. За государственную регистрацию гражданского аэродрома или аэропорта уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

7. Государственная регистрация прав собственности и иных вещных прав на аэродром или аэропорт, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на аэродром или аэропорт и сделок с ним осуществляются в соответствии со статьей 131 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Статья 42. Объекты единой системы организации воздушного движения

Объектами единой системы организации воздушного движения являются комплексы зданий, сооружений, коммуникаций, а также наземные объекты средств и систем обслуживания воздушного движения, навигации, посадки и связи, предназначенные для организации воздушного движения. Перечень объектов единой системы организации воздушного движения определяется федеральными авиационными правилами.

Статья 43. Предоставление земельного участка или поверхностного водного объекта

(в ред. Федерального закона от 26.06.2007 N 118-ФЗ)

Земельный участок, предназначенный для размещения аэродрома, аэропорта или объекта единой системы организации воздушного движения, поверхностный водный объект, предназначенный для размещения аэродрома, предоставляются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 44. Аэродромы совместного базирования и аэродромы совместного использования

1. Аэродром совместного базирования - аэродром, на котором совместно базируются гражданские воздушные суда, государственные воздушные суда и (или) воздушные суда экспериментальной авиации.

Перечень аэродромов совместного базирования утверждается Правительством Российской Федерации.

2. Аэродром совместного использования - аэродром государственной авиации, на котором осуществляются взлет, посадка, руление и стоянка гражданских воздушных судов, выполняющих полеты по расписанию и не имеющих права базирования на этом аэродроме. Решение о совместном использовании аэродрома государственной авиации принимает специально уполномоченный орган, в ведении которого находится данный аэродром.

3. Эксплуатация аэродромов совместного базирования и аэродромов совместного использования осуществляется на основе договоров.

4. Аэродромы совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромы совместного использования должны отвечать требованиям, предъявляемым к гражданским аэродромам.

Статья 45. Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения

Строительство и реконструкция аэродромов, аэропортов и объектов единой системы организации воздушного движения должны быть согласованы с соответствующими органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Статья 46. Строительство в пределах приаэродромной территории

Проектирование, строительство и развитие городских и сельских поселений, а также строительство и реконструкция промышленных, сельскохозяйственных и иных объектов в пределах приаэродромной территории должны проводиться с соблюдением требований безопасности полетов воздушных судов, с учетом возможных негативных воздействий оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье граждан и деятельность юридических лиц и по согласованию с собственником аэродрома.

Статья 47. Размещение различных объектов в районе аэродрома

1. Размещение в районе аэродрома зданий, сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов или создавать помехи в работе радиотехнического оборудования, устанавливаемого на аэродроме, должно быть согласовано с собственником аэродрома и осуществляться в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации.

2. Размещение линий связи и линий электропередачи, сооружений различного назначения в зоне действия систем посадки, вблизи объектов радиолокации и радионавигации, предназначенных для обеспечения полетов воздушных судов, и размещение радиоизлучающих объектов должны согласовываться с уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, органами единой системы организации воздушного движения, а также с федеральными органами исполнительной власти в соответствии с ведомственной принадлежностью юридических лиц, осуществляющих права владения или пользования системами посадки, объектами радиолокации и радионавигации.

Статья 48. Сертификация гражданских аэродромов и аэропортов, а также объектов единой системы организации воздушного движения

1. Аэродромы и аэропорты, используемые в целях гражданской авиации, подлежат обязательной сертификации. Порядок сертификации этих аэродромов и аэропортов, их оборудования и перечень этого оборудования определяются федеральными авиационными правилами.

2. Требования, предъявляемые к гражданским аэродромам и аэропортам, устанавливаются федеральными авиационными правилами и обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также гражданами и юридическими лицами, участвующими в проектировании, строительстве, приемке, эксплуатации и ремонте этих аэродромов и аэропортов.

3. Радиотехническое, светотехническое и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на гражданских аэродромах, аэродромах совместного базирования гражданских воздушных судов и государственных воздушных судов и аэродромах совместного использования, а также объекты единой системы организации воздушного движения должны соответствовать требованиям годности к эксплуатации, что подтверждается соответствующим сертификатом годности к эксплуатации.

4. Государственный контроль за соответствием гражданских аэродромов и аэропортов требованиям, предъявляемым к ним, осуществляется уполномоченным органом, на который в установленном порядке возложены организация и проведение обязательной сертификации гражданских аэродромов и аэропортов.

Статья 49. Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов

1. Допуск к эксплуатации аэродромов и аэропортов, используемых в целях гражданской авиации, осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации на основании соответствующих сертификатов (свидетельств).

2. Аэродромы государственной авиации и аэродромы экспериментальной авиации допускаются к эксплуатации в порядке, установленном соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

3. Обеспечение соответствия аэродрома в период его эксплуатации установленным требованиям возлагается на организацию, осуществляющую эксплуатацию аэродрома.

Статья 50. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах

1. Обслуживание воздушных судов на аэродромах и в аэропортах должно обеспечиваться на единообразных условиях, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Аэродромы и аэропорты могут быть закрыты для приема и отправки воздушных судов в связи с техническими или метеорологическими условиями, угрожающими безопасности полетов воздушных судов, или в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации.

3. Аэродромы и аэропорты в военное время и (или) при введении военного, чрезвычайного положения используются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 51. Маркировка зданий и сооружений

1. Собственники зданий и сооружений, линий связи, линий электропередачи, радиотехнического оборудования и других объектов в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на указанных объектах за свой счет маркировочные знаки и устройства в соответствии с федеральными авиационными правилами.

2. Размещение в районе аэродромов знаков и устройств, сходных с принятыми для опознавания аэродромов маркировочными знаками и устройствами, запрещается.

Глава VII. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ

Статья 52. Понятие авиационного персонала

1. К авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

В целях защиты прав и законных интересов граждан, обеспечения обороны страны и безопасности государства не допускаются забастовки или иное прекращение работы (как средство разрешения коллективных и индивидуальных трудовых споров и иных конфликтных ситуаций) авиационным персоналом гражданской авиации, осуществляющим обслуживание (управление) воздушного движения.

Перечни должностей авиационного персонала утверждаются Правительством Российской Федерации.

2. Авиационный персонал включает в себя авиационный персонал гражданской авиации, авиационный персонал государственной авиации и авиационный персонал экспериментальной авиации.

3. На должности авиационного персонала не принимаются лица, имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления.

4. На работу в службы авиационной безопасности не принимаются лица:

1) имеющие непогашенную или неснятую судимость за совершение умышленного преступления;

2) состоящие на учете в учреждениях органов здравоохранения по поводу психического заболевания, алкоголизма или наркомании;

3) досрочно прекратившие полномочия по государственной должности или уволенные с государственной службы, в том числе из правоохранительных органов, из органов прокуратуры, судебных органов по основаниям, которые в соответствии с законодательством Российской Федерации связаны с совершением дисциплинарного проступка, грубым или систематическим нарушением дисциплины, совершением проступка, порочащего честь государственного служащего, утратой доверия к нему, если после такого досрочного прекращения полномочий или такого увольнения прошло менее чем три года;

4) в отношении которых по результатам проверки, проведенной в соответствии с Законом Российской Федерации от 18 апреля 1991 года N 1026-1 "О милиции" (далее - Закон Российской Федерации "О милиции"), имеется заключение органов внутренних дел о невозможности допуска этих лиц к осуществлению деятельности, связанной с объектами, представляющими повышенную опасность для жизни или здоровья человека, а также для окружающей среды.

Статья 53. Допуск лиц из числа авиационного персонала к деятельности

1. Лица из числа авиационного персонала гражданской авиации допускаются к деятельности при наличии сертификата (свидетельства).

Требования, предъявляемые к авиационному персоналу гражданской авиации, устанавливаются федеральными авиационными правилами.

2. Государственный контроль за деятельностью авиационного персонала осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Статья 54. Подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечню должностей авиационного персонала гражданской авиации

1. Подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечню должностей авиационного персонала гражданской авиации проводится в образовательных учреждениях, имеющих выданные уполномоченным органом в области гражданской авиации сертификаты.

2. Подготовка пилотов сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения может проводиться инструкторами, получившими соответствующее разрешение уполномоченного органа в области гражданской авиации.

Статья 55. Признание сертификата (свидетельства) иностранного государства, выданного лицу из числа авиационного персонала

Сертификат (свидетельство) иностранного государства, выданный лицу из числа авиационного персонала, признается в Российской Федерации действительным при условии, если этот сертификат (свидетельство) соответствует международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, и федеральным авиационным правилам.

Глава VIII. ЭКИПАЖ ВОЗДУШНОГО СУДНА

Статья 56. Экипаж воздушного судна

1. Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников). Полет гражданского воздушного судна не разрешается в случае, если состав летного экипажа меньше минимально установленного состава.

2. Состав экипажа воздушного судна определенного типа устанавливается в соответствии с требованиями к летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

3. На период проведения испытаний экспериментального воздушного судна состав его экипажа определяется разработчиком данного воздушного судна.

4. В состав летного экипажа воздушного судна Российской Федерации, которое относится к коммерческой гражданской авиации, могут входить только граждане Российской Федерации. Включение в состав летного экипажа данного воздушного судна иностранного гражданина допускается только на период его подготовки в целях получения допуска к деятельности по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на воздушном судне определенного типа при условии, что иностранный гражданин не исполняет обязанностей командира воздушного судна Российской Федерации.

Статья 57. Командир воздушного судна

1. Командиром воздушного судна является лицо, имеющее действующий сертификат (свидетельство) пилота (летчика), а также подготовку и опыт, необходимые для самостоятельного управления воздушным судном определенного типа.

2. Командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Статья 58. Права командира воздушного судна

1. Командир воздушного судна имеет право:

1) принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении на аэродром или о вынужденной посадке в случае явной угрозы безопасности полета воздушного судна в целях спасения жизни людей, предотвращения нанесения ущерба окружающей среде. Такие решения могут быть приняты с отступлением от плана полета, указаний соответствующего органа единой системы организации воздушного движения и задания на полет, с обязательным уведомлением соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) и по возможности в соответствии с установленными правилами полетов;

2) в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. 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;

3) принимать решения о сливе топлива в полете, сбросе багажа, груза и почты, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна и его посадки. При отсутствии соответствующих служб авиационной безопасности командир воздушного судна имеет право проводить предполетный досмотр лиц и объектов, указанных в статье 85 настоящего Кодекса;

4) принимать иные меры по обеспечению безопасного завершения полета воздушного судна.

2. В случае вынужденной посадки воздушного судна командир воздушного судна руководит действиями лиц, находящихся на борту воздушного судна, до передачи своих полномочий представителям служб поиска и спасания воздушных судов.

Статья 59. Действия экипажа воздушного судна в случае бедствия

Если воздушное судно терпит или потерпело бедствие, командир воздушного судна и другие члены экипажа воздушного судна обязаны принять все возможные меры по сохранению жизни и здоровья находящихся на борту воздушного судна людей, а также по обеспечению сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Статья 60. Оказание помощи судам и людям, находящимся в опасности

Командир воздушного судна, 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 вверенных ему воздушного судна, пассажиров и экипажа, отметить на карте место (зону) бедствия и сообщить об этом соответствующему органу обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Глава IX. АВИАЦИОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Статья 61. Авиационное предприятие и эксплуатант

1. В целях настоящего Кодекса под авиационным предприятием понимается 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.

2. Создание на территории Российской Федерации авиационного предприятия с участием иностранного капитала допускается при условиях, если доля участия иностранного капитала не превышает сорок девять процентов уставного капитала авиационного предприятия, его руководитель является гражданином Российской Федерации и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не превышает одну треть состава руководящего органа.

3. Эксплуатант - 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.

4. Использование физическим лицом, юридическим лицом воздушного судна в целях, определенных для государственной авиации и (или) экспериментальной авиации, а также использование легкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения либо сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения не влечет за собой обязанность получения физическим лицом, юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного этому сертификату (свидетельству) документа.

Статья 62. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации российских авиационных предприятий и российских индивидуальных предпринимателей

Российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий, полученных в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

Статья 63. Коммерческая деятельность в области гражданской авиации иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей

1. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации в порядке, установленном законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

2. При осуществлении в пределах территории Российской Федерации международных воздушных перевозок и (или) выполнении авиационных работ иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели должны получить соответствующие лицензии.

Выдача таких лицензий осуществляется в соответствии со статьей 9 настоящего Кодекса.

3. В отношении иностранного авиационного предприятия признается действительным сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквивалентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномоченным органом иностранного государства и соответствующие международным стандартам, признаваемым Российской Федерацией, а также международным договорам Российской Федерации.

4. Иностранные авиационные предприятия могут открывать свои представительства на территории Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации и (или) международными договорами Российской Федерации.

5. Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права:

принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или перевозить их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или выдаваемыми в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, разовыми разрешениями уполномоченного органа в области гражданской авиации;

принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 64. Тарифы и сборы в области гражданской авиации и правила продажи перевозочных документов

1. Правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

2. Для воздушных перевозок, осуществляемых в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушным чартером), могут устанавливаться договорные цены. Уполномоченный орган в области гражданской авиации может устанавливать минимальные цены на такие перевозки, осуществляемые на определенных авиационных линиях, в целях защиты регулярных воздушных перевозок, осуществляемых на тех же авиационных линиях.

3. Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

Статья 65. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей

1. Контроль за деятельностью авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей, в том числе иностранных авиационных предприятий, международных

эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей, осуществляет уполномоченный орган в области гражданской авиации. Контроль осуществляется за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации, а также требований соответствующих сертификатов и лицензий.

2. При несоблюдении авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем указанных в пункте 1 настоящей статьи требований, за исключением случаев нарушения требований соответствующей лицензии или осуществления деятельности без соответствующей лицензии, если ее получение является обязательным, к такому предприятию или такому индивидуальному предпринимателю могут быть применены следующие меры воздействия:

1) лишение соответствующих разрешения, сертификата либо приостановление или ограничение действия этих документов;

2) иные установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия.

3. В случае нарушения авиационным предприятием или индивидуальным предпринимателем требований соответствующей лицензии или осуществления деятельности без соответствующей лицензии, если ее получение является обязательным, к такому предприятию или такому индивидуальному предпринимателю могут быть применены установленные законодательством Российской Федерации меры воздействия.

Глава X. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 66. Допуск к полету воздушного судна

1. К полету допускается воздушное судно, имеющее государственный и регистрационный или учетный опознавательные знаки, прошедшее необходимую подготовку и имеющее на борту соответствующую документацию.

2. Порядок допуска к полетам гражданских воздушных судов устанавливается федеральными авиационными правилами.

3. Порядок допуска к полетам государственных воздушных судов и экспериментальных воздушных судов устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Статья 67. Документация, имеющаяся на борту воздушного судна

1. Каждое гражданское воздушное судно должно иметь на борту следующую документацию:

1) судовые документы:

свидетельство о государственной регистрации;

сертификат (свидетельство) эксплуатанта (копия), за исключением случаев, предусмотренных пунктом 4 статьи 61 настоящего Кодекса;

сертификат летной годности (удостоверение о годности к полетам);

бортовой и санитарный журналы, руководство по летной эксплуатации (при эксплуатации сверхлегких гражданских воздушных судов наличие бортового и санитарного журналов, руководства по летной эксплуатации необязательно);

разрешение на бортовую радиостанцию, если воздушное судно оборудовано радиоаппаратурой;

абзац утратил силу. - Федеральный закон от 18.07.2006 N 114-ФЗ;

2) соответствующие документы на каждого члена экипажа;

3) документы, предусмотренные уполномоченным органом в области гражданской авиации.

2. Государственное воздушное судно и экспериментальное воздушное судно должны иметь на борту документы, перечень которых устанавливается соответственно уполномоченным органом в области обороны и уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Статья 68. Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна

(в ред. Федерального закона от 18.07.2006 N 114-ФЗ)

Полету воздушного судна должна предшествовать подготовка воздушного судна и его экипажа. Порядок подготовки к полету воздушного судна и его экипажа, порядок осуществления контроля за их готовностью и порядок выполнения полета устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 69. Обеспечение полетов воздушных судов

(в ред. Федерального закона от 04.12.2007 N 332-ФЗ)

1. Аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организация и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), предоставляемое на всех этапах полета воздушных судов, а также радио- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов осуществляется на единообразных условиях с взиманием платы, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

2. Правила и условия аэронавигационного обслуживания, а также обеспечения полетов воздушных судов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Порядок возмещения расходов на аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за аэронавигационное обслуживание, устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 70. План полета воздушного судна

1. Полет воздушного судна выполняется в соответствии с планом полета, представленным пользователем воздушного пространства соответствующему органу единой системы организации воздушного движения, при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением полета воздушного судна, выполняемого в случаях отражения воздушного нападения, предотвращения и прекращения нарушений Государственной границы Российской Федерации или вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации, оказания помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера, поиска и эвакуации космических аппаратов и их экипажей, предотвращения и (или) прекращения нарушений федеральных правил использования воздушного пространства, а также полета воздушного судна, выполняемого в уведомительном порядке использования воздушного пространства, полета воздушного судна, выполняемого в специальных районах, определенных в установленном Правительством Российской Федерации порядке.

1.1. Условия, порядок и форма представления планов полетов устанавливаются федеральными правилами использования воздушного пространства.

2. Отступление от плана полета воздушного судна допускается на основании разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), за исключением случаев, предусмотренных статьей 58 настоящего Кодекса.

Статья 71. Радиосвязь с воздушным судном

1. Командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна, имеющего средства радиосвязи, при выполнении полета обязан пользоваться определенной радиочастотой для получения информации. В случаях, предусмотренных федеральными авиационными правилами, командир воздушного судна или другой член экипажа воздушного судна и соответствующий орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязаны осуществлять между собой связь по радио.

2. Радиосвязь при обслуживании воздушного движения в пределах территории Российской Федерации осуществляется на русском языке. При полетах воздушных судов по международным воздушным трассам в пределах территории Российской Федерации, в том числе в районах аэродромов, открытых для выполнения международных полетов, а также в районах над открытым морем, в которых ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, радиосвязь может осуществляться на английском и русском языках. Порядок осуществления радиосвязи устанавливается федеральными авиационными правилами.

Статья 72. Полет воздушного судна над населенными пунктами

Полет воздушного судна над населенными пунктами должен выполняться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами населенных пунктов или на специально предусмотренных для этих целей взлетно-посадочных площадках в пределах населенных пунктов. Отступления от данного правила полета определяются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 73. Демонстрационный полет воздушного судна

Демонстрационный полет воздушного судна выполняется в соответствии с требованиями безопасности полетов воздушных судов, установленными соответствующим уполномоченным органом. Порядок организации и проведения демонстрационных полетов воздушных судов устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 74. Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью

Полет воздушного судна со сверхзвуковой скоростью допускается на высоте, на которой исключается опасное воздействие звукового удара на окружающую среду. Правила выполнения полетов воздушных судов со сверхзвуковой скоростью устанавливаются федеральными авиационными правилами.

Статья 75. Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна

Использование фото- и киносъемки и других способов дистанционного зондирования земли с борта воздушного судна допускается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 76. Аренда каналов связи

1. Для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, сдают в аренду на основе договоров соответствующим уполномоченным органам по их заявкам необходимые каналы связи.

2. Уполномоченный орган в области связи, органы связи федеральных органов исполнительной власти, а также граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, обеспечивают первоочередное предоставление каналов связи для обеспечения полетов воздушных судов и другой деятельности по использованию воздушного пространства и принимают неотложные меры по замене каналов связи и их восстановлению в случае повреждения.

Статья 77. Использование средств связи общего назначения

Порядок использования средств связи общего назначения для обеспечения полетов воздушных судов устанавливается уполномоченным органом в области связи по согласованию с уполномоченным органом в области гражданской авиации, уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, уполномоченным органом в области обороны или уполномоченным органом в области оборонной промышленности.

Статья 78. Осуществление радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними

1. Для осуществления радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними уполномоченным органом в области обороны в установленном порядке выделяются радиочастоты, которые должны быть защищены от помех.

2. Граждане и юридические лица, которые имеют установки и аппараты, создающие помехи средствам радиотехнического обеспечения полетов воздушных судов и радиосвязи с ними, обязаны по требованию уполномоченного органа в области связи или его подразделений устранить помехи своими силами и за свой счет, а до их устранения прекратить работу таких установок и аппаратов.

Глава XI. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 79. Международные полеты воздушных судов

1. Международный полет воздушного судна - полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства.

2. Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

3. Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

4. Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

5. Оповестительные знаки воздушных судов иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.

6. Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Статья 80. Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов

Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации.

Статья 81. Признание на территории Российской Федерации судовых документов, имеющих на борту гражданских воздушных судов иностранных государств

1. Судовые документы, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории Российской Федерации, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией.

2. Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с проверкой судовых документов уполномоченными лицами соответствующих уполномоченных органов.

3. В случаях, если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства отсутствует установленная для международных полетов документация или имеются основания считать данное воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна.

Статья 82. Применение паспортных, таможенных и иных правил при выполнении международных полетов воздушных судов

На прибывающие в Российскую Федерацию, убывающие из Российской Федерации и следующие транзитом с посадкой на территории Российской Федерации воздушные суда, их экипажи и пассажиров, а также на имущество, багаж, грузы и почту, ввозимые в Российскую Федерацию и вывозимые из Российской Федерации, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Глава XII. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Статья 83. Авиационная безопасность

1. Авиационная безопасность - состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

2. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Службы авиационной безопасности аэродромов или аэропортов и службы авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

3. Незаконное вмешательство в деятельность в области авиации - противоправные действия (бездействие), угрожающие безопасной деятельности в области авиации, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна либо создавшие угрозу наступления таких последствий.

Статья 84. Обеспечение авиационной безопасности

1. Лица, осуществляющие прием, отправку или обслуживание воздушного судна, обязаны принимать меры по обеспечению авиационной безопасности.

2. Авиационная безопасность обеспечивается посредством:

1) предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома;

2) охраны воздушных судов на стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц;

3) исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза;

4) предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции";

5) реализации мер противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность в области авиации и иных мер, в том числе мер, осуществляемых с участием правоохранительных органов.

3. Службы авиационной безопасности имеют право задерживать для передачи правоохранительным органам лиц, нарушивших требования авиационной безопасности, а также багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам, а в случаях, если жизни или здоровью пассажиров, членов экипажа воздушного судна или других граждан угрожает опасность, применять меры в соответствии с законодательством Российской Федерации. Сотрудникам служб авиационной безопасности при исполнении служебных обязанностей разрешается ношение и применение служебного оружия в порядке, установленном федеральными законами.

4. Требования авиационной безопасности и порядок их выполнения устанавливаются федеральными авиационными правилами.

5. При осуществлении контроля за обеспечением авиационной безопасности должностные лица федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области контроля (надзора) на транспорте, и федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области внутренних дел, вправе:

1) осуществлять проверки соблюдения правил проведения предполетного досмотра, а также пропускного и внутриобъектового режимов;

2) запрашивать и получать от руководителей, должностных лиц организаций, служб авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделений ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в

области транспорта, служб авиационной безопасности авиационных предприятий, а также от перевозчиков, грузоотправителей и иных организаций документы и информацию, необходимые для выполнения задач, связанных с обеспечением авиационной безопасности;

3) давать руководителям организаций обязательные для исполнения предписания об устранении выявленных нарушений требований авиационной безопасности и проверять исполнение этих предписаний;

4) при наличии информации о возможности нарушения требований авиационной безопасности на воздушном судне сопровождать его во время полета;

5) задерживать багаж, грузы и почту, содержащие предметы и вещества, запрещенные к воздушным перевозкам.

6. Охрана аэропортов и объектов их инфраструктуры осуществляется подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта, и органами внутренних дел в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 85. Предполетный и послеполетный досмотры

1. В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа воздушного судна обязательному предполетному досмотру, а также послеполетному досмотру в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции" подлежат воздушное судно, его бортовые запасы, члены экипажа, пассажиры, багаж, в том числе вещи, находящиеся при пассажирах, а также грузы и почта.

2. Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции" пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел.

Проведение предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции" не исключает возможность проведения досмотра при осуществлении оперативно-розыскной, уголовно-процессуальной и иной деятельности уполномоченными на то лицами в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При выполнении международных полетов воздушных судов предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с Законом Российской Федерации "О милиции" проводится после осуществления пограничного и таможенного контроля, а в случаях, установленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иных видов контроля.

3. При отказе пассажира воздушного судна от предполетного досмотра договор воздушной перевозки пассажира считается расторгнутым.

4. Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области внутренних дел.

Статья 85.1. Персональные данные пассажиров воздушных судов

(введена Федеральным законом от 21.03.2005 N 20-ФЗ)

1. В целях обеспечения авиационной безопасности перевозчики передают в правоохранительные органы персональные данные пассажиров воздушных судов, содержащиеся в перевозочных документах.

2. Порядок создания и ведения информационных баз персональных данных пассажиров воздушных судов, а также порядок передачи таких данных в правоохранительные органы устанавливается Правительством Российской Федерации.

Глава XIII. ПОИСК И СПАСАНИЕ

Статья 86. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно

1. Воздушное судно признается терпящим бедствие, если такому судну или находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий членов экипажа, либо воздушное судно, с которым потеряна связь и место нахождения которого неизвестно.

2. Потерпевшим бедствие признается воздушное судно, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение либо полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома.

3. Терпящее или потерпевшее бедствие воздушное судно подлежит немедленному поиску и спасанию.

Статья 87. Сигналы бедствия

1. Для своевременного оказания помощи терпящим или потерпевшим бедствие воздушным судам, их пассажирам и экипажам используются единые международные сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности (далее - сигналы бедствия).

2. Перечень технических средств, подлежащих обязательной установке на воздушных судах для передачи сигналов бедствия, определяется федеральными авиационными правилами.

Статья 88. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей

1. Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей организует и осуществляет уполномоченный орган в области использования воздушного пространства во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти, на которые в установленном порядке возложены обязанности по формированию и содержанию служб поиска и спасания.

1.1. Организация единой системы авиационно-космического поиска и спасания осуществляется уполномоченным органом в области использования воздушного пространства. Положение о единой системе авиационно-космического поиска и спасания утверждается Правительством Российской Федерации.

2. К обеспечению и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ могут привлекаться поисковые и аварийно-спасательные силы и средства авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации.

3. Авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации, поисковые и аварийно-спасательные силы и средства которых привлекаются к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ, обязаны содержать такие силы и средства в постоянной готовности. Расходы авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации на поддержание готовности поисковых и аварийно-спасательных сил и средств, осуществление поисковых и аварийно-

спасательных работ и участие в их обеспечении возмещаются за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

4. Полеты воздушных судов, не обеспеченных поисковыми и аварийно-спасательными средствами, запрещаются.

5. Порядок привлечения поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ устанавливается Правительством Российской Федерации.

Статья 89. Обеспечение поисковых и аварийно-спасательных работ

1. Поиск и спасение пассажиров и экипажей терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов являются безвозмездными.

2. Эвакуация потерпевшего бедствие воздушного судна с места бедствия осуществляется силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта.

3. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, а также авиационные предприятия и организации государственной и экспериментальной авиации обязаны участвовать в организации поиска потерпевшего бедствие воздушного судна и до прибытия поисковых и аварийно-спасательных сил принять неотложные меры по спасанию людей, оказанию им медицинской и другой помощи, охране данного воздушного судна и находящихся на его борту документации и имущества.

4. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления вправе привлекать для проведения поисковых и аварийно-спасательных работ юридических лиц при условии возмещения понесенных ими расходов за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников.

5. Пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов иностранных государств оказывается помощь на тех же условиях, что и пассажирам и экипажам терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов Российской Федерации.

Статья 90. Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома

Аварийно-спасательные работы на аэродроме и в районе аэродрома проводятся силами собственника аэродрома или аэропорта.

Статья 91. Поиск и спасение терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей в районах открытого моря и на территориях иностранных государств

1. Поиск и спасение терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей в районах открытого моря, в которых ответственность за организацию воздушного движения несет Российская Федерация, осуществляются уполномоченными органами в соответствии с пунктом 1 статьи 88 настоящего Кодекса.

2. Поиск и спасение терпящего или потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа на территории иностранного государства осуществляются в порядке, установленном в данном государстве, и с соблюдением общепризнанных принципов и норм международного права и в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Статья 92. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах

1. Сообщения о терпящих или потерпевших бедствие воздушных судах относятся к сообщениям, имеющим категорию абсолютного приоритета. Имеющие средства связи юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности и граждане обязаны предоставить средства связи для немедленной передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне либо передать такое сообщение. Граждане и юридические лица, имеющие право на предоставление услуг связи, должны обеспечить немедленную передачу данного сообщения.

2. За передачу первого сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне плата не взимается. Междугородные телефонные переговоры об оказании помощи терпящему или потерпевшему бедствие воздушному судну, его пассажирам и экипажу оплачиваются в соответствии с тарифом на универсальные услуги связи; сообщения, передаваемые по телеграфу, - тарифом, установленным для передачи срочного сообщения. За междугородные телефонные переговоры в целях передачи сообщения о терпящем или потерпевшем бедствие воздушном судне плата не взимается.

Статья 93. Оповещение о потерпевшем бедствие воздушном судне

1. Командир потерпевшего бедствие воздушного судна или другой член экипажа этого воздушного судна, а также иной гражданин, которому стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом ближайший орган местного самоуправления, организацию или воинскую часть, которые в свою очередь обязаны немедленно проинформировать о случившемся соответствующее авиационное предприятие либо уполномоченный орган в области использования воздушного пространства, уполномоченный орган в области гражданской авиации, уполномоченный орган в области обороны или уполномоченный орган в области оборонной промышленности.

2. Должностные лица авиационного предприятия, которым стало известно о потерпевшем бедствие воздушном судне, обязаны немедленно оповестить об этом уполномоченный орган в области гражданской авиации и уполномоченный орган в области использования воздушного пространства.

Статья 94. Прекращение поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа

1. В случае, если все принятые для поиска потерпевшего бедствие воздушного судна, его пассажиров и экипажа меры не дали результатов, решение о прекращении поиска этого воздушного судна принимается уполномоченным органом, осуществившим государственную регистрацию или государственный учет этого воздушного судна.

2. Решение о прекращении поиска потерпевшего бедствие воздушного судна иностранного государства принимается уполномоченным органом в области использования воздушного пространства.

3. Потерпевшее бедствие воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести.

Глава XIV. РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННОГО ПРОИСШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТА

Статья 95. Цели и порядок расследования авиационного происшествия или инцидента

1. Авиационное происшествие или инцидент с гражданским, государственным или экспериментальным воздушным судном Российской Федерации либо с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации подлежат обязательному расследованию.

2. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.

Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

3. Расследования, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия соответственно в гражданской, государственной или экспериментальной авиации.

Проведение расследований, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Статья 96. Полномочия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится комиссией.

2. Комиссия по расследованию авиационного происшествия или инцидента имеет право:

1) беспрепятственно проходить на борт потерпевшего бедствие воздушного судна для выяснения обстоятельств авиационного происшествия или инцидента;

2) обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, его составные части, имущество, находящееся на борту потерпевшего бедствие воздушного судна либо вовлеченное в авиационное происшествие или инцидент извне, независимо от принадлежности этого имущества, а также средства и объекты обеспечения полетов воздушных судов;

3) поручать юридическим лицам независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности проведение исследований и работ, связанных с расследованием авиационного происшествия или инцидента;

4) привлекать для решения задач, требующих знаний в соответствующих областях науки и техники, работников организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;

5) опрашивать очевидцев авиационного происшествия или инцидента, лиц, которые имеют или могут иметь отношение к авиационному происшествию или инциденту, получать необходимую информацию от правоохранительных органов;

6) изучать все вопросы разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов; затребовать и получать от соответствующих органов исполнительной власти, а также от граждан и юридических лиц документы и материалы по вопросам, связанным с данным авиационным происшествием или инцидентом;

7) проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала.

3. Члены комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, а также привлекаемые для расследования авиационного происшествия или инцидента лица при предъявлении командировочных удостоверений имеют право внеочередного

приобретения билетов на проезд на транспорте общего пользования при следовании к месту авиационного происшествия или инцидента либо при переездах в целях расследования.

Статья 97. Сохранение доказательственных материалов

1. Члены экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, иные граждане, а также юридические лица, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления до прибытия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента должны принять все возможные меры по обеспечению сохранности потерпевшего бедствие воздушного судна, его составных частей и обломков, бортовых и наземных средств объективного контроля, предметов, находящихся на борту этого воздушного судна либо вовлеченных в авиационное происшествие или инцидент извне, а также документации, относящейся к разработке, испытаниям, производству, ремонту и эксплуатации этого воздушного судна и обеспечению его полета.

2. Лица, виновные в умышленном сокрытии авиационного происшествия или инцидента, сведений о них, а равно в искажении информации, в повреждении или уничтожении бортовых и наземных средств объективного контроля и других связанных с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов, несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 98. Обеспечение работ на месте авиационного происшествия или инцидента

1. Федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления, юридические лица независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, командование воинских частей обязаны оказывать содействие комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента, в том числе выделять в распоряжение комиссии необходимые силы и средства, принимать меры по обеспечению охраны места авиационного происшествия или инцидента, созданию безопасных условий для работы на месте авиационного происшествия или инцидента в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

2 - 3. Утратили силу. - Федеральный закон от 22.08.2004 N 122-ФЗ.

Статья 99. Финансирование работ по расследованию авиационного происшествия или инцидента

1. Расходы на обеспечение работы комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента финансируются за счет средств федерального бюджета, а на расследование авиационного происшествия или инцидента с гражданским воздушным судном, кроме того, за счет централизованных в установленном законом порядке средств организаций гражданской авиации с последующим возмещением этих средств за счет виновных в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации.

2. Утратил силу. - Федеральный закон от 22.08.2004 N 122-ФЗ.

Глава XV. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статья 100. Перевозчик

(в ред. Федерального закона от 08.11.2007 N 258-ФЗ)

Перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

Статья 101. Воздушные перевозки

1. Внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

2. Международная воздушная перевозка - 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.

3. Коммерческая воздушная перевозка - воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Статья 102. Выполнение правил воздушных перевозок

1. Перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами.

2. Перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок. Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

3. Правила воздушных перевозок почты должны быть согласованы с уполномоченным органом в области почтовой связи.

Статья 103. Договор воздушной перевозки пассажира. Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты

1. 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, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

2. По договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки почты перевозчик обязуется доставить вверенные ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Статья 104. Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

По договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом.

Статья 105. Перевозочные документы

(в ред. Федерального закона от 01.12.2007 N 314-ФЗ)

1. К перевозочным документам относятся билет, багажная квитанция, грузовая накладная, почтовая накладная, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты и предусмотренные нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта.

2. Договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза или договор воздушной перевозки почты удостоверяется соответственно билетом и багажной квитанцией в случае перевозки пассажиром багажа, грузовой накладной, почтовой накладной.

3. 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. При использовании электронного перевозочного документа пассажир вправе потребовать, а перевозчик или действующее на основании договора с перевозчиком лицо при заключении договора перевозки или регистрации пассажира обязаны выдать заверенную выписку, содержащую условия соответствующего договора воздушной перевозки (далее - выписка), из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

4. Формы билета, багажной квитанции, выписки из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок, грузовой накладной, почтовой накладной, иных документов, используемых при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, багажа, груза, почты, устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

5. По требованию суда, органов прокуратуры, органов внутренних дел, судебного пристава-исполнителя, налоговых органов, таможенных органов электронный перевозочный документ передается перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом по информационно-телекоммуникационной сети или на материальных носителях либо представляется в виде выписки из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

6. Для учета воздушных перевозок пассажиров перевозчиком или действующим на основании договора с перевозчиком лицом ведется реестр перевозочных документов (в том числе реестр электронных перевозочных документов) на основании информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

7. Реестр перевозочных документов ведется в электронном виде или на бумажном носителе и должен содержать сведения о плате за воздушные перевозки пассажиров, багажа и маршрутах воздушных перевозок пассажиров, багажа с указанием пунктов отправления и пунктов назначения. Требования к реестру электронных перевозочных документов утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта.

8. Требования к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок утверждаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области транспорта, по согласованию с органом, обеспечивающим координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти по противодействию терроризму.

Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов

1. Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

2. Пассажир воздушного судна имеет право:

1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;

3) бесплатного, при международных воздушных перевозках - в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;

4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

3. Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами.

Статья 107. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза

1. Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:

1) 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;

2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;

3) 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 неустранимые неудобства для других лиц;

4) отказ пассажира воздушного груза оплатить провоз своего багажа, вес которого превышает установленные нормы бесплатного провоза багажа;

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка. В пункте 4 имеется в виду пассажир воздушного судна, а не груза.

5) отказ пассажира воздушного судна оплатить перевоз следующего с ним ребенка, за исключением случаев, предусмотренных подпунктом 3 пункта 2 статьи 106;

6) 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 настоящего Кодекса;

7) наличие в вещах, находящихся при пассажире, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

2. В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза пассажиру, грузовладельцу, грузоотправителю возвращается сумма, уплаченная за воздушную перевозку, за исключением случая, предусмотренного подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи. В случае, предусмотренном подпунктом 6 пункта 1 настоящей статьи, уплаченная за воздушную перевозку сумма пассажиру воздушного судна не возвращается.

Статья 108. Прекращение по инициативе пассажира воздушного судна действия договора воздушной перевозки пассажира

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.

Статья 109. Срок доставки груза

Перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Статья 110. Изменение договора воздушной перевозки груза

1. Грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

2. В случае изменения условий воздушной перевозки, предусмотренных договором воздушной перевозки груза, перевозчик обязан поставить об этом в известность грузоотправителя или грузополучателя и испросить их распоряжения относительно этого груза.

Статья 111. Получение груза в пункте назначения

1. Перевозчик обязан уведомить грузополучателя о прибытии груза в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными

перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

2. Грузополучатель обязан принять и вывезти груз. Грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного и (или) частичного его использования в соответствии с первоначальным назначением.

Статья 112. Неполучение груза

1. Если грузополучатель не востребовал прибывший груз в срок, предусмотренный федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск.

2. Груз, не полученный в течение срока, предусмотренного федеральными авиационными правилами, установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок или договором воздушной перевозки груза, считается невостребованным и реализуется в порядке, определенном федеральными авиационными правилами.

3. Хранение груза, подлежащего таможенному контролю, и распоряжение им осуществляются в порядке, установленном таможенным законодательством Российской Федерации.

Статья 113. Воздушная перевозка опасных грузов

Воздушная перевозка оружия, боевых припасов, взрывчатых веществ, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных предметов и веществ осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, федеральными авиационными правилами, а также международными договорами Российской Федерации.

Глава XVI. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ

Статья 114. Авиационные работы

1. Авиационные работы - работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

2. Общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются федеральными авиационными правилами.

3. Органы законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ.

Статья 115. Договор на выполнение авиационных работ

1. По договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в порядке, в сроки, в объеме и на

условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы.

2. Договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены:

порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования;

создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов;

иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей.

3. Тарифы на выполнение авиационных работ устанавливаются на основе договора.

Глава XVII. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА, ЭКСПЛУАТАНТА И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 116. Общие принципы ответственности

1. Перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

2. Эксплуатант обязан возместить вред, причиненный при эксплуатации воздушного судна, если не докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

3. Перевозчик, пассажир, грузоотправитель и грузополучатель за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 117. Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира воздушного судна

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 6 июня 2008 года пункт 1 статьи 117 будет изложен в новой редакции:

"1. Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, в соответствии с международными договорами Российской Федерации и главой 59 Гражданского кодекса Российской Федерации. В случае, если договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, размер такой ответственности определяется международным договором Российской Федерации или в соответствии с настоящим Кодексом."

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 6 июня 2008 года статья 117 будет дополнена пунктом 1.1 следующего содержания:

"1.1. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, у

которых он находился на иждивении, в сумме два миллиона рублей. Указанная компенсация распределяется между гражданами, имеющими право на ее получение, пропорционально количеству таких граждан."

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 1 января 2010 года статья 117 будет дополнена пунктом 1.2 следующего содержания:

"1.2. Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации. Размер указанной компенсации не может превышать два миллиона рублей."

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 6 июня 2008 года статья 117 будет дополнена пунктом 1.3 следующего содержания:

"1.3. В случае, если определенный в соответствии с гражданским законодательством размер возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, превышает размер компенсации в счет возмещения вреда, выплата указанной компенсации не освобождает перевозчика от возмещения такого вреда в части, превышающей сумму произведенной компенсации."

1. Ответственность перевозчика за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни или здоровью пассажира воздушного судна, определяется в соответствии с правилами главы 59 Гражданского кодекса Российской Федерации, если законом или договором воздушной перевозки пассажира не предусмотрен более высокий размер ответственности перевозчика, а также определяется международными договорами Российской Федерации.

2. В целях настоящей статьи воздушная перевозка пассажира включает в себя период с момента прохождения пассажиром воздушного судна предполетного досмотра для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир воздушного судна под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика покинул аэродром.

Статья 118. Ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

1. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

2. Перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

3. Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки.

Статья 119. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире

1. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, - в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 6 июня 2008 года в подпункте 2 пункта 1 статьи 119 слова "чем в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда" будут заменены словами "шестисот рублей".

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более чем в размере двух установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда за килограмм веса багажа или груза;

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 6 июня 2008 года в подпункте 3 пункта 1 статьи 119 слова "не более чем десять установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда" будут заменены словами "не более чем одиннадцать тысяч рублей".

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем десять установленных федеральным законом минимальных размеров оплаты труда.

2. Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

3. За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

Статья 120. Ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза

За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Статья 121. Ответственность грузоотправителя

Грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем.

Статья 122. Ответственность перевозчика за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты

Перевозчик несет материальную ответственность перед организациями почтовой связи за утрату, повреждение (порчу) или просрочку доставки почты по вине перевозчика в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Статья 123. Соглашения о повышении пределов ответственности перевозчика

Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами Российской Федерации.

Статья 124. Порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

1. По требованию пассажира, грузоотправителя или грузополучателя и при предъявлении одним из них перевозочных документов перевозчик обязан составить коммерческий акт.

Коммерческим актом удостоверяются обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя или грузополучателя.

2. Коммерческий акт составляется при выдаче багажа или груза для удостоверения следующих обстоятельств:

- 1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;
- 2) повреждение (порча) груза;
- 3) недостача или повреждение (порча) багажа;
- 4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

Для удостоверения указанных обстоятельств в отношении почты перевозчик и организация почтовой связи составляют коммерческий акт.

3. До предъявления к перевозчику иска в случае нарушения договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется претензия.

4. В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя.

5. Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя или грузополучателя права на предъявление претензии или иска.

Статья 125. Лица, имеющие право на предъявление требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты

1. Право на предъявление перевозчику заявления в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира имеют:

1) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, а также просрочки его доставки - пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта;

2) в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира - пассажир.

2. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику имеют:

1) в случае утраты груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления такой накладной документа об оплате стоимости груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта пункта назначения о прибытии (неприбытии) груза;

2) в случае недостачи или повреждения (порчи) груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной или коммерческого акта;

3) в случае просрочки доставки груза грузополучатель при предъявлении грузовой накладной;

4) в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) почты, а также просрочки ее доставки организация почтовой связи пункта назначения почты;

5) страховщик при предъявлении соответствующих перевозочных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения.

Статья 126. Срок предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках

1. Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев. Указанный срок исчисляется следующим образом:

1) о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза или почты, а также в случае просрочки их доставки - со дня, следующего за днем выдачи груза, а в отношении почты - с даты составления коммерческого акта;

2) о возмещении вреда в случае утраты груза - через десять дней по истечении срока доставки;

3) о возмещении вреда в случае утраты почты - по истечении срока доставки;

4) о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

2. Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении установленного срока, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии.

Статья 127. Срок предъявления претензии к перевозчику при международных воздушных перевозках

1. В случае повреждения (порчи) багажа или груза при международных воздушных перевозках лицо, имеющее право на его получение, при обнаружении вреда должно заявить перевозчику уведомление в письменной форме не позднее чем через семь дней со дня получения багажа и не позднее чем через четырнадцать дней со дня получения груза. В случае просрочки доставки багажа или груза претензия должна быть предъявлена в течение двадцати одного дня со дня передачи багажа или груза в распоряжение лица, имеющего право на его получение. Указанное уведомление является основанием для составления коммерческого акта.

2. В случае утраты багажа, груза или почты претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение восемнадцати месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки.

Статья 128. Начало течения срока исковой давности

1. Перевозчик обязан в течение тридцати дней с даты поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме уведомить грузоотправителя или грузополучателя об удовлетворении или отклонении претензии.

2. Течение срока исковой давности начинается на следующий день после получения грузоотправителем или грузополучателем ответа об отказе или о частичном удовлетворении претензии, в случае неполучения такого ответа - через сорок пять дней после получения претензии перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты.

Статья 129. Ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов

1. При столкновении воздушных судов, а также при причинении воздушным судном повреждения другому воздушному судну, хотя и без столкновения, имущественная ответственность владельцев воздушных судов определяется следующим образом:

1) вред, причиненный одному из владельцев по вине другого, возмещается виновным;

2) при наличии вины обоих (нескольких) владельцев размер возмещения вреда определяется соразмерно степени виновности каждого. При невозможности установить степень вины ответственность распределяется между владельцами поровну.

2. При отсутствии вины владельцев воздушных судов в причинении вреда ни один из них не имеет права требовать возмещения вреда от другого.

3. Ни один из владельцев, воздушные суда которых участвовали в столкновении, не предполагается виновным, если в установленном порядке не будет доказано иное.

4. Имущественную ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный имуществу третьих лиц, находящемуся на воздушном судне, несет владелец воздушного судна в соответствии с настоящим Кодексом, при этом он имеет право обратного требования (регресса) к виновному в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи.

Статья 130. Размеры ответственности за вред, причиненный при воздушной перевозке

1. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу пассажира воздушного судна при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

2. За вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Статья 131. Обязательное страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами

1. Страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при эксплуатации воздушного судна, является обязательным.

2. При выполнении полетов и авиационных работ в воздушном пространстве Российской Федерации минимальный размер страховой суммы устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования, за каждый килограмм максимального взлетного веса воздушного судна.

3. При выполнении международных полетов и авиационных работ в воздушном пространстве иностранных государств минимальный размер страховой суммы устанавливается в соответствии с законодательством соответствующего иностранного государства.

Статья 132. Обязательное страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна

1. Страхование жизни и здоровья членов экипажа воздушного судна при исполнении ими служебных обязанностей является обязательным.

2. Страховая сумма на каждого члена экипажа воздушного судна устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на момент заключения договора страхования.

В соответствии с Федеральным законом от 04.12.2007 N 331-ФЗ с 6 июня 2008 года статья 133 будет изложена в новой редакции.

Статья 133. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна

1. Перевозчик обязан страховать риск своей гражданской ответственности перед пассажиром воздушного судна за свой счет в качестве страхователя путем заключения договора или договоров обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам (далее в настоящей статье - договор обязательного страхования). Перевозчик осуществляет перевозку пассажира воздушного судна при наличии договора обязательного страхования.

2. Объектом обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика является имущественный интерес, связанный с обязанностью перевозчика возместить причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам.

3. Страховым случаем является наступление гражданской ответственности перевозчика за причиненный при воздушной перевозке вред жизни или здоровью пассажира воздушного судна, вред его багажу и находящимся при этом пассажире вещам, которое в соответствии с договором обязательного страхования влечет за собой обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

4. При выполнении внутренних воздушных перевозок устанавливается размер страховой суммы, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить пассажиру воздушного судна причиненный вред, в отношении:

1) ответственности за вред, причиненный жизни пассажира воздушного судна, - не менее чем два миллиона двадцать пять тысяч рублей на каждого пассажира воздушного судна;

2) ответственности за вред, причиненный здоровью пассажира воздушного судна, - не менее чем два миллиона рублей на каждого пассажира воздушного судна;

3) ответственности за вред, причиненный багажу пассажира воздушного судна, - не менее чем шестьсот рублей за каждый килограмм веса багажа;

4) ответственности за вред, причиненный вещам, находящимся при пассажире воздушного судна, - не менее чем одиннадцать тысяч рублей на каждого пассажира воздушного судна.

5. Срок договора обязательного страхования не может быть менее чем один год.

6. Порядок реализации определенных настоящим Кодексом и другими федеральными законами прав и обязанностей сторон по договору обязательного страхования устанавливается типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна, утвержденными Правительством Российской Федерации.

7. Страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна устанавливаются страховщиком в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Законом Российской Федерации от 27 ноября 1992 года N 4015-1 "Об организации страхового дела в Российской Федерации".

8. Страховая премия по договору обязательного страхования определяется в соответствии с типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна на основании установленных страховщиком страховых тарифов. Порядок уплаты страховой премии определяется договором обязательного страхования. Договором обязательного страхования может предусматриваться право перевозчика уплачивать страховую премию в рассрочку путем внесения страховых взносов. Если страховой случай наступил до уплаты очередного страхового взноса, внесение которого просрочено, страховщик не вправе отказывать на этом основании в осуществлении страховой выплаты по договору обязательного страхования и не вправе засчитывать сумму просроченного страхового взноса при определении ее размера.

9. Если договором обязательного страхования не предусмотрен более высокий размер возмещения вреда, размеры страховых выплат по договору обязательного страхования при выполнении внутренних воздушных перевозок в отношении одного пассажира воздушного судна составляют:

1) два миллиона рублей плюс необходимые расходы на погребение, составляющие не более чем двадцать пять тысяч рублей, - при причинении вреда жизни;

2) размер причиненного вреда, но не более чем два миллиона рублей - при причинении вреда здоровью;

3) размер причиненного вреда, но не более чем шестьсот рублей за каждый килограмм веса багажа - при причинении вреда багажу;

4) размер причиненного вреда, но не более чем одиннадцать тысяч рублей - при причинении вреда вещам, находящимся при пассажире.

10. В случае причинения вреда жизни пассажира воздушного судна выгодоприобретателями по договору обязательного страхования являются граждане, имеющие право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, при отсутствии таких граждан - родители, супруг, дети умершего пассажира воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - граждане, у которых он находился на иждивении, в отношении возмещения необходимых расходов на погребение умершего пассажира воздушного судна - лицо, понесшее такие расходы.

11. Страховая выплата в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна (за исключением компенсации необходимых расходов на погребение), распределяется между выгодоприобретателями пропорционально их количеству.

12. При выполнении международных воздушных перевозок размеры страховой суммы и страховых выплат не должны быть менее размеров, установленных в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

13. При наступлении страхового случая пассажир воздушного судна или выгодоприобретатель вправе предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении причиненного вреда. Страховая выплата осуществляется страховщиком в течение тридцати дней со дня представления необходимых документов. Перечень таких документов определяется типовыми правилами обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна в зависимости от вида причиненного вреда. Пассажир воздушного судна или выгодоприобретатель в соответствии с законодательством Российской Федерации в области персональных данных обязан сообщить страховщику определенные указанными типовыми правилами обязательного страхования и необходимые для осуществления страховой выплаты свои персональные данные.

14. До полного определения размера подлежащего возмещению вреда страховщик по заявлению пассажира воздушного судна или выгодоприобретателя вправе осуществить часть страховой выплаты, соответствующую фактически определенной части причиненного вреда.

15. Страховая выплата в соответствии с договором обязательного страхования осуществляется независимо от выплат, причитающихся по другим видам страхования.

16. Контроль за исполнением перевозчиком установленной настоящей статьей обязанности по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна осуществляется федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным в области лицензирования деятельности по перевозке воздушным транспортом пассажиров."

Статья 133. Обязательное страхование ответственности перевозчика перед пассажиром воздушного судна

1. Перевозчик обязан страховать ответственность за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира воздушного судна, а также за вред, причиненный багажу и находящимся при пассажире вещам.

2. Страховая сумма на каждого пассажира воздушного судна, предусмотренная договором страхования жизни и здоровья пассажира, устанавливается в размере не менее чем тысяча минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом на день продажи билета.

3. Страховая сумма, предусмотренная договором страхования багажа, устанавливается в размере не менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом, за килограмм веса багажа.

Страховая сумма, предусмотренная договором страхования вещей, находящихся при пассажире, устанавливается в размере не менее чем десять минимальных размеров оплаты труда, установленных федеральным законом.

4. При выполнении международных полетов воздушным судном страхование ответственности перевозчика перед пассажирами воздушного судна, в том числе ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, а также вещей, находящихся при пассажирах, является обязательным. Размер страховой суммы не должен быть менее размера, предусмотренного международными договорами Российской Федерации или законодательством соответствующего иностранного государства.

Статья 134. Обязательное страхование ответственности перевозчика перед грузовладельцем или грузоотправителем

Перевозчик обязан страховать ответственность перед грузовладельцем или грузоотправителем за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза на страховую сумму, размер которой не должен быть менее чем два минимальных размера оплаты труда, установленных федеральным законом на момент выдачи грузовой накладной, за каждый килограмм груза.

Статья 135. Обязательное страхование ответственности эксплуатанта при авиационных работах

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность за вред, который может быть причинен в связи с выполнением им авиационных работ.

Глава XVIII. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 136. Введение в действие настоящего Кодекса

1. Ввести в действие настоящий Кодекс с 1 апреля 1997 года.

2. Признать утратившим силу с 1 апреля 1997 года пункт 8 (в части применения Воздушного кодекса Союза ССР) Постановления Верховного Совета Российской Федерации от 3 марта 1993 г. N 4604-I "О некоторых вопросах применения законодательства Союза ССР на территории Российской Федерации" (Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации, 1993, N 11, ст. 393; Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 32, ст. 3302).

С 1 апреля 1997 года на территории Российской Федерации не применяются:

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 11 мая 1983 г. N 9275-X "Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, N 20, ст. 303);

Закон СССР от 17 июня 1983 г. N 9202-X "Об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР "Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1983, N 25, ст. 384);

Указ Президиума Верховного Совета СССР от 2 октября 1987 г. N 7812-XI "О внесении изменений в Воздушный кодекс Союза ССР" (Ведомости Верховного Совета СССР, 1987, N 40, ст. 652).

Иные нормативные правовые акты подлежат приведению в соответствие с настоящим Кодексом.

3. Впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области авиации и действующих на территории Российской Федерации, в соответствие с настоящим Кодексом законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат настоящему Кодексу.

Изданные до введения в действие настоящего Кодекса нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые согласно настоящему Кодексу могут регулироваться только

федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов.

Статья 137. Порядок применения положений настоящего Кодекса

1. Положения настоящего Кодекса применяются к гражданским правоотношениям, возникшим после введения его в действие.

По гражданским правоотношениям, возникшим до введения в действие настоящего Кодекса, положения настоящего Кодекса применяются к тем правам и обязанностям, которые возникнут после введения его в действие.

2. Установленные статьями 126, 127 и 128 настоящего Кодекса сроки предъявления претензий применяются к тем претензиям, сроки предъявления которых, предусмотренные ранее действовавшим законодательством, не истекли к моменту введения в действие настоящего Кодекса.

См. изменения внесенные в Воздушный кодекс РФ Федеральным законом от 18 июля 2006 года N 114-ФЗ и Федеральным законом от 18 июля 2006 года N 115-ФЗ

Федеральный закон от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ Воздушный кодекс Российской Федерации

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

I. Международные нормативные акты .

1. Конвенция о международной гражданской авиации. -Чикаго, 1944.
 - 1.1. Приложение 13 к Конвенции. Расследование авиационных происшествий и инцидентов. - 9-изд., 2001.
 - 1.2. Приложение 17 к Конвенции. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вторжения. -2000.
2. Doc.8335 Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора. - ИКАО, 2001.
3. Doc. 9734/AN959 Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. - ИКАО, 1999 г.
- 4 Doc. 9735 Руководство по проведению проверок, организации контроля за обеспечением безопасности полетов. - ИКАО, 2000.
5. Doc 9859/AN460, Руководство по управлению безопасностью полетов.
6. Руководство по стандартам IOSA (издание второе, действует с марта 2007 г.)

Нормативные правовые акты Российской Федерации

1. Конституция Российской Федерации от 12.12.1993.
2. Воздушный кодекс РФ. №60-ФЗ от 19.03.1997 с изменениями и дополнениями.
3. Уголовный кодекс РФ №64 –ФЗ от 13.06.96 с изменениями и дополнениями.
4. Трудовой кодекс РФ №197-ФЗ от 30.12.2001 с изменениями и дополнениями.

5. Кодекс об административных правонарушениях №196-ФЗ от 30.12.2001 с изменениями и дополнениями.

6. Указ Президента РФ О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти в ред. от 28.06.2005 №736.

7. Положение о Министерстве транспорта РФ, утв.. Постановлением Правительства РФ №395 от 30.06.2004.

8. Положение о федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ №398 от 30.07.2004.

9. Положение о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утв. Постановлением Правительства РФ №396 от 30.07.2004.

10. Положение о Федеральной аэронавигационной службе, утв. Постановлением Правительства РФ №173 от 30.03.2006.

11. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации (ПРАПИ-98). Постановление Правительства РФ №609 от 18.07.1998.

12. Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года. №Пр-241 от 03.02.2001.

13. О повышении безопасности полетов в Российской Федерации и мерах по совершенствованию деятельности в области авиации. №Пр-938 от 08.08.1998р.

14. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР, введенные Пр. МГА №77 от 8.04.85 с изменениями и дополнениями.

15. ФАП Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации, утв. Приказом Минтранса России от 22.04.2002 №50

16. ФАП Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному

обеспечению полетов гражданских воздушных судов, утв. Пр.ФСВТ от 06.05.2000 №121.

17. Положение об Управлении инспекции по безопасности полетов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, утв. Пр.Ространснадзора №АН-209 от 14.10.2004.

Специальная литература.

1. Теория государства и права: Учебник для юридических вузов/Под общей ред. д.ю.н., проф. А.С.Пиголкина. М: ОАО «Издательский Дом «Городец», 2003.

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

3. Советское воздушное право/ А.И.Котов и др. под общ. ред. Н.Н.Остроумова – М.: «Воздушный транспорт», 1990.

4. Спириин И.В. Транспортное право – М.: Транспорт, 2001.

5. Хороших В.А. Воздушное право. Курс лекций – Рыльск: РАТК, 1999.