

О НАДЕЛЕНИИ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА ОСОБЫМИ АДМИНИСТРАТИВНЫМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ

Матвейко А.А.

*Матвейко Алла Аркадьевна – магистрант,
кафедра гражданского и международного права,
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования Государственный
морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск*

Аннотация: в статье исследуются особенности административного статуса командира воздушного судна. Доказано, что командир воздушного судна является лицом, который в силу своей ответственности за безопасность полета наделен специальными правами и компетенциями в отношении всех лиц, находящихся на борту пилотируемого им воздушного судна.

Ключевые слова: административно-правовой статус, командир воздушного судна, воздушное судно, правонарушения на борту воздушного судна, КВС.

С точки зрения административных правоотношений определение правового статуса командира воздушного судна (в дальнейшем КВС) представляет особый интерес, поскольку члены экипажа воздушного судна выполняют ограниченные задачи и подконтрольны и подчинены именно КВС. Прежде всего, следует отметить, что КВС имеет статус главного руководящего лица на воздушном судне в течение всего полетного времени. На должность КВС может быть назначен гражданин, обладающий дипломом по специальности - пилот (летчик), а также обладающий опытом самостоятельного управления воздушными судами этого вида и экипажем. КВС это пилот, назначенный эксплуататором или владельцем самолета выполнять обязанности командира корабля и отвечать за безопасный полет в течение времени полета. КВС должен обладать мастерством пилотирования и самолетовождения, уметь быстро и точно предугадывать возможную аварийную ситуацию, организовывать работу членов экипажа, управлять предполетной подготовкой экипажа самолета и т.п.

Для того чтобы получить право выполнять задачи КВС, кандидат, во-первых, должен отвечать всем общим требованиям, предусмотренным авиационным законодательством, которым полные удовлетворяют все пилоты. Во-вторых, кандидат должен удовлетворять и ряду дополнительных требований, которые включают наличие соответствующей подготовки и опыта, требуемых для личного пилотирования и управления самолетом. Одним из этих дополнительных требований есть установление для командиров воздушных судов определенных возрастных ограничений. Так, в правилах выдачи свидетельств авиационному персоналу указано, что владельцы свидетельств пилотов не допускаются к должностям командиров воздушных судов, занятых в регулярных или нерегулярных международных воздушных рейсах, выполняемых за плату или наймом, при достижении 63-летнего возраста [2, с. 399]. Итак, одной из особенностей административно-правового статуса КВС есть наличие дополнительных, по сравнению с другими пилотами, требований и ограничений.

Следующей из особенностей административно-правового статуса КВС, считаем, что по сравнению с другими членами экипажа, он обладает значительным объемом прав и полномочий как в отношении других членов экипажа, так и в отношении пассажиров. Так, у КВС есть право: принимать конечное решение о влете, полете и посадке самолета, быть доверенным лицом владельца воздушного лайнера, в интересах проведения заданий на планируемый полет подписывать от его имени договора и соглашения, обеспечивать безопасность полетов, сохранять самолет, здоровье и жизнь члена экипажа и пассажиров и тому подобное.

В экстремальной ситуации у КВС есть право: сливать в полете топливо; сбрасывать багаж и груз; менять план и режим полета; принимать решение об окончании полета с посадкой воздушного судна на запасном аэродроме или выполнить экстренную посадку вне аэродрома; изменять полетный маршрут; производить перелет государственной границы и / или осуществлять посадку на аэродроме, не имеющимся в полетном расписании; отступать от норм и правил законодательных документов, регулирующих безопасность полетов. КВС, в связи с исполнением своих прямых обязанностей, периодически вступает в правоотношения с государственными структурами, а также с юридическими и физическими лицами, что является свидетельством особенностью административно-правового статуса КВС [1, с. 27].

К особенностям административно-правового статуса командира воздушного судна относим наличие у него функций по поддержке законности и порядка на борту. КВС управляет всей работой экипажа и поддерживает строгую дисциплину и порядок на борту, выполнение правил полета и эксплуатации, принимает неотложные меры для создания для безопасности людей, находящихся на борту. А в случаях экстренной посадки, КВС управляет действиями всех лиц, что находятся / находились на борту, до

передачи своих полномочий уполномоченным органам. В связи с этим, КВС, если, конечно, имеется возможность:

- обеспечивает неприкосновенность в кабине экипажа пультов управления, носителей информации, бортовых регистраторов, грузов и прочих предметов, которые находятся на борту;
- не допускает слива горюче-смазочных материалов и прочих жидкостей; закрывает и пломбирует капоты, двери и люки;
- организует охрану воздушного корабля и места авиапроисшествия;
- может использовать все возможные меры, чтобы как можно быстрее сообщить об авиапроисшествии в любое ближайшее авиапредприятие или региональный орган власти (кроме случая, когда КВС по состоянию здоровья свои обязанности выполнять не может).

Анализ нормативно-правовой базы свидетельствует: что командир воздушного корабля является лицом, который в силу своей ответственности за безопасное осуществление полета наделен специальными правами и полномочиями в отношении всех лиц имеющихся на борту управляемого им воздушного судна. Во-первых, это касается всех членов экипажа, про что подтверждает, к примеру, предоставление КВС прав отстранять от выполнения задания любого члена экипажа, уровень подготовленности которого не соответствует полетному заданию, а поступки угрожают безопасности полета и предъявлять требования для его замены; или предоставления КВС права контролировать уровень специальных знаний, способностей и мастерства доверенного ему экипажа, а также качество выполнения своей работы обслуживающим персоналом или осуществлять проверку свидетельств членов экипажа и присутствие у них требуемых записей и пометок. Во-вторых, КВС является лицом, которое обладает специальными властными правами и полномочиями и относительно пассажиров находящихся на борту. В связи с этим, он имеет право отдавать в пределах своих полномочий, любому лицу, находящемуся на борту, указания и команды, которые требуется выполнять безоговорочно [4, с. 91]. Однако, неоспоримым является то, что за превышение использования предоставленной ему власти КВС несет установленную действующим законодательством ответственность.

Относительно пресечения правонарушений на борту воздушного корабля, КВС имеет широкие полномочия. Так, в отношении лиц, не подчиняющихся приказам КВС, он вправе принять меры, по обеспечению безопасности. Заметим, что международной Конвенцией от 14 сентября 1963 года (г. Токио) о правонарушениях и некоторых прочих действиях, происходящих на борту воздушных судов, установлено, что в случае, когда КВС имеет основания думать, что определенное лицо сделало или хочет сделать на борту самолета действия, которые можно отнести к уголовным правонарушениям, или поступки, что не являются правонарушениями, но могут создать угрозу или угрожают безопасности пассажирам или членам экипажа на борту, или действия, которые угрожают сохранению порядка на борту, КВС может применить к таким гражданам все меры, включая превентивные. В таком случае он также может требовать разрешить другим членам экипажа оказать ему необходимую помощь, и может просить пассажиров позволить им надать ему необходимую помощь, а не требовать от них этого. Итак, в определенных случаях, КВС выступает не только как должностное лицо, но и представителем власти.

Действительно, наделение таких полномочий командиру воздушного судна продиктовано спецификой полета самолета, изолированностью, необходимостью принятия неотложных мер для обеспечения безопасности полета и для прекращения последствий, способных привести к тяжелым последствиям и т.д. [3, с. 262]. Поэтому, считаем, вполне оправданными с нормы ст. 77 УПК РФ, по которым допускается по решению КВС, в случае необходимости, возможность проведения контроля по безопасности, независимо от желания пассажира. Для раскрытия смысла словосочетания «в случае необходимости считаем, можно на основе анализа норм Инструкции по организации и осуществлению контроля и безопасности в аэропортах, которыми установлено, что, в случае получения данных об угрозе безопасности самолета в воздухе, членами экипажа, по решению командира, может быть проведен контроль за безопасностью во время полета. То есть, во-первых, контроль за безопасностью может быть осуществлен только при условии пребывания самолета в полете. Во-вторых, правом принимать решение об осуществлении контроля по безопасности наделен только КВС. И, в-третьих, это мероприятие направлено па содействие выявлению оружия и / или запрещенных для перевозки предметов и вещей, которые не были обнаружены при досмотре в аэропорту и с помощью которых может быть совершено нападение па экипаж воздушного корабля и / или создания угрозы полета другим способом. Кроме вышеупомянутых, в функциях КВС также отнесено и оказание помощи воздушным, морским и речным судам, а также людям, терпящим бедствие, в случае получения такого сигнала, с обязательной постановкой в известность органов руководства воздушным движением, с указанием места и характера опасности или бедствия и представленную или возможную помощь [5, с. 22].

Поскольку полеты любого самолета определяются полной изолированностью, считаем, что командир воздушного судна как представитель государства, в течение нелетного времени должен быть наделен и правом выполнять некоторые функции нотариального характера. Прежде всего, это касается предоставления КВС права удостоверять доверенности и завещания членов и экипажа пассажиров на

борту корабля в течение полетного времени. В связи вышеизложенным, мы предлагаем внести изменения в Закон «О нотариате», а именно в статью 1127 «Завещания, приравняемые к нотариально удостоверенным завещаниям», дополнив ее новой частью следующего содержания: «К нотариально удостоверенным документам приравниваются: завещания и доверенности членов экипажа и пассажиров, находящихся на борту воздушного судна в течение полетного времени, удостоверенные командиром воздушного судна».

Вывод. Исходя из изложенного, нами выделены следующие административные полномочия командира воздушного судна:

1. КВС имеет статус главного руководящего лица, это пилот, ответственный за управление воздушным кораблем и его безопасность в течение полетного времени;

2. К КВС выдвигаются требования, которым полные удовлетворяют все пилоты, так и дополнительные требования и ограничения, установленные исключительно для кандидатов на получение права выполнять функции командира самолета;

3. КВС обладает специальными властными правами и возможностями в отношении всех граждан, находящихся на борту данного воздушного корабля; 4. КВС, в связи с выполнением своих должностных обязанностей, зачастую вступает в правоотношения с государственными органами, а также: «юридическими и физическими лицами»;

5. В определенных случаях КВС выступает не просто как должностное лицо, а в качестве представителя государственной власти;

6. В экстремальной ситуации, угрожающей гибелью пассажиров и экипажа, для спасения их жизни КВС имеет право отступать от установленных правил и требований нормативных документов.

7. В случаях вынужденной посадки на КВС возложены обязанности по управлению действиями всех лиц, находящихся / находились на борту не только в течение полетного времени, а к моменту передачи своих полномочий компетентным структурам;

8. Все распоряжения КВС подтягивают беспрекословному выполнению и в отношении лиц, которые не подчиняются его указам, КВС вправе принять все меры, которые потребуются и для обеспечения безопасности полета, включая превентивные;

9. КВС несет установленную действующим законодательством ответственность. При этом он лично несет ответственность за выполнение летного задания, вне зависимости от того пилотирует ли он воздушным судном лично или передал управление воздушным судном другому лицу.

Список литературы

1. *Алексеев В.В.* Методические рекомендации командиру / В.В. Алексеев // Проблемы безопасности полетов, 2015. № 12. С. 8-43.
2. *Бутов А.А.* Модель влияния возраста пилотов на вероятность авиационных происшествий / А.А. Бутов, Ю.Г. Савинов, И.А. Санников, А.Г. Егоров // Естественные и технические науки, 2013. № 6 (68). С. 398-402.
3. *Лобачева Т.Б.* Реализация полномочий органа дознания командирами воздушных судов / Т.Б. Лобачева // В сборнике: Наука. Промышленность. Оборона труды XVII Всероссийской научно-технической конференции: в 4 томах, 2016. С. 261-264.
4. *Свиркин В.А.* К вопросу совершенствования правового регулирования проблемы «недисциплинированного» пассажира / В.А. Свиркин, Т.Л. Соловьева // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации, 2015. № 216. С. 89-94.
5. *Соловьева Т.Л.* Некоторые аспекты государственного регулирования деятельности на транспорте / Т.Л. Соловьева // Транспортное право, 2013. № 1. С. 20-23.