

# Воздушный кодекс Кыргызской Республики

Закон Кыргызской Республики от 15.04.1994 №1483-ХП (в редакции Закона Кыргызской Республики от 24.06.2003 №115)

## ГЛАВА I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### **Статья 1. Суверенитет над воздушным пространством Кыргызской Республики**

Кыргызской Республике принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, расположенным над сухопутной и водной территорией республики.

### **Статья 2. Законодательство, регулирующее использование воздушного пространства Кыргызской Республики**

Отношения, связанные с использованием воздушного пространства и деятельностью всех его пользователей для полетов воздушных судов регулируются настоящим Кодексом, другими актами законодательства Кыргызской Республики, Положением об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики, утверждаемым Правительством Кыргызской Республики, Правилами полетов в воздушном пространстве Кыргызской Республики, утверждаемым органом государственного управления гражданской авиации и Министерством обороны Кыргызской Республики и иными нормативными актами.

### **Статья 3. Сфера действия Воздушного кодекса Кыргызской Республики**

Действие Воздушного кодекса Кыргызской Республики распространяется:

1. На всю гражданскую авиацию в пределах Кыргызской Республики.
2. На все гражданские воздушные суда, зарегистрированные в Кыргызской Республике, во время их нахождения за пределами республики, если законы страны пребывания воздушного судна не требуют иного.

Действие статей 10, 11, 28-40, 48-52, 54-60, 64-81 и 89 настоящего Кодекса распространяется на военные воздушные суда Кыргызской Республики.

### **Статья 4. Использование авиации Кыргызской Республики**

Воздушный кодекс Кыргызской Республики определяет порядок деятельности авиации Кыргызской Республики в целях удовлетворения потребностей народного хозяйства республики и граждан, обороны и охраны интересов республики. Авиация подразделяется на военную и гражданскую.

Воздушные суда военной авиации Кыргызской Республики используются в целях обороны и охраны интересов государства и находятся исключительно в ведении Министерства обороны Кыргызской Республики, Государственного комитета по национальной безопасности Кыргызской Республики, Внутренних войск Министерства внутренних дел Кыргызской Республики.

Гражданская авиация Кыргызской Республики используется в целях:

1. Перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты.
2. Выполнения авиационных работ и услуг воздушного транспорта.
3. Проведения поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ и оказания помощи в случаях стихийных бедствий.
4. Проведения экспериментальных, опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ.
5. Проведения учебных, тренировочных, спортивных, культурно-просветительных мероприятий, развития технического творчества, удовлетворения нужд предприятий,

учреждений, организаций, личных потребностей граждан, обеспечения других видов услуг, предусмотренных или не противоречащих действующему законодательству.

Гражданская авиация Кыргызской Республики в зависимости от целей использования подразделяется на коммерческую авиацию и авиацию общего назначения.

#### **Статья 5. Принадлежность средств гражданской авиации Кыргызской Республики**

Гражданские воздушные суда, аэропорты и гражданские аэродромы, технические средства и другое имущество, необходимое для организации, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов, могут находиться в государственной, частной и других формах собственности.

Не могут устанавливаться ограничения на приобретение и использование средств гражданской авиации за исключением случаев, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики.

#### **Статья 6. Сертификация и лицензирование видов деятельности авиации**

Все виды деятельности по производству, обеспечению и обслуживанию полетов воздушных судов, выполнению авиационных работ и перевозок, подготовке авиационного персонала подлежат сертификации и лицензированию, а специалисты, выполняющие эти виды деятельности, – сертификации.

#### **Статья 7. Международные договоры**

Если международным договором Кыргызской Республики установлены иные правила чем те, которые предусмотрены в настоящем Кодексе или иных законодательных актах республики, то применяются правила международного договора.

### **ГЛАВА II. ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИЕЙ**

#### **Статья 8. Государственное управление гражданской авиацией**

Государственное управление гражданской авиацией Кыргызской Республики осуществляет орган государственного управления гражданской авиацией.

Государственное управление гражданской авиацией Кыргызской Республики осуществляется с целью проведения единой политики в области гражданской авиации, в интересах наиболее полного удовлетворения потребностей в безопасных, экономически эффективных авиaperезовках, авиационных работах и других услугах воздушного транспорта, обороны республики, обеспечения благоприятных условий функционирования авиапредприятий и авиaperезовчиков в условиях рыночной экономики.

#### **Статья 9. Компетенция органа государственного управления гражданской авиацией**

На орган государственного управления возлагаются:

1. Разработка проектов законодательных актов и решений Правительства Кыргызской Республики по регулированию деятельности гражданской авиации.
2. Государственное регулирование деятельности авиaperезовчиков, исполнителей авиационных работ и услуг.
3. Контроль за соблюдением законодательства и нормативных актов по обеспечению безопасности на воздушном транспорте и инспектирование деятельности эксплуатантов воздушных судов.
4. Организация профилактической работы и контроль за обеспечением безопасности полетов.
5. Организация использования воздушного пространства Кыргызской Республики.
6. Организация и управление воздушным движением в воздушном пространстве.
7. Организация разработки общенациональных программ развития гражданской авиации,

научно-технических и других программ.

8. Разработка и внедрение единых норм, стандартов, систем и средств обеспечения полетов и управления воздушным движением, по авиационным работам и перевозкам.
9. Разработка квалификационных требований к авиационному персоналу.
10. Сертификация и выдача свидетельств авиационному персоналу.
11. Разработка требований к эксплуатации воздушных судов.
12. Сертификация воздушных судов.
13. Сертификация гражданских аэродромов и аэропортов.
14. Сертификация воздушных трасс и местных воздушных линий.
15. Сертификация и лицензирование эксплуатантов.
16. Ведение государственного реестра гражданских воздушных судов.
17. Ведение государственного реестра гражданских аэродромов и аэропортов совместного базирования.
18. Ведение государственного реестра эксплуатантов воздушных судов.
19. Представление и защита интересов Кыргызской Республики в ИКАО (международной организации гражданской авиации) и других международных организациях.
20. Выполнение обязательств, вытекающих из межправительственных соглашений Кыргызской Республики по вопросам воздушных сообщений и других международных договоров, относящихся к деятельности гражданской авиации.
21. Обеспечение по решению Президента Кыргызской Республики использования гражданской авиации в чрезвычайных ситуациях, а также реализации специальных программ оборонного характера.
22. Контроль за организацией поисково-спасательных работ.
23. Определение тарифной политики.
24. Осуществление антимонопольных мер в сфере деятельности гражданской авиации.

### **ГЛАВА III. ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

#### **Статья 10. Задачи Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий**

Государственная комиссия по расследованию авиационных происшествий предназначена для проведения независимых расследований особо тяжких авиационных происшествий с целью выявления истинных причин и обеспечения эффективных мероприятий по их предупреждению.

Необходимость создания Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий определяется Правительством Кыргызской Республики в каждом конкретном случае.

Состав Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий определяется постановлением Правительства Кыргызской Республики.

#### **Статья 11. Функции Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий**

На Государственную комиссию по расследованию авиационных происшествий возлагается:

1. Расследование авиационных происшествий, случившихся на территории Кыргызской Республики с воздушными судами всех ведомств, расположенных на территории Кыргызской Республики.
2. Расследование авиационных происшествий, случившихся на территории Кыргызской Республики с воздушными судами, принадлежащими другим государствам.
3. Участие в расследовании авиационных происшествий с воздушными судами всех ведомств

Кыргызской Республики на территории других государств в качестве представителя государства регистрации.

#### **Статья 12. Специальные полномочия Государственной комиссии по расследованию авиационных происшествий**

В интересах полноты расследования авиационных происшествий и ликвидации их последствий Государственной комиссии предоставляется право:

1. Знакомиться со всеми материалами, имеющими отношение к авиационному происшествию, которыми располагает владелец воздушных судов.
2. Привлекать к расследованию специалистов различных предприятий, организаций и учреждений, расположенных на территории Кыргызской Республики, а также использовать технические средства, лаборатории и другое оборудование этих предприятий, организаций для производства работ, связанных с расследованием авиационных происшествий.
3. Принимать экстренные меры по ликвидации последствий авиационных происшествий, представляющих угрозу здоровью, жизни людей, а также возникновения необратимых процессов для окружающей среды.

### **ГЛАВА IV. УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ**

#### **Статья 13. Единая система управления воздушным движением**

Основу управления воздушным движением в Кыргызской Республике представляет Единая система управления воздушным движением, организационно входящая в орган государственного управления гражданской авиацией.

К компетенции Единой системы управления воздушным движением относится:

1. Регулирование использования воздушного пространства пользователями на основе и в соответствии с требованиями Положения об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики, издание которого предусмотрено статьей 21 настоящего Кодекса.
2. Организация и осуществление через подчиненные оперативные органы управления воздушным движением воздушных судов гражданской и военной авиации по воздушным трассам и установленным маршрутам вне воздушных трасс, а также в районах аэродромов и аэроузлов, органы управления воздушным движением которых включены в Единую систему управления воздушным движением.
3. Взаимодействие по вопросам планирования и координирования полетов воздушных судов и других видов деятельности, связанных с использованием воздушного пространства органами управления воздушным движением районов военных и гражданских аэродромов, зон испытательных полетов, районов авиационных работ и местных воздушных линий, которые не входят в Единую систему управления воздушным движением, а созданы и находятся в ведении владельцев соответствующих аэродромов.
4. Установление и доведение до исполнителей обязательных для всех пользователей воздушного пространства временных ограничений на полеты воздушных судов в связи с осуществлением деятельности, создающей угрозу для их безопасности.
5. Контроль за использованием воздушного пространства и оказание содействия органам противовоздушной обороны в предотвращении и прекращении нарушений государственной границы Кыргызской Республики и других нарушений установленного порядка производства полетов.

Свои функции Единая система управления воздушным движением осуществляет через создаваемые в установленном порядке предприятия.

#### **Статья 14. Полномочия органов Единой системы управления воздушным движением**

Решения органов Единой системы управления воздушным движением, касающиеся

планирования воздушного движения и координации полетов гражданских и военных воздушных судов, а также полетов воздушных судов с другими видами деятельности, связанными с использованием воздушного пространства, обязательны для всех органов и должностных лиц, организующих полеты и иную деятельность (пуски ракет, стрельбы, взрывные работы) в воздушном пространстве.

Полеты воздушных судов и все другие виды деятельности, связанные с использованием воздушного пространства, допускаются после получения диспетчерского разрешения от соответствующего органа Единой системы управления воздушным движением.

#### **Статья 15. Правила управления воздушным движением**

Правила управления воздушным движением, определяющие порядок планирования, координирования и непосредственного управления, утверждаются органом государственного управления гражданской авиацией по согласованию с Министерством обороны Кыргызской Республики.

Правила управления воздушным движением обязательны для всех органов управления воздушным движением гражданских воздушных судов, независимо от того, в чьем ведении находится соответствующий орган.

Министерство обороны Кыргызской Республики, разрабатывая правила управления полетами воздушных судов, должен в полную меру учитывать безопасность полетов гражданских воздушных судов, не допускать помех в управлении их воздушным движением.

#### **Статья 16. Положения об органах Единой системы управления воздушным движением**

Положение об органах Единой системы управления воздушным движением, которые включены в Единую систему управления воздушным движением, разрабатывается органом государственного управления гражданской авиацией и Министерством обороны Кыргызской Республики по согласованию с другими заинтересованными органами государственного управления и утверждается Правительством Кыргызской Республики.

Приоритеты в отношении полетов воздушных судов и других видов деятельности в воздушном пространстве Кыргызской Республики определяются в Положении об органах Единой системы управления воздушным движением с учетом функциональных обязанностей, которые выполняются соответствующими органами на стадиях планирования или непосредственного управления воздушным движением.

Приоритеты устанавливаются в интересах: обороноспособности страны, выполнения народнохозяйственных задач, обеспечения рационального использования воздушного пространства, регулярности полетов воздушных судов с учетом действующих расписаний полетов.

#### **Статья 17. Организация связи для целей управления воздушным движением**

Министерства, другие органы государственного управления, учреждения, заинтересованные в использовании воздушного пространства Кыргызской Республики, обязаны организовать каналы связи между находящимися в их ведении органами, осуществляющими деятельность, связанную с использованием воздушного пространства для полетов воздушных судов, кроме того, с органами противовоздушной обороны.

### **ГЛАВА V. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО**

#### **Статья 18. Право на производство полетов и другие виды деятельности**

Воздушное пространство Кыргызской Республики открыто для полетов воздушных судов и осуществления иной деятельности (пуски ракет, стрельбы, взрывные работы), связанной с его

использованием, при условии соблюдения требований, установленных в настоящем Воздушном кодексе и изданных на его основе нормативных актов Правительства Кыргызской Республики и органа государственного управления гражданской авиацией.

### **Статья 19. Организация использования воздушного пространства**

Организация использования воздушного пространства для полетов воздушных судов и их координация с другими видами деятельности в воздушном пространстве возлагается на орган государственного управления гражданской авиацией. На орган государственного управления гражданской авиацией возлагаются задачи по рациональному использованию воздушного пространства Кыргызской Республики в интересах повышения эффективности и безопасности воздушно-транспортной системы, более широкого применения авиации в народном хозяйстве, всестороннего удовлетворения личных запросов граждан в области авиации, наиболее полного обеспечения обороны страны.

Для решения указанных задач органу государственного управления гражданской авиацией определены функции по разработке структуры воздушного пространства и его оборудования средствами связи, средствами аэронавигации и управления воздушным движением, изданию приказов, правил, стандартов и других норм, устанавливающих условия, ограничения и требования, направленные на обеспечение безопасности полетов воздушных судов и повышение эффективности использования воздушного пространства.

Регулирование использования воздушного пространства орган государственного управления гражданской авиацией и его структурные органы осуществляют в тесном взаимодействии с Министерством обороны Кыргызской Республики и при непосредственном участии его представителей, прикомандированных к органу государственного управления гражданской авиацией на основании специального соглашения между органом государственного управления гражданской авиацией и Министерством обороны Кыргызской Республики.

### **Статья 20. Формирование структуры воздушного пространства**

Предложения, касающиеся определения в воздушном пространстве районов и зон, дополняющих или изменяющих действующую структуру воздушного пространства Кыргызской Республики, разрабатываются министерствами, другими органами государственного управления, предприятиями и организациями, которым они необходимы для организации полетов и других видов деятельности.

Каждое предложение, дополняющее или изменяющее структуру воздушного пространства, должно согласовываться с местными органами власти, военными органами и организациями, чьи интересы затрагиваются данным предложением, после чего предоставляются в орган государственного управления гражданской авиацией, на который (согласно статье 19 настоящего Воздушного кодекса) возлагается обязанность по организации использования воздушного пространства и оптимизации его структуры с учетом потребностей заинтересованных сторон.

Связанные с изменением структуры воздушного пространства расходы по осуществлению связи, радиотехническому обеспечению полетов и управлению воздушным движением возмещаются министерством, другим органом государственного управления, предприятием или организацией, по ходатайству и в интересах которого осуществляются структурные изменения воздушного пространства.

В случае возникновения затруднений в согласовании предполагаемого изменения в действующей структуре воздушного пространства, особенно при изменении границ районов и зон управления воздушным движением, определении нового направления воздушной трассы, и других изменений вопрос выносится на решение согласительной комиссии, создаваемой для данного случая при органе государственного управления гражданской авиацией из

представителей заинтересованных сторон.

### **Статья 21. Положение об использовании воздушного пространства**

Положение об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики утверждается Правительством Кыргызской Республики и определяет:

1. Образование в воздушном пространстве районов и зон для организации полетов воздушных судов и обслуживания воздушного движения.
2. Порядок согласования и введения временных запретов и ограничений на полеты воздушных судов в интересах координации воздушного движения гражданской и военной авиации, а также полетов воздушных судов с другими видами деятельности (пуском ракет, стрельбами, взрывными работами).
3. Порядок выдачи разрешений на строительство высотных зданий и сооружений, воздушных линий и высоковольтных линий электропередачи и иных объектов, представляющих угрозу для безопасности полетов, а также регламентацию других вопросов, связанных с организацией использования воздушного пространства.

### **Статья 22. Районы интенсивных полетов военной авиации**

В воздушном пространстве Кыргызской Республики по согласованию между органом государственного управления гражданской авиацией и Министерством обороны Кыргызской Республики определяются районы интенсивных полетов военной авиации, в которых устанавливается особый порядок управления воздушным движением гражданских воздушных судов, публикуемый в сборниках аэронавигационной информации. Ограничения, касающиеся полетов гражданских воздушных судов, должны устанавливаться только в связи с обеспечением их безопасности и без надобности не создавать помех гражданскому воздушному движению.

### **Статья 23. Действия при чрезвычайном положении**

В условиях чрезвычайного положения, а также в интересах общественной безопасности, решением Президента Кыргызской Республики вся полнота ответственности за использование воздушного пространства Кыргызской Республики передается органам военного управления.

### **Статья 24. Воздушные трассы Кыргызской Республики и местные воздушные линии**

Воздушные трассы и местные воздушные линии Кыргызской Республики создаются по решению органа государственного управления гражданской авиацией.

В своей совокупности они составляют общегосударственную сеть воздушных трасс, обеспечивающую регулярные воздушные сообщения, связывающие населенные пункты и промышленные центры страны.

Ширина и направление воздушных трасс, высота полетов, интервалы, исключающие столкновение воздушных судов, порядок согласования и решения всех других вопросов, относящихся к установлению воздушных трасс, определяются в Положении об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики.

Воздушные трассы по своему оборудованию средствами связи, радиотехнического обеспечения полетов и управления воздушным движением должны удовлетворять требованиям норм годности к эксплуатации воздушных трасс, которые устанавливаются Правительством Кыргызской Республики.

Порядок сертификации воздушных трасс и их допуска к эксплуатации определяется органом государственного управления гражданской авиацией.

## **Статья 25. Запретные зоны, зоны ограничения полетов и опасные зоны**

В воздушном пространстве Кыргызской Республики или в его отдельных районах полеты воздушных судов могут быть полностью прекращены или ограничены по высотам, времени и направлению в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики.

Постоянно действующие запретные зоны и зоны ограничения полетов, устанавливаемые над отдельными населенными пунктами, объектами, историческими памятниками, имеющими особо важное государственное значение, должны в обязательном порядке наноситься на аэронавигационные карты.

Временные запреты и ограничения, направленные на обеспечение безопасности воздушных судов в связи с проведением полетов специального назначения или деятельности, представляющей угрозу для безопасности полетов, вводятся органами Единой системы управления воздушным движением и доводятся до экипажей воздушных судов. В случае осуществления деятельности, угрожающей безопасности полетов воздушных судов, органы Единой системы управления воздушным движением объявляют опасные зоны и доводят сведения о них до кыргызских авиапредприятий, учреждений и организаций, а также полномочных авиационных органов иностранных государств по каналам действующей системы аэронавигационной информации.

## **Статья 26. Согласование деятельности, угрожающей безопасности полетов воздушных судов**

Все виды деятельности, связанные с использованием воздушного пространства Кыргызской Республики, которые представляют угрозу безопасности воздушных судов, допускаются при соблюдении необходимых мер предосторожности только после получения специального разрешения в порядке, установленном Правительством Кыргызской Республики.

Министерства, другие органы государственного управления, предприятия, организации и граждане, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства Кыргызской Республики и может представлять угрозу для безопасности воздушных судов, обязаны по вопросам использования воздушного пространства руководствоваться настоящим Воздушным кодексом Кыргызской Республики, разработанным на его основе Положением о порядке использования воздушного пространства Кыргызской Республики, а также иными нормативными актами, изданными для регламентации соответствующего вида деятельности.

## **Статья 27. Определение минимальной высоты полета для защиты от вредного воздействия полетов воздушных судов**

В целях предотвращения вредного воздействия пролетающих воздушных судов на граждан, окружающую среду и ее обитателей (авиационный шум, эмиссия авиационных двигателей) органом государственного управления гражданской авиацией, по согласованию с центральными и местными органами исполнительной власти республики, в конкретных районах устанавливается допустимая высота полета, единая для всех воздушных судов или отдельно по типам воздушных судов за исключением взлета и посадки по установленным схемам (постоянным маршрутам) на аэродромах, расположенных в районе, для которого определяется минимальная высота полетов.

## **ГЛАВА VI. ВОЗДУШНЫЕ СУДА**

### **Статья 28. Воздушные суда Кыргызской Республики**

Воздушным судном для целей настоящего Кодекса признается летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, отличного от



взаимодействия с воздухом, отраженным от земной (водной) поверхности.

Воздушные суда Кыргызской Республики по своему правовому статусу делятся на гражданские и военные.

Военными воздушными судами Кыргызской Республики признаются воздушные суда Министерства обороны Кыргызской Республики, Внутренних войск Министерства внутренних дел и Государственного комитета Кыргызской Республики по национальной безопасности. Все остальные воздушные суда Кыргызской Республики являются гражданскими воздушными судами.

### **Статья 29. Регистрация воздушных судов**

Гражданские воздушные суда Кыргызской Республики подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

По занесении воздушного судна в реестр выдается свидетельство о его регистрации.

Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Кыргызской Республики, а также выдача свидетельства о регистрации возлагается на орган государственного управления гражданской авиацией. Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики устанавливаются органом государственного управления гражданской авиацией.

Регистрации подлежат все гражданские воздушные суда, которые находятся в собственности, оперативном управлении юридических и физических лиц Кыргызской Республики, за исключением сверхлегких воздушных судов, таких, как безмоторные дельтапланы, шары-зонды и другие сверхлегкие летательные аппараты, включенные в перечень воздушных судов, не подлежащих занесению в Государственный реестр гражданских воздушных судов, прилагаемый к Правилам государственной регистрации воздушных судов. Указанные сверхлегкие воздушные суда подлежат учету в спортивных и других организациях, уполномоченных для проведения учета органом государственного управления гражданской авиацией.

Военные воздушные суда подлежат регистрации в Государственном реестре военных воздушных судов Кыргызской Республики. Правила государственной регистрации военных воздушных судов устанавливает Министерство обороны Кыргызской Республики.

Экспериментальные воздушные суда, а также воздушные суда, проходящие испытания, в Государственный реестр не заносятся и состоят на учете в той организации, которые проводят соответствующие опытно-конструкторские, научно-исследовательские, экспериментальные и испытательные работы.

### **Статья 30. Признание регистрации гражданских воздушных судов**

С момента занесения воздушного судна в Государственный реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики все записи, ранее сделанные в отношении этого судна в реестрах воздушных судов иностранных государств, не признаются Кыргызской Республикой. Равным образом не признается Кыргызской Республикой занесение воздушного судна Кыргызской Республики в реестр воздушных судов иностранного государства, если воздушное судно не исключено в установленном порядке из Государственного реестра гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

### **Статья 31. Обозначения, наносимые на воздушные суда**

При занесении воздушного судна в Государственный реестр гражданских воздушных судов Кыргызской Республики ему присваивается государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на воздушное судно.

Государственный и регистрационный опознавательные знаки гражданских воздушных судов

Кыргызской Республики и правила их нанесения устанавливаются в Правилах государственной регистрации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

Порядок нанесения государственных опознавательных знаков на военные воздушные суда устанавливается Министерством обороны Кыргызской Республики.

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

Помимо государственного и регистрационного опознавательных знаков на воздушное судно могут наноситься символы, надписи и эмблемы, зарегистрированные органом государственного управления гражданской авиацией.

Полеты воздушных судов без государственных и регистрационных опознавательных знаков в воздушном пространстве Кыргызской Республики не допускаются, за исключением полетов экспериментальных воздушных судов в специально выделенных для этого районах.

### **Статья 32. Исключение гражданского воздушного судна из Государственного реестра**

Гражданские воздушные суда исключаются из Государственного реестра гражданских воздушных судов Кыргызской Республики в следующих случаях:

1. Списание или снятие воздушного судна с эксплуатации.
2. Продажа или передача воздушного судна в установленном порядке иностранному государству, иностранному юридическому или физическому лицу.
3. Нарушение владельцем воздушного судна Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.
4. В других случаях, предусмотренных Правилами государственной регистрации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

При исключении воздушного судна из Государственного реестра гражданских воздушных судов Кыргызской Республики свидетельство о регистрации судна теряет силу, а владелец воздушного судна – право на его эксплуатацию в пределах Кыргызской Республики.

### **Статья 33. Допуск гражданских воздушных судов к эксплуатации**

Гражданское воздушное судно Кыргызской Республики допускается к эксплуатации, если оно соответствует действующим в Кыргызской Республике нормам летной годности, что подтверждается выданным ему Сертификатом летной годности.

Нормы летной годности для воздушных судов Кыргызской Республики разрабатываются и издаются порядком, определяемым Правительством Кыргызской Республики. Они обязательны для соблюдения всеми министерствами, другими органами государственного управления, учреждениями, предприятиями и организациями, гражданами, участвующими в создании, испытаниях, серийном производстве, приемке, эксплуатации и ремонте гражданских воздушных судов.

### **Статья 34. Сертификация воздушных судов**

Проверка соответствия воздушных судов установленным нормам летной годности обеспечивается в процессе их сертификации:

1. Воздушное судно новой конструкции (нового типа) должно пройти заводские государственные и эксплуатационные испытания и проверки в соответствии с Правилами Сертификации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики и получить Сертификат типа, если указанными испытаниями (проверками) установлено соответствие воздушного судна данного типа нормам летной годности и его конструкция принимается в качестве типовой.

Сертификат типа, удостоверяющий соответствие воздушного судна нормам летной годности, действующим в Кыргызской Республике, выдает орган государственного управления

гражданской авиацией.

2. В случае внесения в принятую типовую конструкцию воздушного судна или его эксплуатационную документацию изменений, касающихся его летной годности, воздушное судно данного типа должно пройти дополнительные (сертификационные) проверки и испытания и получить от органа государственного управления гражданской авиацией дополнение к Сертификату типа, если будет установлено в результате установленных проверок и испытаний соответствие типа воздушного судна с внесенными изменениями, действующим нормам летной годности.

3. Каждый экземпляр воздушного судна принятой (получившей Сертификат типа) конструкции в процессе изготовления проходит на предприятии-изготовителе в установленном порядке испытания и проверки на этом предприятии Сертификат летной годности, удостоверяющий, что конструкция и характеристики изготавливаемого экземпляра воздушного судна соответствуют принятой типовой конструкции и эксплуатационной документации, а его изготовление и сборка отвечают заданным требованиям.

4. Обеспечение соответствия типа воздушного судна требованиям норм летной годности, действующим в Кыргызской Республике, на этапах его создания, испытаний и эксплуатации возлагается на разработчика воздушного судна. Соблюдение правил и процедур летной и технической эксплуатации, техническое обслуживание (ремонт), выполнение других действий, которые разработчик и изготовитель воздушного судна считают необходимыми для поддержания воздушных судов данного типа в состоянии, отвечающем требованиям норм летной годности, возлагается на орган государственного управления гражданской авиацией, предприятия, организации, граждан, осуществляющих эксплуатацию воздушного судна.

5. Воздушные суда, для изготовления которых сертификация типа не производится, проходят проверки и испытания в установленном объеме и допускаются к эксплуатации в воздушном пространстве Кыргызской Республики.

### **Статья 35. Сертификация экспортируемых гражданских воздушных судов Кыргызской Республики**

Порядок проведения испытаний и сертификации в Кыргызской Республике экспортируемого воздушного судна, выдачи Сертификата типа воздушного судна, экспортного сертификата летной годности и других сертификационных документов устанавливается Правилами сертификации гражданских воздушных судов Кыргызской Республики.

Предприятия, организации и граждане, подающие заявку на выдачу Сертификата типа гражданского воздушного судна Кыргызской Республики, предназначенного для экспорта, обеспечивают проведение работ и финансирование затрат, связанных с сертификацией указанного типа воздушного судна.

### **Статья 36. Признание сертификата летной годности иностранного гражданского воздушного судна**

Сертификат летной годности гражданского воздушного судна, который выдан или которому придана сила иностранным государством, где зарегистрировано данное воздушное судно, признается действительным в Кыргызской Республике при условии, что требования, в соответствии с которыми такой Сертификат выдан, или ему придана сила, соответствуют минимальным стандартам Международной организации гражданской авиации или превышают их.

### **Статья 37. Сертификация гражданских воздушных судов по допустимым уровням шума на местности и эмиссии вредных веществ**

Гражданское воздушное судно может быть допущено к эксплуатации в пределах Кыргызской

Республики лишь после того, как будет установлено, что оно соответствует действующим в Кыргызской Республике требованиям по допустимым уровням шума на местности и эмиссии вредных веществ.

#### **Статья 38. Судовые документы**

На гражданском воздушном судне Кыргызской Республики должны находиться:

1. Свидетельство о регистрации воздушного судна.
2. Сертификат летной годности.
3. Бортовой журнал.
4. Другие судовые документы, предусмотренные органом государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 39. Средства индивидуальной защиты**

Гражданские воздушные суда, осуществляющие перевозку пассажиров, должны иметь на борту средства индивидуальной защиты пассажиров и экипажа, определяемые органом государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 40. Позывной радиосигнал Кыргызской Республики**

Каждому воздушному судну Кыргызской Республики, имеющему средства радиосвязи, присваивается в установленном порядке позывной радиосигнал.

#### **Статья 41. Ограничения в праве пользования гражданскими воздушными судами**

Ограничения в праве пользования гражданскими воздушными судами Кыргызской Республики (привлечение к определенной повинности, временное или постоянное изъятие и иные ограничения) допускаются по решению Правительства Кыргызской Республики.

### **ГЛАВА VII. АВИАЦИОННЫЙ ПЕРСОНАЛ**

#### **Статья 42. Определение авиационного персонала**

К авиационному персоналу относятся работники, деятельность которых непосредственно направлена на организацию, выполнение, обеспечение и обслуживание полетов.

#### **Статья 43. Состав авиационного персонала**

Авиационный персонал в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяется на авиационный персонал гражданской и военной авиации.

В состав авиационного персонала входят:

1. Лица летного состава воздушных судов, командно-летный, инспекторский и инструкторский состав.
2. Лица, осуществляющие организацию и обслуживание воздушного движения.
3. Лица, осуществляющие организацию и техническое обслуживание воздушных судов и подготовку их к полетам.
4. Лица, осуществляющие организацию и обеспечение полетов воздушных судов.
5. Лица, осуществляющие организацию и обслуживание авиационных работ и перевозок.
6. Иные лица, деятельность которых связана с организацией, выполнением, обслуживанием полетов воздушных судов.

Перечень должностей, относящихся к авиационному персоналу, утверждается Правительством Кыргызской Республики по представлению органа государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 44. Допуск лиц авиационного персонала к профессиональной деятельности**

Лица, относящиеся к авиационному персоналу, которые в соответствии с занимаемой должностью непосредственно связаны с выполнением полетов воздушных судов, могут быть допущены к профессиональной деятельности лишь после того, как будет установлено, что они имеют свидетельство на право осуществления соответствующей деятельности и отвечают установленным специальным требованиям по состоянию здоровья.

Порядок допуска лиц авиационного персонала к профессиональной деятельности, выдачи свидетельств на право осуществления такой деятельности, получения квалификационных отметок и сроки их действия, а также порядок медицинского освидетельствования и требования к состоянию здоровья различных категорий авиационного персонала устанавливаются, для гражданской авиации органом государственного управления гражданской авиацией, для военной авиации – Министерством обороны Кыргызской Республики. Свидетельства, выдаваемые лицам авиационного персонала гражданской авиации, должны иметь квалификационные отметки.

Лица авиационного персонала гражданской авиации при осуществлении профессиональной деятельности должны иметь при себе действующее свидетельство.

#### **Статья 45. Признание свидетельств авиационного персонала, выданных другими государствами**

Свидетельства авиационного персонала, которые выданы иностранным государством, признаются в Кыргызской Республике действительными при условии, что требования, в соответствии с которыми такие свидетельства выданы или в соответствии с которыми им придана сила, удовлетворяют требованиям, которые установлены международными договорами и международными авиационными стандартами.

Кыргызская Республика сохраняет за собой право отказа в признании свидетельства авиационного специалиста, выданного любому из его граждан другим государством.

#### **Статья 46. Экипаж воздушного судна**

Экипаж воздушного судна состоит из командира, других лиц летного состава и обслуживающего персонала.

Состав экипажа гражданского воздушного судна определяется органом государственного управления гражданской авиацией в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации.

Минимальный состав экипажа указывается в Руководстве по летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

Полет воздушного судна при наличии экипажа, менее указанного в Руководстве по летной эксплуатации, не допускается.

#### **Статья 47. Гражданство членов экипажа**

В состав экипажа гражданских воздушных судов Кыргызской Республики могут входить лишь граждане Кыргызской Республики.

Изъятия из этого правила могут устанавливаться в порядке, определяемом Правительством Кыргызской Республики.

#### **Статья 48. Командир воздушного судна**

Командиром воздушного судна Кыргызской Республики может быть лицо, имеющее специальность пилота (летчика), а также действующее свидетельство на право самостоятельного управления воздушным судном данного типа.

Командир воздушного судна руководит всей деятельностью экипажа, обеспечивает дисциплину и порядок на судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению

безопасности находящихся на борту людей, сохранности судна и имущества. Командир воздушного судна несет основную ответственность за безопасность воздушного судна.

#### **Статья 49. Права командира воздушного судна**

Командир воздушного судна имеет право:

1. Принимать окончательное решение о вылете, полете и посадке воздушного судна, а также о прекращении полета и возвращении в пункт вылета или о вынужденной посадке.

В случае явной угрозы безопасности полета, а также в целях спасания жизни людей, предотвращения ущерба окружающей среде, такое решение может быть принято с отступлением от плана полета, указаний органа управления воздушным движением и полетного задания, но, по возможности, в соответствии с правилами, установленными для опасных случаев в полете.

2. В пределах своей компетенции отдавать любому лицу, находящемуся на борту воздушного судна, распоряжения, которые подлежат беспрекословному выполнению.

3. Принимать все необходимые меры к лицам, вплоть до применения оружия, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета и не подчиняются его распоряжениям. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна может удалить таких лиц с судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их соответствующим органам.

4. Сливать в полете топливо, сбрасывать багаж, груз и почту, если это необходимо для обеспечения безопасности полетов и посадки воздушного судна.

В случае вынужденной посадки командир воздушного судна руководит действиями всех лиц, находящихся на борту судна, до передачи своих полномочий компетентным органам.

#### **Статья 50. Действия в случае бедствия**

Если воздушному судну, находящемуся в полете, грозит опасность, командир воздушного судна и экипаж обязаны принять все необходимые меры к сохранению жизни и здоровья людей и экипажа, а также судна и находящегося на нем имущества.

Командир оставляет воздушное судно последним. В интересах обеспечения сохранности воздушного судна, потерпевшего бедствие, и находящегося на нем имущества командир воздушного судна обязан защищать интересы эксплуатанта воздушного судна, в чьем ведении, собственности, пользовании находится воздушное судно и обеспечивать сохранность находящегося на нем имущества, а также интересы собственников груза, при переговорах имеет право действовать от его имени, принимать на себя их права и обязанности, постольку, поскольку это необходимо для защиты их интересов.

#### **Статья 51. Оказание помощи судам и лицам, находящимся в опасности**

Командир воздушного судна, принявший сигнал бедствия от другого воздушного судна внутреннего плавания или обнаруживший судно, терпящее или потерпевшее бедствие, либо находящихся в опасности людей, обязан оказать помощь во всех случаях, насколько это возможно, если это не сопряжено с опасностью для вверенного ему судна, пассажиров и экипажа, отметить по карте место бедствия и сообщить о бедствии органу управления воздушным движением.

#### **Статья 52. Порядок возмещения вреда, причиненного членам экипажа**

В случае трудового увечья члена экипажа воздушного судна, наступившего в связи с исполнением им служебных обязанностей при взлете, полете или посадке судна, работодатель, которому принадлежит воздушное судно на праве оперативного управления или собственности, несет ответственность за причиненный вред в соответствии с Законом

Кыргызской Республики «Об охране труда» и Правилами возмещения вреда, причиненного работникам увечья, профессиональным заболеванием либо иным повреждением здоровья, связанным с исполнением ими трудовых обязанностей, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего.

## **ГЛАВА VIII. АЭРОДРОМЫ И АЭРОПОРТЫ**

### **Статья 53. Определения аэродромов и аэропортов**

Аэродром – определенный участок земной или водной поверхности (включая любые здания, сооружения и оборудование), предназначенный для взлета, посадки и стоянки воздушных судов.

Аэропорт – предприятие, осуществляющее прием и отправку пассажиров, багажа, грузов и почты, обслуживание воздушных судов, экипажей и имеющее для этих целей аэродром, аэровокзал, другие наземные сооружения, а также необходимое оборудование и персонал.

Международный аэропорт – аэропорт, осуществляющий международные воздушные перевозки, в котором обеспечивается таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль.

Аэродром (аэропорт, международный аэропорт), открытый для общественного пользования, обязан представлять обслуживание радиосветотехническими и метеорологическими средствами, управление воздушным движением, другие виды обслуживания, необходимые для безопасного выполнения полетов на равных основаниях всем пользователям.

Аэродром (аэропорт, международный аэропорт) может быть закрыт для приема и выпуска воздушных судов только в случаях, определенных законодательством Кыргызской Республики.

### **Статья 54. Аэродромы Кыргызской Республики**

Аэродромы в зависимости от принадлежности к видам авиации подразделяются на гражданские, военные и совместного пользования.

Совместное использование аэродромов различными пользователями воздушного пространства осуществляется в порядке, определяемом Правительством Кыргызской Республики.

### **Статья 55. Предоставление земли под аэродромы и аэропорты (международные аэропорты)**

Отвод земли для строительства аэродромов и аэропортов производится в соответствии с законодательством Кыргызской Республики. Размеры земельных участков для аэродромов и аэропортов устанавливаются в соответствии с нормами и проектно-технической документацией, утвержденными в порядке, определяемом Правительством Кыргызской Республики.

### **Статья 56. Строительство и реконструкция аэродромов (аэропортов)**

Изыскание, проектирование, строительство, реконструкция и перенос аэродромов (аэропортов) должны быть согласованы с соответствующими местными органами власти и заинтересованными министерствами, государственными комитетами и организациями в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики. Порядок закрытия аэродрома (аэропорта) определяется Правительством Кыргызской Республики.

### **Статья 57. Допуск аэродрома к эксплуатации**

Гражданские и военные аэродромы должны удовлетворять государственным требованиям безопасности полетов воздушных судов, предусматриваемым

соответственно гражданскими и военными нормами годности аэродромов. Нормы годности определяются и устанавливаются Правительством Кыргызской Республики.

Для допуска к эксплуатации аэродрома эксплуатант аэродрома должен получить Свидетельство годности аэродромов к эксплуатации.

Порядок допуска к эксплуатации и выдачи Свидетельства годности к эксплуатации гражданских аэродромов устанавливается органом государственного управления гражданской авиацией Кыргызской Республики. Аэродром может быть допущен для полетов воздушных судов, осуществляющих пассажирские перевозки лишь после того, как в соответствии с процедурами, предусмотренными Правилами сертификации гражданских аэродромов эксплуатантом аэродрома, обеспечивающим полеты таких воздушных судов, будет установлено, что аэродром соответствует Нормам годности гражданских аэродромов и получен Сертификат годности аэродрома эксплуатации.

Правила сертификации гражданских аэродромов разрабатываются и вводятся в действие Правительством Кыргызской Республики.

Обеспечение соответствия аэродрома требованиям Норм годности гражданских аэродромов в течение всего периода его эксплуатации возлагается на эксплуатанта аэродрома-держателя Сертификата.

Допуск аэродрома для полетов гражданских воздушных судов с иными коммерческими целями производится в порядке, установленном органом государственного управления гражданской авиацией и Министерством обороны Кыргызской Республики.

#### **Статья 58. Регистрация аэродромов**

Гражданские аэродромы Кыргызской Республики подлежат регистрации в реестре органа государственного управления гражданской авиацией. По занесении аэродрома в соответствующий реестр выдается Свидетельство о регистрации аэродрома. Регистрация аэродромов, используемых для применения авиации в народном хозяйстве, осуществляется в региональных органах управления гражданской авиацией.

#### **Статья 59. Маркировка аэродромов**

Аэродромы и взлетно-посадочные полосы в целях опознавания их с воздуха и ориентировки экипажей при взлете и посадке воздушных судов маркируются в соответствии с Нормами годности аэродрома к эксплуатации.

#### **Статья 60. Маркировка зданий и сооружений**

Владельцы зданий и сооружений, расположенных в районе аэродрома (аэропорта), в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов обязаны размещать на этих зданиях и сооружениях за свой счет ночные и дневные маркировочные знаки и устройства в соответствии с Нормами годности аэродрома к эксплуатации. Размещение в районе аэродрома каких-либо знаков или устройств, сходных с маркировочными знаками и устройствами, принятыми для опознавания аэродромов, запрещается.

#### **Статья 61. Строительство и размещение в районе аэродромов различных объектов**

Проектирование, строительство и развитие городов и других населенных пунктов, а также строительство, реконструкция и размещение в районе аэродромов зданий, сооружений, линий связи, высоковольтных линий электропередачи, радиотехнических и других объектов, которые могут угрожать безопасности полетов воздушных судов или создавать помехи для нормальной работы радиотехнических средств аэродромов, должны быть согласованы с органом государственного управления гражданской авиацией, в ведении которого находится



аэродром.

Согласование размещения указанных объектов и утверждение их перечня производится в порядке, определяемом Положением об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики.

### **Статья 62. Контроль за выполнением требований, предъявляемых к строительству в районе аэродрома**

Государственные органы при отводе в установленном порядке земельных участков под строительство, развитие городов и других населенных пунктов обеспечивают контроль за выполнением правил, предусмотренных статьей 61 настоящего Кодекса.

Предприятия, учреждения и организации, а также граждане, допустившие нарушение правил, предусмотренных статьей 61 настоящего Кодекса, обязаны по требованию органа государственного управления гражданской авиацией, в ведении которого находится аэродром, произвести в установленный срок за свой счет и своими силами снос, перенос или необходимые изменения объектов.

### **Статья 63. Транспортное сообщение и связь аэропорта с населенными пунктами**

Аэропорты должны иметь регулярное сообщение с ближайшими городами и другими населенными пунктами.

Местные органы власти обеспечивают строительство, реконструкцию, благоустройство и эксплуатацию подъездных дорог к аэропортам, регулярное движение пассажирского транспорта на этих дорогах, а также телефонную связь городов и других населенных пунктов с аэропортами.

## **ГЛАВА IX. ПОЛЕТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

### **Статья 64. Допуск воздушных судов к полету**

К полетам в воздушном пространстве Кыргызской Республики допускаются воздушные суда, имеющие государственные регистрационные и опознавательные знаки, исправные, прошедшие соответствующую подготовку (техническое обслуживание) и имеющие на борту судовые документы, предусмотренные в настоящем Воздушном кодексе и в других, изданных на его основе, нормативных актах.

Для воздушных судов, выполняющих испытательные полеты, орган государственного управления гражданской авиацией может устанавливать изъятия из требований, относящихся к допуску воздушных судов к полету.

### **Статья 65. Подготовка воздушного судна и его экипажа к полету**

Полету воздушного судна должны предшествовать специальная подготовка судна и его экипажа, проверка готовности наземных служб аэродрома вылета и аэродрома посадки к обеспечению полета, изучение экипажем состояния метеорологических условий на всем протяжении полета, а также других условий полета.

Порядок подготовки и контроля готовности воздушных судов и их экипажей к полету определяется для гражданской авиации органом государственного управления гражданской авиацией, а для военной авиации – Министерством обороны Кыргызской Республики.

К полету допускается экипаж, имеющий разрешение на производство полетов на воздушном судне данного типа в соответствующих условиях полета.

### **Статья 66. Обслуживание полетов воздушных судов**

Метеорологическое, радиоэлектротехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аэронавигационно-информационное и другие виды обслуживания полетов должны

обеспечиваться соответствующими службами согласно стандартам и правилам, издаваемым для гражданской авиации органом государственного управления гражданской авиацией и для военной авиации – Министерством обороны Кыргызской Республики.

#### **Статья 67. План полета**

Каждый полет воздушного судна производится в соответствии заявленным планом полета при наличии разрешения на вылет, полученного от органа управления воздушным движением. Отступления от плана полета допускаются с разрешения органа управления воздушным движением, за исключением случаев, предусмотренных статьей 49 настоящего Кодекса.

#### **Статья 68. Правила полетов**

В целях обеспечения безопасности при проведении полетов в Кыргызской Республике устанавливаются единые правила полетов, обязательные для выполнения всеми воздушными судами. Правила полетов издаются органом государственного управления гражданской авиацией совместно с Министерством обороны Кыргызской Республики.

В правилах, издаваемых Министерством обороны Кыргызской Республики для регулирования с учетом специфики военных воздушных судов, должны предусматриваться меры, предотвращающие возникновение конфликтных ситуаций, связанных с применением этих правил.

#### **Статья 69. Руководство по летной эксплуатации воздушного судна**

Для каждого типа воздушного судна разрабатывается Руководство (инструкция) по летной эксплуатации воздушного судна данного типа.

Летная эксплуатация воздушного судна с отступлением от Руководства (инструкции) по летной эксплуатации запрещается.

#### **Статья 70. Производство полетов воздушных судов**

Полеты воздушных судов в воздушном пространстве Кыргызской Республики выполняются по воздушным трассам и установленным маршрутам.

Полеты по маршрутам и в районах вне воздушных трасс и установленных маршрутов без их предварительного согласования с соответствующим органом управления воздушным движением запрещается.

#### **Статья 71. Действия воздушного судна при отклонении от воздушной трассы или маршрута**

Если воздушное судно при выполнении полета отклонилось от воздушной трассы или установленного маршрута (района или маршрута, согласованных с органом управления воздушным движением), командир воздушного судна, обнаружив отклонение, обязан незамедлительно доложить об этом органу управления воздушным движением и, руководствуясь его указаниями, вывести воздушное судно на предусмотренные в плане полета воздушную трассу, установленный маршрут или район полета.

#### **Статья 72. Радиосвязь воздушного судна с органами управления воздушным движением**

Между воздушным судном, находящимся в полете, и органом управления воздушным движением должна поддерживаться постоянная радиосвязь.

При нарушении связи командир воздушного судна обязан принять меры к ее восстановлению. Если восстановить связь не удастся, он обязан перейти к выполнению полета по специальным правилам, установленным для выполнения полета при отказе радиосвязи в воздушном

пространстве Кыргызской Республики.

### **Статья 73. Безопасные высоты и интервалы полета**

Полеты воздушных судов должны производиться на безопасных высотах (не ниже минимальной высоты полета, если такая установлена согласно статьи 27 настоящего Воздушного кодекса) на таком расстоянии друг от друга, при котором исключается возможность столкновения судов.

### **Статья 74. Полеты над населенными пунктами. Демонстрационные полеты**

Полеты воздушных судов над населенными пунктами могут производиться на высоте, позволяющей в случае неисправности воздушного судна произвести посадку за пределами этих пунктов. Отступление от данного правила допускается в случаях, когда расположение взлетно-посадочной полосы аэродрома не позволяет воздушному судну производить взлет и заход на посадку без пролета над населенным пунктом, а также при необходимости выполнять полеты, связанные и с проведением спасательных работ.

Демонстрационные полеты воздушных судов над населенными пунктами и скоплениями людей запрещаются. Они могут быть допущены лишь с разрешения Правительства Кыргызской Республики, выдаваемого в каждом конкретном случае организации демонстрационных полетов.

### **Статья 75. Воздушное судно-нарушитель**

Воздушное судно, пересекшее государственную границу Кыргызской Республики без соответствующего разрешения компетентных органов, вторгшееся в запретную зону, зону ограничения полетов или нарушившее правила пересечения государственной границы Кыргызской Республики, признается воздушным судном-нарушителем и принуждается к посадке, если не подчиняется требованиям органов, контролирующих полеты.

Воздушное судно-нарушитель, получившее распоряжение о посадке, должно произвести посадку в указанном ему месте.

После посадки и выяснения причин нарушения разрешение на дальнейшее выполнение полета воздушному судно-нарушителю выдается в установленном порядке органом управления воздушным движением.

Расходы, связанные с пресечением нарушения порядка использования воздушного пространства, возмещаются владельцем воздушного судна-нарушителя.

### **Статья 76. Пользование средствами радиосвязи**

Пользование средствами радиосвязи на борту воздушного судна допускается в порядке, определяемом специальными правилами.

### **Статья 77. Аренда каналов связи**

Для обеспечения полетов воздушных судов, управления воздушным движением и других видов деятельности авиации Министерство связи Кыргызской Республики и его предприятия, организации и учреждения обязаны представлять в аренду необходимые каналы связи.

При выходе из строя каналов связи, выделенных для обеспечения полетов и управления воздушным движением, они должны быть в установленном порядке заменены другими каналами связи.

### **Статья 78. Использование средств связи общего пользования**

При отсутствии предоставляемых в аренду каналов связи для обеспечения полетов и

управления воздушным движением могут использоваться средства связи общего пользования. Предоставление телефонных разговоров, а также прием и передача телеграмм об оказании помощи воздушному судну, терпящему или потерпевшему бедствие, его экипажу и пассажирам производится вне всякой очереди, с оплатой по обыкновенному тарифу.

Предоставление телефонных разговоров, а также прием и передача телеграмм, связанных с неотложными действиями по обеспечению безопасности полетов и с управлением специальных полетов, производится вне очереди, с оплатой по обыкновенному тарифу.

Порядок использования средств связи общего пользования для обеспечения полетов и управления воздушным движением устанавливается Министерством связи Кыргызской Республики по согласованию с органом государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 79. Устранение помех в работе радиотехнических средств**

Предприятия, учреждения, организации и граждане, имеющие установки и аппараты, создающие помехи средствам связи и радиотехнического обеспечения полетов, обязаны по требованию органов Министерства связи Кыргызской Республики устранить помехи своими средствами и за свой счет.

#### **Статья 80. Ответственность за вред, причиненный третьим лицам воздушным судном**

Владелец воздушного судна отвечает за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья третьих лиц, и вред, причиненный их имуществу на территории Кыргызской Республики воздушным судном в полете или предметом, выпавшим из него, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего, поскольку иное не предусмотрено международным договором, в котором участвуют Кыргызская Республика и соответствующее иностранное государство.

Для целей настоящей статьи воздушное судно считается находящимся в полете с момента начала движения судна при взлете до момента окончания пробега судна при посадке.

#### **Статья 81. Ответственность за вред, причиненный при столкновении воздушных судов**

В случае столкновения двух или нескольких воздушных судов, а также в случае причинения воздушным судном повреждения другому судну, хотя и без столкновения, имущественная ответственность владельцев воздушных судов друг перед другом определяется следующим положением:

1. Вред, причиненный по вине одной стороны, возмещается в полном размере этой стороной.
2. Если вред причинен по вине обеих (или нескольких) сторон, то ответственность каждой из них определяется соразмерно степени вины: при невозможности установить степень вины каждой из сторон ответственность распределяется между ними поровну.

При отсутствии вины сторон в причинении вреда ни одна из них не имеет право требовать возмещения вреда от другой стороны.

Ни одна из сторон, воздушные суда которых участвовали в столкновении, не предполагается виновной, пока не будет доказано иное.

Имущественную ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья пассажиров воздушных судов, а также за вред, причиненный имуществу третьих лиц, находящемуся на воздушном судне или вверенному перевозчику, несет перевозчик по правилам настоящего Кодекса, причем он имеет право обратного требования (регресса) к другой стороне (сторонам), по вине которой (которых) причинен вред в соответствии с пунктами 1 и 2 настоящей статьи.

#### **Статья 82. Пределы ответственности за вред, причиненный третьим лицам, а также при столкновении воздушных судов**

За вред, причиненный третьим лицам воздушным судном, находящимся в полете, а также при столкновении воздушных судов эксплуатант несет ответственность в соответствии с законодательством Кыргызской Республики и соответствующими международными договорами, участником которых является Кыргызская Республика.

### **Статья 83. Страхование ответственности за ущерб**

Владелец воздушного судна Кыргызской Республики обязан страховать ответственность перед третьими лицами и владельцами других воздушных судов за ущерб, причиненный в результате авиационного происшествия в случаях, предусмотренных в ст.80 и 81 настоящего Воздушного кодекса.

### **Статья 84. Правила международных полетов**

При международных полетах в воздушном пространстве Кыргызской Республики действуют общие положения, регулирующие полеты и эксплуатацию воздушных судов Кыргызской Республики, с изменениями и дополнениями, указанными в ст.85-91 настоящего Воздушного кодекса и иных законодательных актов, издаваемых органом государственного управления гражданской авиацией и другими компетентными органами и публикуемых в Сборнике аэронавигационной информации.

Для целей настоящего Кодекса международным признается всякий полет, при котором воздушное судно пересекает государственную границу Кыргызской Республики и другого государства.

### **Статья 85. Международные полеты воздушных судов Кыргызской Республики**

Международные полеты воздушных судов Кыргызской Республики осуществляются с разрешения органа государственного управления гражданской авиацией.

Разрешение выдается по запросу соответствующего министерства, предприятия, общественной организации или гражданина, которые используют воздушное судно на праве владения или собственности.

Разрешение означает, что в отношении воздушного судна и его экипажа соблюдены все требования, касающиеся обеспечения общественной безопасности и готовности воздушного судна и его экипажа к выполнению соответствующего полета, в том числе судовых документов, свидетельств на членов экипажа, а также других требований и правил, действующих на территории Кыргызской Республики и иностранных государств, на или через территорию которых выполняется полет.

Порядок предоставления разрешения устанавливается органом государственного управления гражданской авиацией Кыргызской Республики.

### **Статья 86. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Кыргызской Республики**

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Кыргызской Республики осуществляются на основании и в соответствии с условиями:

1. Международных договоров Кыргызской Республики.
2. Специальных разрешений.

Порядок выдачи специальных разрешений на нерегулярные полеты определяется органом государственного управления гражданской авиацией.

Разрешение на выполнение регулярных воздушных сообщений без заключения соответствующего международного договора может быть предоставлено Правительством Кыргызской Республики.

Опознавательные знаки иностранных воздушных судов должны сообщаться владельцами этих

судов органу государственного управления гражданской авиацией Кыргызской Республики до начала регулярных международных полетов или выполнения разовых полетов.

Для выполнения полетов в воздушном пространстве Кыргызской Республики владельцы иностранных воздушных судов обязаны представить документы о страховании или ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и другим воздушным судам, предусмотренный статьями 80 и 81 настоящего Кодекса.

#### **Статья 87. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Кыргызской Республики по программе «открытое небо»**

Порядок решения вопросов, связанных с обеспечением полетов иностранных воздушных судов по программе «открытое небо», определяется по соглашению между государствами, участвующими в осуществлении этой программы.

#### **Статья 88. Воздушные трассы и аэродромы (аэропорты) для международных полетов**

Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Кыргызской Республики осуществляются по выделенным для этого воздушным трассам, если компетентными кыргызскими органами не установлен иной порядок.

Решение об открытии воздушных трасс и аэропортов (аэродромов) для международных полетов принимается Правительством Кыргызской Республики.

Данные по международным воздушным трассам и аэродромам (аэропортам), открытым для международных полетов, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Кыргызской Республики.

#### **Статья 89. Правила прилета и вылета воздушных судов при выполнении международных полетов**

Вылет кыргызских и иностранных воздушных судов из Кыргызской Республики, а также их посадка на территории Кыргызской Республики производится в аэропортах(аэродромах), открытых для международных полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск, таможенные и другие контрольные учреждения.

Иной порядок вылета и посадки воздушных судов допускается только по разрешению компетентных органов Кыргызской Республики.

#### **Статья 90. Признание судовых документов иностранных воздушных судов на территории Кыргызской Республики**

Судовые документы, находящиеся на иностранном гражданском судне, признаются действительными на территории Кыргызской Республики, если они соответствуют законодательству государства регистрации воздушного судна.

При совершении посадки на территории Кыргызской Республики гражданские воздушные суда могут быть досмотрены с проверкой всей документации.

В случае отсутствия на борту иностранного гражданского воздушного судна установленной для международных полетов документации или в случае, когда имеются основания считать неисправной материальную часть воздушного судна, орган государственного управления гражданской авиацией может приостановить вылет этого воздушного судна.

#### **Статья 91. Применение паспортных, таможенных или иных правил при выполнении международных полетов**

На все воздушные суда, их экипажи и пассажиров, прибывающих и убывающих из Кыргызской Республики и следующих транзитом, а также на их имущество, ввозимое и вывозимое из

Кыргызской Республики на воздушных судах, распространяется действие соответствующих паспортных, таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил о въезде и выезде, а также ввозе и вывозе имущества и транзите через территорию Кыргызской Республики.

## **ГЛАВА X. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ**

### **Статья 92. Авиационная безопасность**

Авиационная безопасность – нормальная и безопасная деятельность авиации, обеспечиваемая предупреждением и предотвращением актов незаконного вмешательства в ее деятельность.

Незаконное вмешательство в деятельность авиации – противоправное действие или бездействие, посягающее на нормальную и безопасную деятельность авиации, повлекшее несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна или создавшее угрозу наступления таких последствий.

### **Статья 93. Обеспечение авиационной безопасности**

Эксплуатанты воздушных судов, предприятия, учреждения, организации и граждане, осуществляющие прием, выпуск или обслуживание воздушных судов, обязаны принимать меры по защите авиации от незаконного вмешательства в ее деятельность в соответствии с правилами авиационной безопасности, устанавливаемыми органом государственного управления гражданской авиацией.

Защита авиации от незаконного вмешательства в ее деятельность обеспечивается:

1. Предотвращением незаконного доступа посторонних лиц и транспорта в контролируемую зону аэродрома.
2. Исключением возможности скрытого провоза пассажирами оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозкам воздушным транспортом.
3. Введением особых мер предосторожности при перевозке оружия и боеприпасов, обеспечивающих их перевозку в разряженном состоянии в изолированных от пассажиров отсеках воздушных судов.
4. Охраной воздушных судов на стоянках, исключающей возможность проникновения в воздушные суда лиц, не имеющих отношения к их ремонту, эксплуатации или обслуживанию.
5. Специальными осмотрами воздушных судов.
6. Оснащением воздушных судов техническими устройствами, обеспечивающими безопасную работу экипажей в полете, а также исключающими противоправное использование воздушного судна.
7. Специально разработанными мерами противодействия незаконному вмешательству в деятельность авиации.

### **Статья 94. Досмотр пассажиров, ручной клади и багажа**

В целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажа воздушных судов сотрудникам аэропортов, органам милиции, органам национальной безопасности, таможенным учреждениям и пограничным войскам, а в случае отсутствия полномочных представителей таких органов – командирам воздушных судов или по их поручению, другим членам экипажа воздушных судов предоставляется право производить досмотр ручной клади, багажа и личный досмотр пассажиров воздушных судов как на внутренних, так и на международных линиях. Досмотр производится специально предназначенными для этой цели лицами в аэропорту, городском аэровокзале либо на воздушном судне. При отказе пассажира от досмотра перевозчик вправе расторгнуть договор

воздушной  
перевозки.

На воздушном судне, находящемся в полете, досмотр может быть при необходимости произведен по решению командира воздушного судна независимо от согласия пассажира. Для целей настоящей статьи воздушное судно считается находящимся в полете с момента закрытия всех внешних дверей этого судна после посадки пассажиров и погрузки грузов и до момента открытия любой из этих дверей для целей высадки и выгрузки.

Правила производства досмотра и перечень лиц, имеющих право производить досмотр, устанавливается Правительством Кыргызской Республики.

#### **Статья 95. Лица, подлежащие досмотру**

Досмотр производится в отношении каждого лица, заключившего договор воздушной перевозки, за исключением перечня лиц, определенного Правительством Кыргызской Республики.

В отношении членов экипажей и наземного обслуживающего персонала досмотр производится выборочно в соответствии с правилами, разработанными органом государственного управления гражданской авиацией совместно с Государственным комитетом Кыргызской Республики национальной безопасности.

### **ГЛАВА XI. ПОИСК И СПАСЕНИЕ**

#### **Статья 96. Определения**

Терпящим бедствие признается воздушное судно, когда ему или находящимся на его борту людям угрожает непосредственная опасность либо с которым потеряна радиосвязь и местонахождение его неизвестно.

Потерпевшим бедствие признается воздушное судно, получившее при взлете, полете, посадке или падении серьезные повреждения или полностью разрушенное, а также воздушное судно, совершившее вынужденную посадку вне аэродрома на сушу (воду).

#### **Статья 97. Спасение пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие**

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

Поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, их пассажиров и экипажей организует и осуществляет Авиационная поисково-спасательная служба Кыргызской Республики, которая действует на основании положения, утвержденного Правительством Кыргызской Республики.

При организации и осуществлении авиационных поисково-спасательных работ Авиационная поисково-спасательная служба Кыргызской Республики имеет право привлекать и использовать силы и средства министерств, государственных комитетов, административных ведомств, предприятий, учреждений, организаций и граждан.

Для обеспечения поиска и спасания воздушных судов, пассажиров и экипажей, терпящих или потерпевших бедствие, Авиационная поисково-спасательная служба Кыргызской Республики организует круглосуточное дежурство поисково-спасательных сил и средств. Состав этих сил и средств, перечень техники и снаряжения, порядок управления поисково-спасательными работами и обязанности соответствующих должностных лиц определяются специальным Руководством, издаваемым органом государственного управления гражданской авиацией.

Предприятия, учреждения, организации и граждане, поисково-спасательные силы и средства которых выделены на дежурство, обязаны содержать их в постоянной готовности к поисково-спасательным работам.



Для оказания необходимой помощи воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие на территории Кыргызской Республики, могут допускаться:

- а) поисково-спасательные силы и средства других государств:
- б) владельцы и эксплуатанты этих воздушных судов:
- в) власти государства, в котором зарегистрированы воздушные суда, терпящие (потерпевшие) бедствие.

Порядок такого допуска устанавливается Положением об использовании воздушного пространства Кыргызской Республики.

#### **Статья 98. Обеспечение аварийно-спасательных работ**

Работы по поиску и спасению воздушных судов, их пассажиров и экипажей, терпящих или потерпевших бедствие, базирование авиационных поисково-спасательных сил и средств на аэродромах (в аэропортах), обслуживание и обеспечение их полетов в период проведения этих работ производится вне очереди безвозмездно.

Эвакуация воздушных судов, их пассажиров и экипажей с места бедствия осуществляется силами и средствами эксплуатанта воздушного судна, потерпевшего бедствие, или иными силами и средствами за счет этого эксплуатанта.

Иностранным воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие, их пассажирам и экипажам оказывается помощь на равных основаниях с воздушными судами Кыргызской Республики.

#### **Статья 99. Прекращение поиска воздушного судна, его пассажиров и экипажа**

В тех случаях, когда принятые меры к поиску не дали результатов, решение о прекращении поиска принимается руководителем, в ведении или собственности которого находится воздушное судно.

Решение о прекращении поиска в пределах Кыргызской Республики иностранного воздушного судна, пассажиров этого судна, экипажа принимается органом государственного управления гражданской авиацией.

Решение о прекращении поиска может быть принято в тех случаях, когда применяемые для поиска воздушного судна меры с использованием всех средств не дали положительных результатов.

Воздушное судно, поиск которого официально прекращен, считается пропавшим без вести, если не установлено местонахождение этого судна или его обломков.

#### **Статья 100. Аварийно-спасательные работы**

Проведение аварийно-спасательных работ на территории и в районе аэродрома для оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, потерпевшим бедствие, осуществляется силами и средствами министерств, государственных комитетов, административных ведомств, организаций, граждан, в ведении или собственности которых находятся аэродромы, с привлечением взаимодействующих организаций.

#### **Статья 101. Сигналы бедствия**

Для своевременного оказания помощи воздушным судам, терпящим или потерпевшим бедствие, их пассажирам и экипажам, действуют единые сигналы бедствия, срочности и предупреждения об опасности. Такие сигналы, а также перечень технических средств, подлежащих обязательной установке на воздушных судах для проведения поисково-спасательных работ, определяются органом государственного управления гражданской авиацией.

## **Статья 102. Оповещение о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие**

Предприятия, учреждения и организации, имеющие средства связи, обязаны представлять их для немедленного прохождения информации о воздушных судах, терпящих или потерпевших бедствие.

Предоставление телефонных разговоров, а также прием и передача телеграмм об оказании помощи воздушному судну, терпящему или потерпевшему бедствие, его пассажирам и экипажу производится вне всякой очереди с оплатой по обыкновенному тарифу. Первое сообщение о таком происшествии осуществляется бесплатно.

Местные органы власти, предприятия, учреждения и организации обязаны о всех известных им случаях бедствия воздушных судов немедленно сообщить в Авиационную поисково-спасательную службу Кыргызской Республики или на ближайший аэродром (аэропорт), участвовать в организации поиска этого воздушного судна и до прибытия поисково-спасательных команд принять неотложные меры к спасению людей, оказанию им медицинской и другой помощи, а также к охране воздушного судна и находящихся на его борту документации, оборудования и имущества.

Граждане обязаны немедленно сообщить об известных им случаях бедствия воздушных судов местным органам власти или близлежащим учреждениям, предприятиям и организациям.

Полеты воздушных судов, не обеспеченные в поисковом и аварийно-спасательном отношении, запрещаются.

## **Статья 103. Поиск и спасение вне территории Кыргызской Республики**

Поиск и спасение воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие за пределами Кыргызской Республики, их пассажиров и экипажей осуществляется в соответствии с правилами, действующими в Кыргызской Республике, и международными договорами, участниками которых является Кыргызская Республика.

## **ГЛАВА XII. РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

### **Статья 104. Авиационное происшествие**

Авиационное происшествие – это событие, наступившее при эксплуатации или неправомерном использовании воздушного судна и повлекшее несчастные случаи с людьми, материальный ущерб, захват или угон воздушного судна или создавшее угрозу наступления таких последствий.

### **Статья 105. Расследование авиационных происшествий**

Каждое авиационное происшествие подлежит расследованию государственным органом.

Целью расследования является установление причин и предотвращение авиационных происшествий в будущем.

Целью расследования не являются установление вины физических лиц и их ответственности.

Расследование авиационных происшествий производится комиссиями, полномочия которых определяются Правилами расследования авиационных происшествий, а в случае гибели членов экипажа воздушного судна Положением о расследовании и учете несчастных случаев на производстве.

Лица, участвующие в расследовании авиационных происшествий, обладают правом беспрепятственного прохода на борт воздушного судна (в том числе военного) для выполнения действий, направленных на выяснение обстоятельств авиационного происшествия.

В состав комиссий по расследованию авиационных происшествий включаются собственники и эксплуатанты (или их представители) воздушных судов, эксплуатация или иное использование которых повлекло за собой авиационное происшествие. В случае обнаружения признаков преступления, лица, ответственные за организацию расследования авиационного

происшествия, немедленно сообщают об этом происшествии органам предварительного следствия.

При проведении расследования авиационного происшествия председатель комиссии должен координировать с органами предварительного следствия все действия, имеющие уголовно-процессуальный характер.

#### **Статья 106. Оповещение об авиационном происшествии**

Должностные лица гражданской авиации, которым первым стало известно об авиационном происшествии, обязаны немедленно, с использованием наиболее оперативных из находящихся в их распоряжении средств связи, оповестить о случившемся орган государственного управления гражданской авиацией.

Командир воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие, или другой член экипажа, если им позволяет состояние здоровья, обязаны как можно быстрее оповестить о происшествии местные органы власти или соответствующие авиационные службы.

#### **Статья 107. Сохранение вещественного доказательства**

Воздушное судно, его составные части и обломки, бортовые и наземные средства объективного контроля, все предметы, находящиеся на борту воздушного судна, а также вовлеченные в авиационное происшествие на земле, вся документация, относящаяся к производству, ремонту и эксплуатации воздушного судна и обеспечению его полета, признаются вещественными доказательствами и должны сохраняться местными органами власти, предприятиями, организациями и гражданами в полной неприкосновенности до прибытия комиссии по расследованию происшествия.

Осмотр вещественных доказательств, их упаковка и изъятие с места происшествия производится по нормам Уголовно-процессуального законодательства.

#### **Статья 108. Оказание помощи комиссии по расследованию авиационных происшествий**

Местные органы власти, на территории которых произошло происшествие, предприятия, организации, в том числе и воинские части, обязаны принять меры по обеспечению охраны места происшествия, поиска элементов конструкции воздушного судна, обеспечению комиссии по расследованию авиационных происшествий транспортом, средствами связи, помещениями для работы и отдыха, специальным снаряжением и одеждой, выполнению такелажных грузовых работ, транспортировке обломков, санитарной обработке местности, созданию безопасных условий работы на месте происшествия, организации и выполнению природоохранных мероприятий.

Расходы, понесенные органами власти, предприятиями, организациями и гражданами при оказании помощи комиссии по расследованию авиационных происшествий, подлежат возмещению по правилам гражданского и уголовного судопроизводства Кыргызской Республики.

#### **Статья 109. Работа на месте авиационного происшествия**

Служебное расследование, проводимое на месте авиационного происшествия, относится к категории работ в особых условиях, приравниваемых к работам по ликвидации последствий стихийных бедствий.

Лица, привлекаемые к работе на месте авиационного происшествия, должны обеспечиваться за счет владельца воздушного судна специальной одеждой, обувью, средствами связи, специальным снаряжением и защитными средствами с учетом конкретных условий работы.

#### **Статья 110. Расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными**

### **судами иностранных государств**

Порядок и правила расследования авиационных происшествий с воздушными судами иностранных государств на территории Кыргызской Республики устанавливаются Правительством Кыргызской Республики. Гражданские воздушные суда иностранных государств, экипажи и пассажиры этих судов на территории Кыргызской Республики находятся под юрисдикцией Кыргызской Республики.

Лица, участвующие в расследовании авиационных происшествий, обладают правом беспрепятственного прохода на борт воздушного судна иностранного государства для выполнения действий, направленных на выяснение обстоятельств авиационного происшествия.

### **Статья 111. Учет авиационных происшествий**

Каждое авиационное происшествие подлежит регистрации и учету.

Государственный учет авиационных происшествий (в том числе и с воздушными судами иностранных государств) осуществляется органом государственного управления гражданской авиацией. Государственный учет авиационных происшествий с военными воздушными судами осуществляется Министерством обороны Кыргызской Республики.

Умышленное сокрытие от регистрации учета авиационного происшествия влечет за собой дисциплинарную и административную ответственность.

## **ГЛАВА XIII. АВИАЦИОННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ**

### **Статья 112. Определение**

Авиационным предприятием для целей настоящего Кодекса признается любое государственное или частное предприятие, физическое или иное юридическое лицо, предлагающее или осуществляющее эксплуатацию воздушных судов с целью выполнения за вознаграждение перевозок пассажиров, грузов и авиационных работ.

### **Статья 113. Деятельность авиапредприятий на территории Кыргызской Республики**

На территории Кыргызской Республики могут осуществлять свою деятельность авиапредприятия, созданные в соответствии с законами Кыргызской Республики, независимо от формы собственности и формы его организации, получившие свидетельства эксплуатанта и необходимые лицензии, выдаваемые органом государственного управления гражданской авиацией и зарегистрированные этим органом в качестве авиационного предприятия. При регистрации авиационных предприятий должно учитываться их соответствие требованиям настоящего Кодекса и других законодательных органов Кыргызской Республики. Порядок регистрации определяется органом государственного управления гражданской авиацией.

В отношении иностранных авиапредприятий, получивших необходимые лицензии от органа государственного управления гражданской авиацией, признаются свидетельства эксплуатантов или аналогичные им документы, выданные компетентными властями соответствующего иностранного государства, в котором это авиационное предприятие зарегистрировано, и отвечающие требованиям международных договоров, участниками которых являются Кыргызская Республика и это государство.

В отношении авиапредприятий, создаваемых на территории Кыргызской Республики с участием иностранного капитала, устанавливается условие, требующее, чтобы преимущественное владение и контроль за таким предприятием осуществлялись гражданами или органами Кыргызской Республики (участие иностранного капитала не должно превышать 49 процентов).

### **Статья 114. Обеспечение свободы конкуренции**

При регистрации авиапредприятий и выдаче им лицензий орган государственного управления гражданской авиацией должен обращать особое внимание на недопустимость любых действий, направленных на ограничение или устранение конкуренции или причиняющих ущерб потребителям. Не следует, в частности, допускать участие авиапредприятий в соглашениях, ассоциациях, имеющих целью установление монопольных цен или иных, ущемляющих интересы потребителей, условий.

Должностные лица, виновные в совершении действий, направленных на ограничение или устранение конкуренции или причиняющих ущерб потребителям, привлекаются к установленной законодательством Кыргызской Республики ответственности.

#### **Статья 115. Выполнение правил и нормативов качества перевозок**

При выполнении воздушных перевозок авиапредприятия (перевозчики) обязаны соблюдать общие условия перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, а также стандарты (нормы) на обслуживание пассажиров и другой клиентуры, устанавливаемые органом государственного управления гражданской авиацией.

Перевозчики вправе устанавливать свои правила перевозок, которые, однако, не могут содержать условий перевозок и стандартов (норм) на обслуживание ниже по уровню требований, чем установленные согласно части первой настоящей статьи.

Условия перевозки почты согласуются авиапредприятиями с соответствующими органами связи.

#### **Статья 116. Тарифы, сборы, ставки и правила продажи перевозок**

Правила построения, применения тарифов, взимания сборов и продажи перевозок устанавливаются органом государственного управления гражданской авиацией. Установление тарифов производится в порядке, объявленном Правительством Кыргызской Республики.

Авиапредприятие (перевозчик) до начала выполнения перевозок по расписанию или вне расписания должно разработать и представить в орган государственного управления гражданской авиацией, выдавший ему лицензию, на одобрение тарифы, размеры сборов и ставок за перевозку. Установленные тарифы, размеры сборов и ставок, а также правила продажи перевозок должны применяться всеми авиапредприятиями (перевозчиками), выполняющими перевозки на одних и тех же маршрутах или их участках.

Для чартерных перевозок могут устанавливаться договорные цены. При этом орган государственного управления гражданской авиацией на отдельных направлениях может устанавливать минимальные цены на такие перевозки.

#### **Статья 117. Информационно-рекламное обеспечение перевозок**

Авиапредприятие (перевозчик) обязано регистрировать в установленном органом государственного управления гражданской авиацией порядке маршруты и расписания движения воздушных судов, пассажирские, грузовые и почтовые тарифы.

#### **Статья 118. Организация службы по обеспечению воздушных перевозок**

Все службы по обеспечению воздушных перевозок должны иметь соответствующую организацию, включающую сертификационный персонал, операционные зоны, оснащенные технологическим оборудованием, средствами механизации и автоматизации в соответствии с рекомендациями и стандартами, установленными органом государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 119. Страхование**

Авиапредприятие (перевозчик) должно страховать свою ответственность по возмещению вреда, причиненного пассажирам, багажу и грузам, принятым к перевозке, а также по возмещению вреда третьим лицам.

Страховая сумма, позволяющая возместить ущерб, не должна быть ниже пределов ответственности перевозчика, установленных в соответствии с положениями настоящего Кодекса.

Кроме того, при внутренних перевозках пассажиры подлежат обязательному государственному страхованию в порядке, определяемом законодательством Кыргызской Республики.

## **Статья 120. Деятельность иностранных авиапредприятий на территории Кыргызской Республики**

Иностранные авиапредприятия осуществляют свою деятельность на территории Кыргызской Республики в соответствии с законодательством Кыргызской Республики, международными договорами, в которых участвуют Кыргызская Республика и соответствующие иностранные государства, а также со специальными, выдаваемыми органом государственного управления гражданской авиацией разрешениями на совершение как нерегулярных, так и регулярных полетов.

Иностранное авиапредприятие может открывать представительство на территории Кыргызской Республики в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

Иностранные авиапредприятия не имеют права:

1. Принимать на территории Кыргызской Республики на борт пассажиров, багаж, груз и почту для перевозки на территорию иностранного государства или доставлять их на территорию Кыргызской

Республики с территории иностранного государства в случаях, когда это не предусматривается международными договорами о воздушном сообщении, в которых участвуют Кыргызская Республика и соответствующие иностранные государства, или специальными разрешениями на совершение полетов.

2. Принимать на территории Кыргызской Республики на борт пассажиров, багаж, грузы и почту для перевозки в другой пункт на территории Кыргызской Республики без особого разрешения органа государственного управления гражданской авиацией.

## **Статья 121. Оплата аэронавигационных, аэропортовых и иных сборов**

Авиационные предприятия, совершающие полеты в пределах территории Кыргызской Республики, включая районы ее диспетчерских служб, обязаны оплачивать утверждаемые органом государственного управления гражданской авиацией государственные аэропортовые и иные сборы за пользование аэронавигационными средствами, включая радиотехническое и метеорологическое обеспечение.

## **Статья 122. Контроль за деятельностью авиапредприятий**

Орган государственного управления гражданской авиацией осуществляет контроль за деятельностью авиапредприятий на территории Кыргызской Республики, а в отношении кыргызских авиапредприятий, зарегистрированных в соответствии со ст.113 настоящего Кодекса, и за рубежом, поскольку это не противоречит международным договорам, участниками которых являются Кыргызская Республика и соответствующее государство и законодательство этого государство.

В том случае, если будет установлено, что авиапредприятие не соблюдает условий выданных разрешений, лицензий, положений настоящего Кодекса и законодательства Кыргызской Республики, стандартов, регламентов и других обязательных для исполнения документов,

предусмотренных настоящим Кодексом, если оно не соблюдает установленных тарифов и правил их применения, а в отношении иностранных авиапредприятий также и условия соответствующих международных договоров, оно, в зависимости от характера и размера нарушений, может быть:

1. Предупреждено.
2. Подвергнуто штрафу в административном порядке, предусмотренном статьей 176 настоящего Кодекса.
3. Подвергнуто остановке или аннулированию действия выданных ему разрешений, лицензий.

## **ГЛАВА XIV. СЕРТИФИКАЦИЯ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ**

### **Статья 123. Сертификация**

Сертификация авиапредприятий и индивидуальных эксплуатантов, осуществляющих деятельность в гражданской авиации, производится органом государственного управления гражданской авиацией в целях удостоверения их соответствия требованиям, предусмотренным в настоящем Кодексе и изданных на его основе нормативных актов.

Сертификация заключается в определении правомочий, допусков, ограничений и запретов, которые в интересах безопасности должны соблюдаться эксплуатантами при полетах и их обеспечении в процессе выполнения соответствующего вида деятельности. Указанные правомочия, допуски, ограничения и запреты прилагаются к Свидетельству эксплуатанта и имеют статус эксплуатационного сертификата авиапредприятия или индивидуального эксплуатанта для данного вида деятельности.

### **Статья 124. Лицензирование**

Осуществление прав, предусмотренных лицензией, без соответствующих сертификатов и свидетельств с приложенными к ним правомочиями, допусками, ограничениями и запретами, относящимися к видам деятельности, предусмотренной в лицензии, запрещается.

Порядок и условия выдачи, приостановления действия, отзыва и прекращения действия лицензии определяются в соответствии с Законом Кыргызской Республики «О лицензировании».

(В редакции Закона КР от 24 июня 2003 года №115)

### **Статья 125. Положение о сертификации**

Положение о сертификации эксплуатантов утверждается Правительством Кыргызской Республики.

(В редакции Закона КР от 24 июня 2003 года №115)

**Статья 126. Лицензирование иностранных авиапредприятий** – Утратила силу Законом КР от 24 июня 2003 года №115

**Статья 127. Контроль за выполнением условий лицензий** – Утратила силу Законом КР от 24 июня 2003 года №115

**Статья 128. Обжалование решений, связанных с лицензированием** – Утратила силу Законом КР от 24 июня 2003 года №115

### **Статья 129. Возмещение расходов по сертификации**

Авиапредприятия и индивидуальные эксплуатанты обязаны возместить органу государственного управления гражданской авиацией фактические расходы, связанные с сертификацией.

Порядок определения расходов, предусмотренных частью первой настоящей статьи, устанавливается в положении о сертификации, утверждаемом Правительством Кыргызской Республики.

(В редакции Закона КР от 24 июня 2003 года №115)

## **ГЛАВА XV. ПЕРЕВОЗКИ**

### **Статья 130. Определения**

Под внутренней воздушной перевозкой понимается перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все предусмотренные пункты остановок расположены на территории Кыргызской Республики.

Под международной воздушной перевозкой понимается перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения, независимо от того, имелись ли перегрузка или перерыв в перевозке, расположены:

1. На территории двух и более государств.
2. На территории одного и того же государства, если предусмотрены пункты (пункт) остановки на территории другого государства.

Для целей настоящего Кодекса перевозчиком признается любой эксплуатант воздушного судна, получивший лицензию на выполнение воздушной перевозки.

### **Статья 131. Договор о воздушной перевозке**

По договору о воздушной перевозке пассажира и багажа перевозчик обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив ему место на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать уполномоченному на получение багажа лицу. Пассажир обязуется оплатить за перевозку по установленному тарифу, а при наличии багажа сверх установленной перевозчиком нормы и за провоз этого багажа.

По договору о воздушной перевозке груза или почты перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их уполномоченному на получение груза или почты лицу (получателю), а отправитель обязуется оплатить за перевозку груза или почты по установленному тарифу.

### **Статья 132. Перевозочные документы**

Договор перевозки пассажиров, багажа, почты и груза удостоверяется соответственно билетом, багажной квитанцией, почтовой или грузовой накладной.

Формы указанных документов устанавливаются органом государственного управления гражданской авиацией с учетом соответствующих положений и рекомендаций международных договоров, участником которых является Кыргызская Республика.

Формы почтовой накладной устанавливаются органом Государственного управления гражданской авиацией совместно с Министерством связи Кыргызской Республики.

### **Статья 133. Услуги и льготы, предоставляемые пассажиру**

Перевозчик обязан организовать обслуживание пассажиров, проявлять заботу о них, обеспечить точную и своевременную информацию о движении воздушных судов.

Пассажир имеет право:

1. Бесплатно провозить багаж и ручную кладь в пределах установленной нормы.
2. Провозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях (в зависимости от возраста).
3. Бесплатно пользоваться услугами, предоставляемыми пассажирам (в том числе комнатами отдыха, комнатами матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна в пути).



Порядок предоставления услуг и льгот устанавливается правилами перевозок.

#### **Статья 134. Заказ мест на воздушном транспорте**

Предприятия, учреждения и организации, а также граждане могут заблаговременно заказать места на воздушном судне. При наличии свободных мест перевозчик обязан принять заказ и указать срок действия брони.

#### **Статья 135. Прекращение договора о воздушной перевозке по инициативе перевозчика**

Перевозчик может прекратить договор воздушной перевозки любого пассажира, когда, исходя из разумной необходимости, перевозчик решает, что такое действие необходимо:

1. В целях обеспечения безопасности полетов.
2. В целях предотвращения нарушений любых применяемых к данной перевозке законов, постановлений любой страны вылета, назначения и пролета.
3. В случае, когда поведение, возраст, умственное или физическое состояние пассажира являются таковыми, что:
  - требуют особой помощи со стороны перевозчика;
  - создают неудобства или могут встретить возражение со стороны других пассажиров;
  - связаны с какой-либо опасностью или риском для него самого или для других лиц и их имущества;
4. В связи с несоблюдением пассажиром инструкций перевозчика.

#### **Статья 136. Прекращение договора о воздушной перевозке по инициативе пассажира**

Пассажир имеет право отказаться от полета и получить обратно уплаченную сумму в случае уведомления перевозчика об отказе не позднее срока, установленного правилами перевозки. При отказе пассажира от полета позднее предусмотренного правилами срока, пассажир имеет право получить обратно внесенную сумму с удержанием установленного сбора, размер которого не может превышать 25 процентов платы за перевозку в одном направлении.

Такой сбор не взимается, если имеется задержка вылета воздушного судна или его возвращение в пункт отправления, а также в случае, когда пассажир изменяет дату или маршрут перевозки с использованием рейса того же самого перевозчика.

#### **Статья 137. Сроки доставки грузов**

Перевозчик обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленный срок.

Сроки доставки грузов и порядок исчисления сроков доставки грузов устанавливаются правилами перевозок.

#### **Статья 138. Изменение договора перевозки грузов**

Отправитель имеет право в порядке, предусмотренном правилами перевозок, получить обратно сданный к перевозке груз до его отправления, изменить указанного в грузовой накладной получателя груза до выдачи груза адресату, распорядиться в случае непринятия его получателем или невозможности выдачи его получателю.

В случае перерыва или прекращения движения воздушных судов перевозчик обязан поставить в известность отправителя и получателя и спросить их распоряжение.

#### **Статья 139. Получение груза в пункте назначения**

Перевозчик обязан уведомить получателя о прибытии груза в его адрес.

Получатель обязан принять и вывезти груз, прибывший в его адрес. Получатель имеет право

отказаться от приема поврежденного или испорченного груза, если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного использования по первоначальному назначению.

#### **Статья 140. Неполучение или несвоевременный прием груза получателем**

Если получатель не востребовал прибывший груз в установленный правилами перевозок срок или отказался от его приема, перевозчик вправе, уведомив об этом отправителя, оставить у себя груз на хранение за счет и на риск отправителя.

Груз, не полученный в течение 30 дней со дня уведомления получателя, считается невостребованным и реализуется в установленном порядке.

#### **Статья 141. Особые условия перевозки**

Условия перевозки взрывчатых веществ, оружия, боевых припасов, отравляющих, легковоспламеняющихся, радиоактивных и других опасных веществ и предметов определяются специальными правилами, издаваемыми в соответствии с законодательством Кыргызской Республики.

#### **Статья 142. Общие принципы регулирования ответственности перевозчика**

Ответственность перевозчика при воздушных перевозках, не предусмотренных настоящим Кодексом, регулируется законодательством Кыргызской Республики.

#### **Статья 143. Ответственность перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира**

Перевозчик несет имущественную ответственность за вред, возникший впоследствии причинения смерти или повреждения здоровья пассажира при воздушной перевозке, если не докажет, что вред возник вследствие умысла самого потерпевшего.

В случае когда смерть или повреждение здоровья причинены пассажиру в результате действия непреодолимой силы, перевозчик несет установленную ответственность, если не докажет, что возникновению или увеличению вреда содействовала грубая неосторожность самого потерпевшего. В других случаях, когда перевозчик докажет, что грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, размер возмещения вреда в соответствии с общими нормами гражданского законодательства должен быть уменьшен либо в возмещении должно быть отказано.

Воздушная перевозка пассажира охватывает период с момента входа пассажира на перрон аэропорта для посадки на воздушное судно и до момента, когда пассажир покинул перрон под наблюдением уполномоченных лиц перевозчика.

При международных перевозках эта ответственность регулируется международными договорами об ответственности при воздушных перевозках, участниками которых являются Кыргызская Республика и соответствующее иностранное государство.

#### **Статья 144. Ответственность перевозчика за сохранность багажа**

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение багажа с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю или передачи его согласно правилам другому лицу или организации, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения вреда или что такие меры невозможно было принять.

Перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если будет доказано, что утрата или повреждение этих вещей произошли по вине перевозчика.

#### **Статья 145. Ответственность перевозчика за сохранность груза**

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю или передачи его согласно установленным правилам другому лицу или организации, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения вреда или что такие меры невозможно было принять. До тех пор, пока перевозчик не докажет иное, предполагается, что утрата, недостача или повреждение груза произошли при перевозке.

#### **Статья 146. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза и багажа, а также вещей, находящихся при пассажире**

За утрату, недостачу или повреждение груза, багажа или находящихся при пассажире вещей перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1. За утрату или недостачу груза или багажа, принятых к перевозке с объявленной ценностью, – в размере объявленной ценности, а в случае, если перевозчик докажет, что объявленная ценность превышает действительную стоимость, – в размере действительной стоимости.

2. За утрату, повреждение или недостачу груза или багажа, принятого к перевозке без объявленной ценности, а также вещей, находящихся при пассажире, – в размере действительной стоимости, но не свыше предела, устанавливаемого органом государственного управления гражданской авиацией по согласованию с Министерством финансов Кыргызской Республики на уровне пределов ответственности, установленных международными договорами об ответственности при воздушных перевозках, участниками которых является Кыргызская Республика.

Пределы ответственности, установленные согласно части первой настоящей статьи, не применяются если будет доказано, что вред возник вследствие умысла или грубой неосторожности перевозчика или уполномоченных лиц, действующих при исполнении своих обязанностей.

#### **Статья 147. Ответственность перевозчика за просрочку в доставке пассажира, багажа или груза**

Перевозчик несет ответственность за просрочку в доставке пассажира, багажа или груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения просрочки или что такие меры невозможно было принять. В частности, перевозчик освобождается от ответственности, если просрочка произошла вследствие неблагоприятных метеорологических условий или других форс-мажорных обстоятельств. Размер ответственности определяется правилами перевозок.

#### **Статья 148. Ответственность перевозчика за утрату, повреждение или просрочку в доставке почты**

Перевозчик несет имущественную ответственность перед органами связи за утрату, повреждение или просрочку в доставке почты по вине перевозчика в размере ответственности органов связи перед отправителями или адресатами в соответствии с Уставом связи и актами Всемирного почтового союза.

#### **Статья 149. Недействительность соглашений об уменьшении ответственности**

Любые соглашения перевозчика с пассажирами, отправителями или получателями об уменьшении ответственности, предусмотренной настоящим Кодексом, являются недействительными.

### **Статья 150. Соглашение о повышении пределов ответственности**

Перевозчик имеет право заключить соглашение о повышении пределов ответственности перевозчика по сравнению с пределами, установленными в соответствии с настоящим Кодексом или международными договорами Кыргызской Республики.

### **Статья 151. Составление коммерческих актов**

Обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности перевозчика, пассажиров, отправителей и получателей, удостоверяются коммерческим актом. Порядок составления коммерческого акта и порядок удостоверения обстоятельств, не требующих составления коммерческого акта, устанавливаются правилами перевозок.

Коммерческий акт составляется при выдаче груза, багажа или почты для удостоверения следующих обстоятельств:

1. Несоответствие наименования, веса (массы) или числа мест груза и почты в натуре данным, указанным в перевозочном документе.
2. Повреждение груза.
3. Недостача или повреждение багажа.
4. Недостача или повреждение почты.
5. Обнаружение груза, багажа или почты без документов, а также документов без груза, багажа или почты.

### **Статья 152. Порядок предъявления претензии**

До предъявления перевозчику иска, вытекающего из перевозки пассажира, багажа, груза и почты, обязательно предъявление к нему претензии, за исключением требований, вытекающих из причинения смерти или повреждения здоровья пассажира.

Претензии предъявляются перевозчику в аэропорту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

### **Статья 153. Лица, имеющие право на предъявление претензии и иска**

Право на предъявление претензии и иска к перевозчику имеют:

1. В случае просрочки, недостачи, повреждения или утраты багажа – пассажир или уполномоченное им лицо при предъявлении багажной квитанции и коммерческого акта.
2. В случае утраты груза:
  - получатель при условии предоставления грузовой накладной, выданной перевозчиком отправителю, с отметкой на ней аэропорта назначения и прибытия груза (неприбытия), а при невозможности предоставления такой накладной – документа об оплате груза и справки перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта назначения и неприбытии груза;
  - отправитель при условии предоставления выданной ему грузовой накладной.
3. В случае недостачи или повреждения груза – получатель при условии предоставления грузовой накладной, следовавшей с грузом, и коммерческого акта.
4. В случае просрочки в доставке груза – получатель при условии предоставления грузовой накладной, следовавшей с грузом.
5. В случае просрочки, недостачи, повреждения или утраты почты – предприятиями связи пункта назначения почты.
6. В случае прекращения договора воздушной перевозки по инициативе перевозчика – пассажир.

Отсутствие коммерческого акта не лишает права на предъявление претензии или права на иск, если будет доказано, что работники перевозчика отказались составить коммерческий акт и их действия были обжалованы отправителем или получателем.

#### **Статья 154. Сроки предъявления претензий при внутренних перевозках**

Претензии к перевозчику при внутренних перевозках могут быть предъявлены в течение шести месяцев.

Указанный срок исчисляется:

1. По претензии о возмещении за недостачу или повреждение багажа или груза – со дня их выдачи, а в отношении почты – с даты составления коммерческого акта.
2. По претензиям о возмещении за утрату груза - по истечении 10 дней после окончания срока доставки.
3. По претензиям о возмещении за утрату багажа или почты – с момента истечения срока действия.
4. Во всех остальных случаях – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

Перевозчик вправе принять к рассмотрению претензию по истечении срока если признает уважительной причину пропуска претензионного срока.

#### **Статья 155. Сроки предъявления претензий при международных перевозках**

В случае получения багажа, груза без возражений предполагается, если не доказано иное, что они доставлены в надлежащем состоянии и согласно перевозочному документу.

В случае причинения вреда лицу, имеющее право на получение багажа или груза, должно предъявить перевозчику письменную претензию, но не позднее 7 дней со дня получения багажа и 14 дней со дня получения груза. В случае просрочки в доставке претензия должна быть предъявлена не позднее чем в течение 21 дня, считая со дня передачи багажа или груза в распоряжение получателя.

В случае утраты багажа (груза) претензии к перевозчику должны предъявляться в течение двух лет со дня прибытия воздушного судна на место назначения или со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, либо со дня прекращения перевозки.

При отсутствии письменной претензии, заявленной в указанные сроки, иск к перевозчику не может быть предъявлен.

#### **Статья 156. Сроки рассмотрения претензий**

Перевозчик обязан рассмотреть претензию и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее в течение трех месяцев, а в отношении претензии по перевозке в прямом, смешанном сообщении – в течение шести месяцев.

#### **Статья 157. Исковая давность**

Иски к перевозчику, вытекающие из воздушной перевозки, предъявляются по выбору истца по месту нахождения перевозчика, а также по месту, где он имеет агентство, посредством которого заключен договор перевозки, либо перед судом или арбитражным судом места назначения не позднее двух лет со дня прибытия воздушного судна в место назначения или со дня, когда воздушное судно должно прибыть, либо со дня прекращения перевозки.

### **ГЛАВА XVI. ЧАРТЕР**

#### **Статья 158. Договор чартера**

По договору чартера (фрахтования воздушных судов) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, для других целей.

В договоре чартера должны быть предусмотрены наименования сторон,

максимальное количество перевозимых пассажиров, багажа, грузов и почты, размер платы за фрахтование, место и время отправления, место назначения воздушного судна. В договор чартера могут быть включены и другие условия.

#### **Статья 159. Права и обязанности фрахтовщика**

Фрахтовщик обязан своевременно предоставить вместимость воздушного судна и содержать воздушное судно в течение всего срока действия договора в состоянии, годном к использованию его для целей, предусмотренных договором.

В интересах безопасности полета фрахтовщик имеет право переносить или отменять вылет, совершать в течение полета посадки, делать остановки, необходимый ремонт, изменять маршрут или прекращать полет, а также уменьшать количество пассажиров, багажа, грузов и почты, принимаемых на борт в соответствии с условиями договора.

#### **Статья 160. Права и обязанности фрахтователя**

Фрахтователь обязан своевременно внести плату, предусмотренную договором, обеспечить своевременную доставку пассажиров, багажа, груза и почты к месту отправителя.

Фрахтователь может с согласия фрахтовщика предоставить зафрахтованное судно в субчартер. Фрахтователь может отказаться от договора с оплатой неустойки в размере, предусмотренном в договоре чартера.

#### **Статья 161. Ответственность по договору чартера**

Сторона по договору чартера освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора, если докажет, что неисполнение или ненадлежащее исполнение договора произошли не по его вине.

Фрахтовщик не несет ответственности перед фрахтователем в случае непригодности воздушного судна к эксплуатации, возникшей не по вине фрахтовщика.

#### **Статья 162. Ответственность фрахтовщика перед пассажирами, отправителями и получателями**

При осуществлении на зафрахтованном судне перевозок фрахтовщик несет ответственность перед пассажирами, отправителями и получателями в соответствии с положениями об ответственности перевозчика, предусмотренными главой 15 настоящего Кодекса.

### **ГЛАВА XVII. АВИАЦИОННЫЕ РАБОТЫ**

#### **Статья 163. Определение авиационных работ**

Авиационные работы представляют собой специализированные операции, выполняемые на коммерческой основе средствами авиации в целях обеспечения технологических или транспортных производственных процессов в интересах заказчика – предприятий, организаций, учреждений и граждан, в том числе для оказания медицинской помощи населению, проведения санитарных и природоохранных мероприятий, ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф, проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ.

Перечень видов предпринимательской деятельности, относящихся к авиационным работам устанавливается органом государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 164. Порядок выполнения авиационных работ**

Авиационные работы могут выполняться эксплуатантами воздушных судов, получившими лицензию на выполнение конкретных видов авиационных работ. Авиационные работы осуществляются на основе договора между эксплуатантом воздушных судов и заказчиком

либо разовых заявок предприятий, учреждений, а также отдельных граждан. Эксплуатант и заказчик обладают равными правами в выборе партнера.

Орган государственного управления гражданской авиацией по согласованию с основными заказчиками (потребителями) разрабатывает основные условия (положения) и примерные договоры на выполнение авиационных работ, а также устанавливает стандарты на основные виды работ.

Органы власти областей республики имеют право устанавливать условия и ограничения на выполнение авиационных работ, связанных с экологией территории или особым режимом нахождения на территории транспортных средств и людей. Согласование условий и ограничений возлагается на заказчика.

### **Статья 165. Договор на авиационные работы**

По договору на авиационные работы одна сторона (эксплуатант) обязуется выполнить для другой стороны (заказчика) авиационные работы одним или несколькими воздушными судами в сроки, объемах и на условиях, предусмотренных договором. Заказчик обязуется предоставить договорный объем авиационных работ в установленные сроки.

В договоре должны быть также предусмотрены:

1. Порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования.
2. Создание необходимые жилищно-бытовых условий для экипажей.
3. Иные условия обеспечения безопасности полетов и выполнения авиационных работ.

### **Статья 166. Тарифы на авиационные работы**

Эксплуатант и заказчик при заключении договора на авиационные работы вправе устанавливать договорные тарифы. Органом государственного управления гражданской авиацией, выдавшим лицензию, могут устанавливаться тарифы и разрабатываться правила их применения по отдельным видам авиационных работ.

### **Статья 167. Выполнение авиационных работ за границей кыргызскими эксплуатантами**

Выполнение авиационных работ за границей может осуществляться предприятиями, организациями, кооперативами, а также гражданами Кыргызской Республики, имеющими или арендующими воздушные суда и получившими лицензию на производство конкретных авиационных работ за границей.

Лицензия на производство авиационных работ за границей выдается органом государственного управления гражданской авиацией, который устанавливает порядок выдачи таких лицензий. Одновременно эксплуатантом должны быть получены необходимые разрешения от компетентных властей государств, на территории которых будут производиться авиационные работы.

### **Статья 168. Страхование при авиационных работах**

Заказчик обязан страховать своих работников и третьих лиц, связанных с обеспечением технологического процесса, при авиационных работах или перевозимых по его заявке без приобретения билета.

Эксплуатант обязан страховать свою ответственность по возмещению ущерба, который может быть причинен в связи с выполнением авиационных работ.

### **Статья 169. Ответственность за вред, причиненный при выполнении авиационных работ**

За вред, причиненный людям и имуществу при выполнении авиационных работ, эксплуатант несет ответственность в порядке и на условиях, предусмотренных главой 15 настоящего

Кодекса.

#### **Статья 170. Сроки предъявления и рассмотрения претензий**

Претензии, связанные с выполнением авиационных работ, могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня обнаружения события, послужившего основанием для предъявления претензии.

#### **Статья 171. Исковая давность**

Иски, связанные с выполнением авиационных работ, предъявляются по выбору истца в суде по месту нахождения или месту жительства ответчика, по месту нахождения агентства, посредством которого заключен договор на выполнение авиационных работ, либо по месту выполнения работ не позднее двух лет со дня обнаружения события, послужившего основанием для предъявления иска.

### **ГЛАВА XVIII. АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ**

#### **Статья 172. Определение авиации общего назначения**

К авиации общего назначения относится гражданская авиация, которая выполняет все виды авиационных операций, за исключением воздушных сообщений и перевозок, осуществляемых за плату или по найму (по чартеру).

Авиационные работы в связи с особой их значимостью рассматриваются отдельно в главе 15 настоящего Кодекса.

#### **Статья 173. Авиация, используемая в личных целях**

Граждане могут использовать принадлежащие им на праве собственности либо арендованные ими воздушные суда для удовлетворения своих нужд в поездках и перевозке своего имущества, для занятий авиационным спортом. В том случае, если они пожелают выполнять авиационные работы или перевозки за вознаграждение, они должны получить необходимые для этого лицензии эксплуатанта и лицензии, предусмотренные главой 14 настоящего Кодекса.

#### **Статья 174. Спортивная авиация**

В целях занятия авиационным спортом могут создаваться общественные организации и объединения, кооперативы и другие разрешенные законодательством Кыргызской Республики структуры в целях тренировки и обучения спортсменов, организации соревнований и других спортивных мероприятий.

Они могут использовать соответствующие воздушные суда как на праве собственности, так и на основе аренды после регистрации в органе государственного управления гражданской авиацией. Порядок регистрации и ее условия устанавливаются органом государственного управления гражданской авиацией.

#### **Статья 175. Использование авиации общего назначения в других целях**

Использование авиации общего назначения в целях иных, чем предусмотрено в статьях 173 и 174 настоящего Кодекса, научных, для поиска и спасания допускается при наличии у эксплуатанта (собственника или владельца) таких воздушных судов свидетельства эксплуатанта, выданного органом государственного управления гражданской авиацией в соответствии с главой 14 настоящего Кодекса и подтверждающего его способность осуществлять соответствующую деятельность.

### **ГЛАВА XIX. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ВОЗДУШНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА**



**Статья 176. Административная и уголовная ответственность за нарушение воздушного законодательства**

Должностные лица и граждане, виновные в совершении правонарушений несут административную и уголовную ответственность в порядке, предусмотренном законодательством Кыргызской Республики.

**Статья 177. Освобождение от ответственности**

За вред, причиненный при правомерной защите воздушного судна от преступного посягательства, лицо, причинившее такой вред, освобождается от ответственности.

**Статья 178. Использование средств, поступивших от взимания штрафов**

Средства, поступившие от взимания штрафов за нарушения Воздушного кодекса, используются в соответствии с действующим законодательством Кыргызской Республики.

**ГЛАВА XX. РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ**

**Статья 179. Порядок разрешения споров**

Споры по вопросам использования воздушного пространства разрешаются органом государственного управления гражданской авиацией, судом или арбитражным судом в соответствии с их компетенцией в порядке, установленном законодательством Кыргызской Республики.

**Статья 180. Разрешение споров органом государственного управления гражданской авиацией**

Органом государственного управления гражданской авиацией рассматриваются финансовые или иные споры по вопросам использования воздушного пространства в соответствии с компетенцией этого органа.

**Статья 181. Разрешение споров судом или арбитражным судом**

Рассмотрению в суде или арбитражном суде подлежат:

1. Финансовые, имущественные и иные споры, связанные с использованием воздушного пространства.
2. Обжалование решений органов государственной власти и управления, противоречащих Воздушному кодексу Кыргызской Республики.
3. Обжалование действий и решений должностных лиц и органов, противоречащих Воздушному кодексу Кыргызской Республики.
4. Обжалование противоречащих законодательству правил полетов, воздушной перевозки, выполнения авиационных работ, стандартов, норм или правил, принятых по вопросам использования воздушного пространства.

Порядок разрешения споров судом или арбитражным судом устанавливается законодательством.

**Президент**

**Кыргызской Республики А. АКАЕВ**

**от 15 апреля 1994 года №1483-ХП**