

**Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 07.08.1935 №14/1713 (Утратил силу в связи с изданием Указа Президиума ВС СССР от 26.12.1961)**

## **ВОЗДУШНЫЙ КОДЕКС СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК**

### **Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Союзу ССР принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством Союза ССР.

Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР и над прибрежной морской полосой, установленной законами Союза ССР.

2. Воздушный кодекс Союза ССР действует в пределах сухопутной и водной территории Союза ССР, прибрежной морской полосы, установленной законами Союза ССР, и в воздушном пространстве Союза ССР.

3. Действие нижеследующих статей настоящего Кодекса распространяется на все виды авиации и воздухоплавания, за исключением воздушного флота, входящего в состав вооруженных сил.

4. Гражданский воздушный флот Союза ССР применяется для следующих целей:

- а) воздушного транспорта (перевозка пассажиров, багажа, грузов и почты);
- б) обслуживания сельского и лесного хозяйства и других отраслей народного хозяйства Союза ССР (аэросев, борьба с вредителями растений, аэротаксация, охрана и патрулирование лесов, обслуживание рыбных и зверобойных промыслов и т.д.);
- в) научно-исследовательской работы;
- г) геодезии и картографии (аэрофотосъемка);
- д) медико-санитарной службы (скорая медицинская помощь, борьба с малярией и т.п.);
- е) культурно-просветительных и спортивных целей (обслуживание хозяйственно-политических кампаний, аэроклубы и т.п.).

5. Планирование всей гражданской авиации и гражданского воздухоплавания, кроме подведомственных Главному Управлению Северного Морского Пути, осуществляет Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при СНК Союза ССР на основе положения о нем.

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота инспектирует всю гражданскую авиацию и гражданское воздухоплавание независимо от их подведомственности и издает в развитие настоящего Кодекса обязательные для всех учреждений, предприятий, организаций и граждан правила, регулирующие гражданскую авиацию и гражданское воздухоплавание.

6. Гражданскому воздушному флоту Союза ССР присваивается единый флаг, согласно прилагаемому описанию и изображению (не приводится) (см. приложение).

### **Глава II. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА**

7. К гражданским воздушным судам относятся все предназначенные для воздушного передвижения летательные аппараты (как легче, так и тяжелее воздуха), за исключением летательных аппаратов, входящих в состав вооруженных сил.

8. Основным органом, в ведении которого сосредоточивается гражданский воздушный флот, находящийся в собственности Союза ССР, является Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при СНК Союза ССР.

В целях освоения Арктики и районов Крайнего Севера Союза ССР, в ведении Главного Управления Северного Морского Пути при СНК Союза ССР состоит специально выделенный гражданский воздушный флот.

Прочие государственные органы, кооперативные и другие организации могут для осуществления своих задач иметь в своем ведении гражданские воздушные суда с разрешения Правительства Союза ССР или Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

Отдельные граждане могут владеть гражданскими воздушными судами для личного пользования с разрешения Главного Управления гражданского Воздушного Флота.

9. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота ведет реестр гражданских воздушных судов Союза ССР. В реестр должны быть занесены все находящиеся в Союзе ССР гражданские воздушные суда, принадлежащие государственным органам, кооперативным и другим организациям и отдельным гражданам.

По занесении судна в реестр гражданских воздушных судов Главное Управление Гражданского Воздушного Флота выдает свидетельство о его регистрации.

Занесенные в реестр другого государства, гражданские воздушные суда, совершающие регулярные международные полеты в воздушном пространстве Союза ССР, могут быть, в виде исключения, освобождены, на основании соответствующего договора, от занесения в реестр Союза ССР.

Занесенные в реестр другого государства гражданские воздушные суда, совершающие эпизодические международные полеты в воздушном пространстве Союза ССР, в реестр Союза ССР не заносятся.

10. С момента занесения в реестр Союза ССР гражданского воздушного судна, ранее занесенного в реестр воздушных судов какого-либо иностранного государства, запись в последнем не признается Союзом ССР. Равным образом, не признается Союзом ССР занесение гражданского воздушного судна Союза ССР в реестр воздушных судов иностранного государства, если данное судно до этого не было исключено в установленном порядке из реестра Союза ССР.

11. Всякого рода необходимые ограничения в праве использования занесенных в реестр Союза ССР гражданских воздушных судов, как-то: привлечение судов к определенной повинности, временное или постоянное изъятие судов и иные мероприятия, вызываемые особыми обстоятельствами, допускаются по постановлению Совета Народных Комиссаров Союза ССР.

12. Каждому гражданскому воздушному судну при занесении в реестр Союза ССР присваивается определенный опознавательный знак, изображаемый на судне.

Гражданские воздушные суда, предназначенные для медико-санитарной службы и подпадающие под действие соответствующих международных конвенций, дополнительно к общему опознавательному знаку должны иметь изображение красного креста или красного полумесяца. Эти суда должны иметь белую окраску.

Правила об опознавательных знаках устанавливает Главное Управление Гражданского Воздушного Флота.

Кроме опознавательного знака гражданскому воздушному судну может быть присвоено, с утверждения начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота, особое наименование, которое изображается на судне и заносится в реестр.

13. Каждому гражданскому воздушному судну, имеющему радиостанцию, Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота (а судам Главного Управления Северного Морского Пути - этим управлением) по согласованию с Народным Комиссариатом Связи, присваивается особый позывной радиосигнал.

Правила об установке радиостанций издаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота и Главным Управлением Северного Морского Пути по согласованию с Народным Комиссариатом Связи.

14. Каждое гражданское воздушное судно допускается к воздушному передвижению не иначе

как после испытания его годности к полетам.

Воздушное судно, прошедшее испытание, в случае последующих переделок конструкции обязательно должно подвергнуться новому испытанию.

Испытания производятся в порядке, устанавливаемом Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

О результатах испытания составляется акт, представляемый в Главное Управление Гражданского Воздушного Флота. На основе акта о годности воздушного судна к полетам Главное Управление Гражданского Воздушного Флота выдает соответствующее удостоверение.

15. Кроме свидетельства о регистрации (ст.9) и удостоверения о годности к полетам (ст.14), каждое гражданское воздушное судно, допущенное к воздушному передвижению, должно иметь следующие судовые документы:

- а) формуляр судна;
- б) формуляры моторов;
- в) бортовой журнал.

Формы судовых документов и правила внесения в них записей устанавливает Главное Управление Гражданского Воздушного Флота.

16. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота вправе устанавливать отступления от правил ст.ст.9, 14 и 15 для свободных аэростатов, спортивных планеров и других гражданских воздушных судов, предназначенных исключительно для опытных, спортивных или учебных полетов.

### **Глава III. ЭКИПАЖ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

17. Экипаж гражданского воздушного судна состоит из командира и команды. Команда назначается на те гражданские воздушные суда, которые требуют обслуживания во время полета специальным персоналом кроме командира.

Правила о составе экипажа гражданских воздушных судов различных типов устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

18. В состав экипажа гражданских воздушных судов, занесенных в реестр Союза ССР, могут входить лишь граждане Союза ССР.

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота вправе устанавливать в отдельных случаях изъятия из этого правила.

19. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота устанавливает объем общей и специальной подготовки и условия физической годности для лиц экипажа гражданских воздушных судов.

Лица, входящие в летно-подъемный состав экипажа, должны, в зависимости от занимаемой должности, иметь специальную техническую (теоретическую и практическую) и воздушно-правовую подготовку, проверенную контрольными испытаниями.

В зависимости от полученной теоретической и практической подготовки, опыта и знаний своего дела, лица летно-подъемного состава экипажа разделяются по специальности и квалификации на соответствующие классы.

Квалификация лиц летно-подъемного состава экипажа ежегодно проверяется специальными комиссиями, назначаемыми начальником Главного Управления Гражданского Воздушного Флота и начальником Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности). Порядок работ квалификационных комиссий устанавливается начальниками тех же главных управлений (по принадлежности).

20. Все лица летно-подъемного состава экипажа должны иметь установленное свидетельство, выданное Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота. Свидетельство выдается сроком на один год. В свидетельстве указывается тип гражданского воздушного судна, к

управлению, вождению или обслуживанию которого данное лицо экипажа допускается. Эти свидетельства лица летно-подъемного состава экипажа во время исполнения служебных обязанностей должны иметь при себе и предъявлять по требованию лиц, уполномоченных на это Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота и Главным Управлением Северного Морского Пути (по принадлежности) и других представителей власти.

21. Командиром гражданского воздушного судна должно быть лицо, имеющее звание пилота. Начальник Главного Управления Гражданского Воздушного Флота и Начальник Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) могут в отдельных случаях назначить командиром многоместного воздушного судна лицо, не имеющее звания пилота. Пилотирование судна во всех случаях возлагается на лицо, имеющее звание пилота. Команда воздушного судна состоит из лиц летно-подъемного состава (пилот, не командующий судном, бортмеханик, штурман, бортрадист и др.) и прочего обслуживающего персонала.

22. Командир гражданского воздушного судна несет полную ответственность за состояние судна и его команды, за подготовку каждого полета в соответствии со ст.45 и за его проведение.

23. Все распоряжения командира гражданского воздушного судна должны беспрекословно выполняться всеми без исключения лицами, находящимися на судне.

Лица, которые своими действиями создают угрозу безопасности полета и не подчиняются распоряжениям командира, привлекаются к ответственности. Командир судна, находящегося в полете, имеет право применить к лицам, не выполняющим его распоряжений и своими действиями угрожающим безопасности полета, все необходимые меры.

24. Когда воздушному судну грозит опасность, командир и все лица летно-подъемного состава экипажа судна обязаны принять все меры для спасения пассажиров и экипажа, при чем командир оставляет судно последним.

В случае аварии, вынужденной посадки и т.п., командир воздушного судна, соблюдая интересы организации, в ведении которой состоит судно, и владельцев груза, заключает от их имени соглашения и принимает все меры, вызываемые обстоятельствами, причем несет перед ними ответственность за правильность своих действий.

25. Командир гражданского воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна или от морского судна, или обнаруживший воздушное или морское судно, терпящее бедствие, обязан оказать помощь, поскольку он может это сделать без опасности для вверенного ему судна и находящихся на нем людей.

26. В случае направленных с чьей-либо стороны военных действий против Союза ССР, командир гражданского воздушного судна обязан принять все меры к недопущению захвата неприятелем судна и находящихся на нем людей, документов и груза.

#### **Глава IV. УСЛОВИЯ ТРУДА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА**

27. Порядок прохождения службы работниками гражданского воздушного флота, независимо от его подведомственности, в том числе дисциплинарная ответственность и меры поощрения, определяется Уставом о службе в гражданском воздушном флоте Союза ССР, который утверждается Советом Народных Комиссаров Союза ССР.

28. Условия труда работников гражданского воздушного флота определяются общим законодательством о труде с отступлениями, установленными настоящим Кодексом и Уставом о службе в гражданском воздушном флоте Союза ССР (ст.27).

29. Лица летно-подъемного состава гражданского воздушного флота и лица, на которых возлагаются испытания гражданских воздушных судов в воздухе или систематические инспекционные полеты, в случае потери трудоспособности в связи с служебным полетом и

семьи указанных лиц, умерших в связи с служебным полетом, обеспечиваются в порядке социального страхования по повышенным нормам пенсиями по инвалидности и пенсиями по случаю потери кормильца. Повышенные нормы этих пенсий устанавливаются Всесоюзным Центральным Советом профессиональных Союзов.

Кроме того, указанным лицам или их семьям выдается учреждением, где они работали, единовременное пособие в размере двухмесячного среднего заработка.

30. Лица летно-подъемного состава гражданского воздушного флота обеспечиваются в порядке социального страхования пенсиями за выслугу лет согласно особому закону.

31. На лиц начальствующего состава гражданского воздушного флота и учащихся летных школ гражданского воздушного флота распространяется положение о воинских преступлениях.

Лица начальствующего состава гражданского воздушного флота и учащиеся летных школ гражданского воздушного флота подсудны военному трибуналу по делам о воинских преступлениях, а также по делам о тех государственных, должностных и имущественных преступлениях, по которым для военнослужащих установлена подсудность военному трибуналу.

## **Глава V. ЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ**

32. Устройство земного оборудования (аэропорты, аэродромы, гидроаэропорты, гидроаэродромы, порты для дирижаблей, швартовые точки, радио- и светомаяки, планерные станции, земные опознавательные знаки) для полетов гражданских воздушных судов допускается лишь с предварительного разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота либо Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) или их местных органов.

Устройство временных взлетно-посадочных площадок для специальных целей (аэросев, аэросъемка, борьба с вредителями растений, культурно-просветительные и спортивные цели и т.п.) допускается без предварительного разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или Главного Управления Северного Морского Пути, но с обязательной регистрацией в их местных органах.

Земное оборудование для полетов должно отвечать требованиям, устанавливаемым Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота в соответствии с назначением оборудования. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота ведет регистрацию аэропортов, аэродромов, гидроаэродромов, гидроаэропортов, портов для дирижаблей, радио- и светомаяков и швартовых точек, выдает удостоверения о годности их к эксплуатации и устанавливает правила о земных опознавательных знаках.

33. Земельные и водные участки под земное оборудование для полетов, а также для удовлетворения других нужд гражданского воздушного флота отводятся без определения срока или на определенный срок в порядке, устанавливаемом законами Союза ССР и союзных республик.

При производстве изысканий утвержденных правительством Союза ССР воздушных линий, Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота предоставляется право ограничивать землепользователей на срок до одного года в праве возведения строений, сооружений и производства древонасаждений на участках, намеченных для строительства земного оборудования для полетов.

34. В 2 1/2-километровой приаэродромной полосе, непосредственно примыкающей к границам аэродромов, гидроаэродромов и портов для дирижаблей, и однокилометровой полосе, примыкающей к границам запасных аэродромов и гидроаэродромов, планерных станций и к швартовым точкам, воспрещается возведение всякого рода сооружений (строения, мачты и проч.), высота которых плюс 10 метров превышает 1/23 расстояния

данного сооружения от границы летного поля аэродрома, акватории гидроаэродрома, порта для дирижаблей, швартовой точки или планерной станции, с учетом разницы высоты над уровнем моря.

В той же полосе воспрещается прокладка воздушных электрических проводов, за исключением тех случаев, когда эти провода непосредственно затенены другими более высокими сооружениями или естественными препятствиями, легко различимыми с воздуха. Прокладка воздушных электрических проводов высокого напряжения в четырехкилометровой полосе от границ аэродромов, гидроаэродромов и портов для дирижаблей и двухкилометровой полосе от границ запасных аэродромов и гидроаэродромов, планерных станций и от швартовых точек может производиться только по предварительному согласованию с Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота или Главным Управлением Северного Морского Пути (по принадлежности) или с их местными органами. В случае, если высоковольтная воздушная линия электропередачи подходит к аэродрому, гидроаэродрому или порту для дирижаблей в направлении к его центру и это направление сохраняется на протяжении не менее четырех километров от его границы, проводка высоковольтной линии допускается до точки, удаленной от этой границы на один километр. Отступления от правил настоящей статьи допускаются только с разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) или их местных органов.

Правила прокладки проводов в аэродромной полосе устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота по согласованию с заинтересованными ведомствами.

35. Городские и поселковые советы обязаны по требованию Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) и согласно правилам, устанавливаемым Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота, помещать на наиболее видных с воздуха местах (горы и всякого рода сооружения) надписи с обозначением наименования города или поселка.

36. Владельцы высоких зданий и сооружений (радиомачты, фабричные трубы, дома и т.п.), расположенных в пределах десятикилометровой полосы с каждой стороны трассы воздушных линий, обязаны по требованию Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) или их местных органов устанавливать на этих зданиях и сооружениях за свой счет новые световые и дневные маркировочные знаки, согласно правилам, устанавливаемым Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

Устройство в пределах указанной полосы каких-либо знаков, сходных с принятыми в гражданском воздушном флоте, воспрещается.

37. Аэропорты, гидроаэропорты, аэродромы и гидроаэродромы, порты для дирижаблей и швартовые точки, входящие в состав воздушных линий, открыты для всех воздушных судов. За пользование ими взимается плата по тарифу, устанавливаемому Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

Прочие аэропорты, гидроаэропорты, аэродромы, гидроаэродромы, порты для дирижаблей и швартовые точки специального назначения, а также планерные станции могут быть использованы теми воздушными судами, которые непосредственно ими не обслуживаются, в порядке и на условиях, устанавливаемых Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота по согласованию с заинтересованными ведомствами.

Санитарные гражданские воздушные суда во время работы по оказанию скорой помощи имеют право пользоваться всеми аэродромами, гидроаэродромами, аэропортами, гидроаэропортами, портами для дирижаблей и швартовыми точками.

38. Передача другому учреждению, предприятию или организации, а также снос или изменение назначения земного оборудования для полетов допускается только с разрешения

Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

39. Учреждения, предприятия или организации, желающие прекратить использование земного оборудования для полетов, обязаны заблаговременно уведомить об этом Главное Управление Гражданского Воздушного Флота.

Если учреждение, предприятие или организация прекратит использование земного оборудования для полетов и не передаст его другому учреждению, предприятию или организации, то земное оборудование со всем инвентарем безвозмездно переходит к Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота.

40. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота имеет право устанавливать изъятие из действия ст.ст. 38 и 39 в отношении временных аэродромов, взлетно-посадочных площадок и планерных станций.

41. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота имеет право закрыть на срок или без срока земное оборудование для полетов, если оно используется с нарушением установленных правил.

## **Глава VI. ПОЛЕТЫ**

42. Полеты гражданских воздушных судов, кроме свободных аэростатов, в воздушном пространстве Союза ССР могут совершаться:

а) аэродромные (учебные, тренировочные, испытательные) - в воздушном пространстве над аэродромом и приаэродромной полосой, ширина которой устанавливается Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота;

б) регулярные - по установленным Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота маршрутам (по трассам воздушных линий);

в) эпизодические (по обслуживанию нужд местной связи, хозяйственно-политических кампаний, спортивные и т.п.) - как по трассам, так и вне трасс воздушных линий, но с обязательной предварительной регистрацией в местных органах Главного Управления Гражданского Воздушного Флота, или в местных органах Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) маршрута или границ воздушного пространства для полетов.

Маршрутом называется направление полета между двумя точками, заранее определенное путем указания ряда промежуточных точек, между которыми полет должен совершаться по прямой с допущением отклонения от нее в ту или другую сторону в пределах до 5 километров.

В отдельных случаях Главное Управление Гражданского Воздушного Флота может допускать отступления от правил настоящей статьи.

43. Все полеты гражданских воздушных судов в воздушном пространстве Союза ССР могут совершаться только с точным соблюдением правил, устанавливаемых Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота как для полетов отдельных воздушных судов, так и для полетов их соединений (отряды, звенья, воздушные поезда).

44. Гражданское воздушное судно допускается к полету лишь при наличии на нем:

а) судовых документов (ст.15);

б) полетной карты и других установленных Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота аэронавигационных документов;

в) необходимых для данного полета приборов и оборудования;

г) экипажа, соответствующего условиям данного полета.

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота устанавливает перечень необходимых для отдельных категорий полетов приборов и оборудования.

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота имеет право устанавливать отступления от правил настоящей статьи для полетов свободных аэростатов и спортивных

планеров, а также для отдельных категорий полетов других воздушных судов.

45. Каждый полет гражданского воздушного судна может производиться только после специальной предварительной подготовки к нему и проверки состояния судна и его экипажа, земного оборудования для полетов в месте вылета и назначения, а также аэрогидрометеорологических условий полета.

При этом командир гражданского воздушного судна несет ответственность за:

- а) надлежащее техническое состояние судна, моторов и находящихся на судне приборов;
- б) наличие на судне аэронавигационных документов (п. "б" ст.44) и знакомство с ними;
- в) наличие достаточного для полета запаса горючего и смазочного;
- г) непревышение предельной нормы нагрузки и правильное размещение нагрузки воздушного судна;
- д) надлежащее состояние команды судна.

Начальник аэропорта, гидроаэропорта или порта для дирижаблей несет ответственность за:

- а) надлежащее состояние аэродрома, гидроаэродрома или швартовой точки и исправность их технического оборудования;
- б) правильность разбивки старта;
- в) проверку состояния экипажа воздушного судна и наличия у лиц экипажа установленных свидетельств (ст.20);
- г) проверку наличия и состояния опознавательных знаков и сигнализации воздушного судна, а также наличие на нем необходимых для обслуживания пассажиров предметов и установленных судовых документов (ст.15);
- д) наличие метеорологической сводки, допускающей полет.

Примечание. Правила применения настоящей статьи к спортивным планерам и свободным аэростатам устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота по согласованию с заинтересованными организациями.

46. Выпуск гражданских воздушных судов в полет совершается не иначе, как по распоряжению начальника аэропорта, гидроаэропорта или порта для дирижаблей. Это распоряжение заносится в бортовой журнал воздушного судна за подписью начальника порта.

За вылет без распоряжения начальника порта несут ответственность как командир судна, так и лица, по распоряжению которых состоялся вылет, независимо от их положения.

Вылет гражданского воздушного судна с остальных мест посадки производится распоряжением командира воздушного судна, который несет в этом случае полную ответственность за вылет.

47. Полет с пассажирами допускается только на гражданских воздушных судах, управляемых пилотами, квалификация которых соответствует требованиям, установленным Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота для управления этими судами (ст.19).

48. При полетах над населенными пунктами гражданское воздушное судно должно держаться на высоте, обеспечивающей безопасную посадку с выключенным мотором на аэродром или вне населенного пункта.

Никакие испытательные, опытные и фигурные полеты над населенными пунктами не разрешаются. Исключения из этого правила допускаются в отдельных случаях с разрешения начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

Сбрасывание с гражданских воздушных судов каких-либо предметов, в частности, произведений печати, производство фото- и кино-снимков, а также использование находящихся на гражданских воздушных судах радиоустановок для передачи каких-либо сообщений, не связанных с нуждами данного полета, допускаются не иначе, как с разрешения Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР или его местных органов.

49. Участие в полетах гражданских воздушных судов до окончания их государственного

испытания иных лиц, кроме тех, на которых возложено испытание воздушных судов, авиационных и воздухоплавательных моторов и приборов в воздухе, категорически воспрещается.

50. Аэрогидрометеорологическое обслуживание полетов гражданских воздушных судов производится безвозмездно Центральным Управлением Единой Гидрометеорологической Службы в порядке, устанавливаемом им по согласованию с Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

51. Телеграммы и междугородные телефонные переговоры о состоянии погоды, вылете, прилете, авариях или вынужденных посадках в пути гражданских воздушных судов принимаются органами народных комиссариатов связи и путей сообщения по нормальному тарифу и передаются: телеграммы и аварийные междугородные телефонные переговоры - вне очереди, остальные междугородные телефонные переговоры - в очереди правительственных.

52. Гражданское воздушное судно, оказавшееся вне маршрута, либо определенных для полета границ воздушного пространства (ст.42), обязано немедленно по обнаружении этого исправить курс полета.

В случае получения воздушным судном сигнала о посадке, оно обязано дать сигнал бедствия и снизиться в ближайшем годном для безопасной посадки месте.

В случае получения сигнала о недопустимости посадки, воздушное судно обязано исправить курс полета и по выходе на маршрут или в установленные границы воздушного пространства снизиться на ближайший аэродром.

Во всех этих случаях воздушное судно может продолжать полет после спуска только с разрешения соответствующего органа Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности).

53. В случае аварии гражданского воздушного судна или невозможности продолжать полет вследствие гибели, ранения или заболевания лиц экипажа, местные органы власти обязаны оказать необходимую помощь, принять на себя охрану судна и немедленно сообщить о происшедшем по радио или по проволочному телеграфу Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота или Главному Управлению Северного Морского Пути (по принадлежности) и их ближайшим местным органам.

## **Глава VII. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛЕТЫ**

54. Всякий полет гражданского воздушного судна, при котором судно пересекает государственную границу Союза ССР, признается международным полетом.

При международных полетах действуют общие правила о полетах в воздушном пространстве Союза ССР с дополнениями и изменениями, указанными в настоящей главе.

55. Гражданское воздушное судно, не занесенное в реестр Союза ССР, может совершить полет в пределы Союза ССР, в воздушном пространстве Союза ССР и из Союза ССР за его пределы только с особого разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

В разрешении указываются:

- а) воздушные ворота, через которые судно должно пересечь государственную границу Союза ССР при влете и вылете, а также высота полета при пересечении границы;
- б) маршрут, по которому судно должно лететь, а также места обязательной и допускаемой посадки;
- в) срок действия разрешения.

56. Гражданское воздушное судно, занесенное в реестр Союза ССР, может совершить полет за пределы Союза ССР только с разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

57. При совершении международных полетов все гражданские воздушные суда в отношении

таможенных операций руководствуются Таможенным кодексом Союза ССР и изданными в его развитие правилами.

58. К лицам, прибывающим в Союз ССР и отбывающим из Союза ССР на гражданских воздушных судах, применяются общие правила о въезде в Союз ССР, выезде из Союза ССР и транзите через Союз ССР.

59. Таможенный и паспортный прием и отпуск гражданских воздушных судов, совершающих международные полеты, производится в аэропортах, гидроаэропортах или портах для дирижаблей, определяемых Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота по соглашению с Народным Комиссариатом Внешней Торговли и Народным Комиссариатом Внутренних Дел Союза ССР.

60. Если гражданское воздушное судно, вследствие стихийного бедствия или по каким-либо другим причинам пересечет государственную границу Союза ССР вне указанных судно воздушных ворот или не на указанной ему высоте, либо окажется вне установленного для него маршрута, оно немедленно по обнаружении этого или по получении сигнала о посадке должно дать сигнал бедствия, снизиться и произвести посадку в ближайшем пригодном для посадки месте.

Гражданское воздушное судно, совершившее посадку при указанных в настоящей статье условиях, может продолжать полет только с разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или соответствующего его территориального управления.

Если судно не подчинится сигналу о посадке, то после второго сигнала оно может быть принуждено к спуску.

61. Если гражданское воздушное судно, совершающее международный полет, потерпит аварию или совершит вынужденную посадку ранее обязательной посадки в пункте, установленном для таможенного и паспортного приема данного судна, то при отсутствии на месте таможенного органа местные органы власти обязаны принять все необходимые меры для сохранения находящихся на судне груза, багажа и иного имущества и к обеспечению выполнения паспортных формальностей.

Это же правило применяется в тех случаях, когда судно, совершающее международный полет, потерпит аварию или совершит вынужденную посадку в Союзе ССР после выполнения таможенных и паспортных формальностей при отпуске.

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота издает по соглашению с Народным Комиссариатом Внешней Торговли и Народным Комиссариатом Внутренних Дел Союза ССР правила в развитие настоящей статьи.

62. Гражданские воздушные суда, не занесенные в реестр гражданских воздушных судов Союза ССР, могут быть подвергнуты испытанию для определения их технической годности к полетам:

а) если у Союза ССР не имеется соглашения с соответствующим государством о признании имеющими силу в Союзе ССР документов этого государства о технической годности гражданских воздушных судов к полетам;

б) в случае аварии или обнаружения технической неисправности воздушного судна.

63. Регулярные международные полеты по международным воздушным линиям совершаются по правилам, установленным в договорах, заключенных правительством Союза ССР с иностранными государствами или организациями, а по вопросам, не предусмотренным этими договорами, - по правилам настоящего Кодекса.

64. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота вправе устанавливать для иностранных гражданских воздушных судов, совершающих единичные международные полеты специального характера, отступления от правил настоящего Кодекса.

65. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота устанавливает порядок применения правил о международных полетах к свободным аэростатам.

66. На иностранные гражданские воздушные суда, их экипаж и пассажиров при полетах в воздушном пространстве Союза ССР распространяются законы и правила, действующие в Союзе ССР.

67. За нарушение правил о международных полетах (влет в Союз ССР и вылет из Союза ССР без разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрута, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета и т.п.) виновные несут уголовную ответственность по законам Союза ССР, либо административную ответственность по ст.95 настоящего Кодекса.

## **Глава VIII. ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, БАГАЖА, ГРУЗА И ПОЧТЫ**

68. Регулярные воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты могут совершаться только воздушно-транспортными предприятиями (воздушными линиями) Главного Управления Гражданского Воздушного Флота, а в районе деятельности Главного Управления Северного Морского Пути - и воздушными линиями названного управления.

Открытие воздушных линий допускается только после государственной приемки их комиссией, назначаемой начальником Главного Управления Гражданского Воздушного Флота.

Правила и порядок государственной приемки воздушных линий устанавливает Главное Управление Гражданского Воздушного Флота.

69. По договору воздушной перевозки воздушно-транспортное предприятие обязуется доставить пассажиров, груз, багаж или почту воздушным путем в место назначения, а пассажир или отправитель груза, багажа или почты - уплатить воздушно-транспортному предприятию за проезд или провоз, согласно тарифу.

По особому соглашению воздушно-транспортное предприятие может принять на себя обязанность доставки пассажира, груза, багажа или почты в место назначения не только на воздушном судне, но с применением в отношении части пути других транспортных средств.

70. Договор воздушной перевозки удостоверяется перевозочным документом, выдаваемым воздушно-транспортным предприятием. Перевозочным документом является: по перевозке пассажиров - билет, по перевозке грузов - грузовая квитанция, по перевозке багажа - багажная квитанция.

71. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота устанавливает правила воздушной перевозки, формы перевозочных документов и порядок заключения и расторжения договора воздушной перевозки.

Правила перевозки почты устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота по соглашению с Народным Комиссариатом Связи.

72. Не допускается без особого разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота или Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности) воздушная перевозка взрывчатых веществ, оружия, боевых припасов, отравляющих и легковоспламеняющихся веществ и почтовых голубей.

Правила перевозки фото-киноаппаратов и предметов, допускаемых к перевозке лишь с соблюдением особых условий, устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

73. Тарифы на проезд пассажиров и провоз багажа и грузов устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота и главным Управлением Северного Морского Пути (по принадлежности) и утверждаются Советом Труда и Оборона.

Тарифы на перевозку почты устанавливаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота и Главным Управлением Северного Морского Пути (по принадлежности) по согласованию с Народным Комиссариатом Связи и утверждаются Советом Труда и Оборона.

74. Пассажиры и отправители груза и багажа обязаны в точности соблюдать постановления настоящего Кодекса и изданные в его развитие правила. В противном случае воздушно-транспортное предприятие имеет право, независимо от применения ст.86, немедленно расторгнуть договор перевозки без возвращения платы, внесенной пассажиром или отправителем груза или багажа.

75. В случае отмены полета воздушно-транспортное предприятие обязано возратить пассажиру уплаченные им за проезд суммы, а в случае перерыва полета в пути - доставить пассажира и его багаж в место назначения другим наиболее быстрым способом сообщения, при невозможности же или отказе пассажира воспользоваться другими способами сообщения - возратить стоимость оплаченного им проезда и провоза багажа пропорционально неиспользованной части пути.

76. К международным перевозкам пассажиров, багажа и грузов применяются правила заключенных Союзом ССР международных соглашений, а при отсутствии указанных правил - постановления настоящего Кодекса и правила, изданные в его развитие.

77. Международная воздушная перевозка почты совершается с соблюдением международных соглашений Союза ССР о почтовых перевозках.

## **Глава IX. ИМУЩЕСТВЕННАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПРИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯХ И ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ ИМУЩЕСТВЕННЫХ СПОРОВ**

78. За причиненные при стартах, полетах и посадках смерть и телесные повреждения пассажирам гражданских воздушных судов, а также за вред лицам и имуществу, не находящимся на гражданском воздушном судне, учреждение, предприятие, организация или лицо, которое эксплуатирует гражданское воздушное судно, несет имущественную ответственность по общему законодательству Союза ССР и союзных республик, если не докажет, что вред произошел вследствие умысла или грубой неосторожности самого потерпевшего.

В случае причинения вреда воздушным поездом, ответственность несет учреждение, предприятие или организация, эксплуатирующая буксирующий самолет.

79. Воздушно-транспортное предприятие несет имущественную ответственность за сохранность груза и багажа с момента принятия их к перевозке до выдачи их получателю. Ответственность устанавливается:

- а) за утрату груза или багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью - в размере объявленной ценности, но не свыше действительной их стоимости;
- б) за утрату груза, принятого к перевозке без объявленной ценности, - по действительной стоимости;
- в) за утрату багажа, принятого к перевозке без объявленной ценности - по нормам, устанавливаемым Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота с утверждения Совета Народных Комиссаров Союза ССР;
- г) за повреждение багажа или груза - в сумме, на которую исчислялась его стоимость.

80. Воздушно-транспортное предприятие освобождается от ответственности за утрату и повреждение груза и багажа, если докажет что утрата или повреждение произошли:

- а) вследствие умысла или неосторожности отправителя или получателя в частности, вследствие несоблюдения отправителем установленных Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота особых условий перевозки или правил о запрещении перевозки тех или иных предметов;
- б) вследствие стихийного бедствия, если утрата или повреждение произошли не во время полета;
- в) вследствие особых естественных свойств перевозимых предметов, вызвавших поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и т.п. последствия;

г) вследствие перевозки груза или багажа без необходимой упаковки или в неудовлетворительной упаковке;

д) вследствие естественной убыли груза в пределах норм, устанавливаемых Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота с утверждения Совета Труда и Оборона.

81. Если учреждение, предприятие, организация или лицо, эксплуатирующее воздушное судно, не приняло мер к предотвращению вреда, ответственность его по обстоятельствам дела может быть уменьшена при наличии умысла или грубой неосторожности потерпевшего.

82. За ручную кладь пассажира, не сданную в багаж, воздушно-транспортное предприятие ответственности не несет.

83. За уничтожение, повреждение или несвоевременную доставку почтовых отправок воздушно-транспортное предприятие отвечает перед Народным Комиссариатом Связи в пределах ответственности последнего перед отправителями.

84. Воздушно-транспортное предприятие несет ответственность за срочность доставки перевозимого груза в порядке правил, устанавливаемых Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

85. Всякие соглашения воздушно-транспортного предприятия с пассажирами и грузовладельцами, имеющие целью изменение для той или другой стороны ответственности, предусмотренной настоящим Кодексом и правилами, изданными в его развитие Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота, признаются недействительными.

86. Пассажиры, грузовладельцы и иные лица обязаны возместить учреждению, предприятию, организации или лицу, эксплуатирующему воздушное судно, все убытки, причиненные несоблюдением ими постановлений настоящего Кодекса и правил, изданных в его развитие.

87. Учреждение, предприятие, организация или лицо, эксплуатирующее гражданское воздушное судно, оказавшее помощь по спасению имущества, находящегося в опасности, имеет право получить соответствующее вознаграждение от владельца этого имущества.

88. Заявления о претензиях, вытекающих из воздушной перевозки, подаются в управление воздушно-транспортного предприятия. Если перевозка производилась несколькими воздушно-транспортными предприятиями, то заявление подается в управление воздушно-транспортного предприятия места отправления или места назначения по выбору лица, предъявляющего претензию. После предъявления претензии к одному из этих предприятий, предъявление претензий к другому не допускается.

Правила о порядке заявления и рассмотрения претензий издаются Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота.

89. Претензии к воздушно-транспортному предприятию, вытекающие из договора воздушной перевозки, могут быть заявлены в течение шестимесячного срока, а претензии, вытекающие из смешанных воздушно-железнодорожных и воздушно-водных перевозок, - в течение одного года.

В течение этих же сроков могут быть предъявлены требования воздушно-транспортного предприятия к отправителям, получателям и пассажирам о возмещении убытков (ст.86).

Указанные сроки исчисляются:

а) для требований о вознаграждении за повреждение или частичную утрату груза или багажа - со дня их выдачи;

б) для требований о вознаграждении за полную утрату груза или багажа, а также за несвоевременную их доставку - с момента истечения срока доставки;

в) для всех прочих требований - со дня наступления события, являющегося основанием для претензии.

90. Воздушно-транспортное предприятие обязано рассмотреть заявленную претензию и уведомить заявителя об ее удовлетворении или отклонении в течение двух месяцев, а по претензии, вытекающей из смешанных воздушно-железнодорожных и воздушно-водных

перевозок - в течение шести месяцев.

Если претензия отклонена или оставлена без ответа, заявитель имеет право в течение двух месяцев со дня получения ответа воздушно-транспортного предприятия или со дня истечения срока, установленного для ответа на претензию, предъявить к нему иск.

91. Правила об имущественной ответственности за вред, причиненный находящимся в полете или маневрирующим воздушным судном другому воздушному судну, издает Главное Управление Гражданского Воздушного Флота.

92. Иски предъявляются в судебных органах по месту нахождения ответчика или в органах государственного арбитража (по подсудности).

## **Глава X. ШТРАФЫ, НАЛАГАЕМЫЕ В АДМИНИСТРАТИВНОМ ПОРЯДКЕ ОРГАНАМИ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА**

93. Главное Управление Гражданского Воздушного Флота издает обязательные для всех граждан правила об охране порядка и безопасности воздушных передвижений и об охране имущества гражданского воздушного флота, а также санитарные и противопожарные правила и устанавливает за нарушение этих правил штрафы, которые налагаются в административном порядке.

Предельный размер штрафа за нарушение этих правил указывается в самих правилах, но не может превышать 500 рублей.

94. Штрафы налагаются:

а) в размере до 100 рублей - начальниками аэропортов, гидроаэропортов и портов для дирижаблей;

б) в размере до 200 рублей - начальниками воздушных линий;

в) в размере до 300 рублей - начальниками территориальных управлений и начальником главной инспекции гражданского воздушного флота;

г) в размере до 500 рублей - начальником Главного Управления Гражданского Воздушного Флота и начальником Главного Управления Северного Морского Пути (по принадлежности).

95. За нарушение правил о международных полетах в тех случаях, когда нет достаточных оснований для привлечения нарушителя к уголовной ответственности, начальник Главного Управления Гражданского Воздушного Флота вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф в размере до 3000 рублей.

96. Распоряжение о наложении штрафа излагается в письменной форме и вручается в копии нарушителю.

Распоряжение о наложении штрафа может быть обжаловано вышестоящему органу гражданского воздушного флота в 20-дневный срок со дня его объявления.

Распоряжения начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота и начальника Главного Управления Северного Морского Пути о наложении штрафа и их решения по жалобам на наложение штрафов являются окончательными.

Подача жалобы не приостанавливает взыскания штрафа.

**Председатель ЦИК Союза ССР**

**М.КАЛИНИН**

**Заместитель Председателя СНК Союза ССР**

**В.ЧУБАРЬ**

**Секретарь ЦИК Союза ССР**

**И.АКУЛОВ**

## **ОПИСАНИЕ ФЛАГА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ СОЮЗА ССР**

Флаг красный (или алый) прямоугольный, размером 150 х 75 см. В середине прямоугольника голубой равнобедренный треугольник с основанием у древка размером 40 см и высотой 85 см.

Наверху прямоугольника на расстоянии 10 см от древка и 2 см от края золотая пятиконечная звезда диаметром 8 см.

На голубом треугольнике на расстоянии 5 см от древка на фоне золотых серпа и молота эмблема авиации и воздухоплавания - серебряные крылья. Длина распростертых крыльев 35 см. диаметр серпа и молота - 15 см.