

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

**«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**

---

**Кафедра государственного регулирования и права  
В.А.Сwirкин, Т.Л.Соловьева**

## **ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО**

### **ПОСОБИЕ**

**по изучению дисциплины и выполнению  
контрольных работ**

*для студентов V курса специальности 080507  
«Менеджмент организации»  
заочного обучения*

**Москва – 2010**

Рецензент: д.э.н., проф. Артамонов Б.В.

Сvirкин В.А., Соловьева Т.Л.

Пособие по изучению дисциплины «Транспортное право» и выполнению контрольных работ.

Данное пособие разработано и издается в соответствии с учебным планом для студентов специальности 080507 «Менеджмент организации» заочного обучения и с Государственным образовательным стандартом высшего профессионального образования.

В пособии изложены общие вопросы транспортного права, правового регулирования деятельности в транспортной отрасли с акцентом на воздушный транспорт, рассмотрены основные правовые институты отрасли, отражающие экономические, рыночные отношения и специфику их государственного регулирования, вопросы реализации норм транспортного права, а также особенности правовых институтов национального и международного воздушного права.

При разработке пособия учитывались знания, полученные студентами при изучении курсов «Правоведение» и «Хозяйственное право».

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры №3 от 30.11.09 и методического совета по специальности 080507 №2 от 10.12.2009

## **Учебный план дисциплины**

Дисциплина «Транспортное право» изучается на пятом курсе заочного обучения по специальности 080507 – Менеджмент организации.

Итогом освоения дисциплины является сдача зачета.

Общий объем учебных часов на дисциплину по плану заочного обучения составляет 70 часов, из них общий объем аудиторных часов (8) включает 6 часов лекций и 2 часа – практические занятия. Таким образом, самостоятельной работе студентов отведено 62 часа.

При изучении дисциплины студенты выполняют 1 контрольную работу.

## **Основные сведения о дисциплине**

В настоящее время в Российской Федерации сформировалась адекватная нормативная база, являющаяся основой для создания нормативных правовых актов (НПА), регулирующих деятельность транспортного комплекса страны. Появились новые кодексы, транспортные уставы и другие НПА. В законодательстве введены новые термины, определения, возникли принципиально новые правовые институты.

Изучение учебного курса «Транспортное право» построено с соблюдением требований отраслевой профилизации на основе базовых отраслей права и, следовательно, подчинено общим закономерностям правовой системы в целом. Однако, гражданское, административное, трудовое и другие отрасли права, основы которых изучались на первых курсах, следует рассматривать с определенных позиций, связанных с деятельностью различных транспортных систем.

В читаемом курсе на конкретных примерах деятельности гражданской авиации показаны те основные изменения в правовом регулировании

деятельности воздушного транспорта, которые коснулись всего транспортного комплекса страны.

Одним из основных принципиальных изменений является переход от государственного принципа целесообразности в системе управления гражданской авиации к принципу соблюдения норм действующего законодательства. Этому во многом способствует интеграция гражданской авиации России в мировую систему гражданской авиации и, соответственно, необходимостью гармонизации национального законодательства России с международными правилами и, прежде всего, правилами ИКАО.

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

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

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

Современный авиационный специалист высокой квалификации немислим сегодня как без высоких профессиональных знаний, так и без понимания смысла норм воздушного права, без умения применять эти нормы на практике. Особенно эта позиция важна применительно к специалистам, выполняющим полеты гражданских воздушных судов и обеспечивающим выполнение полетов.

Пробелы в правовой подготовке авиационного персонала, незнание путей совершенствования воздушного законодательства, ведут в ряде случаев к искажению мотива деятельности при возникновении особых ситуаций.

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

На практике возникает либо свободная интерпретация норм воздушного права, либо чисто механическое исполнение предложенного правила поведения без понимания его смысла. Обе ситуации одинаково опасны, особенно при летной и технической эксплуатации воздушных судов.

Отсутствие сегодня у специалистов гражданской авиации необходимого уровня правовой подготовки приводит к ряду других издержек, отрицательно влияющих на безопасную эксплуатацию воздушного транспорта.

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

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

При этом следует учитывать, что гражданская авиация в настоящее время превратилась в международную транспортную систему, не имеющую себе равных среди других видов транспорта, деятельность которых территориально ограничена из-за специфики коммуникационных систем.

Все это требует все большего участия государства в регулировании деятельности авиации. Важной составляющей государственного регулирования на современном этапе является правовая регламентация обеспечения безопасной деятельности авиации.

Учитывая интеграцию воздушного транспорта в мировую авиационную систему, студенты должны уметь сопоставлять национальные источники воздушного права с актами международных организаций гражданской авиации.

При самостоятельной работе над курсом «транспортное право» **рекомендуется:**

1. Перед началом изучения прослушать установочную лекцию по транспортному праву.
2. Внимательно прочитать методические указания, ознакомиться с учебным планом и сроками представления контрольной работы.
3. Подобрать и изучить рекомендуемую литературу и необходимые источники транспортного права. Если нет возможности получить на месте рекомендуемую литературу, можно использовать другие учебники или пособия.
4. Составить краткий конспект, отражающий самостоятельную работу над правовыми источниками (особое внимание должно быть уделено новому законодательству по теме).
5. В целях самопроверки усвоения учебного материала письменно ответить на вопросы для самопроверки.

В заключение необходимо выполнить одну контрольную работу в соответствии с определенным вариантом и методическими указаниями.

В связи с постоянным обновлением законодательства по отдельным правовым институтам «Транспортного права» в процессе изучения той или иной темы могут возникнуть определенные трудности. В этом случае рекомендуется воспользоваться очными или заочными консультациями преподавателей кафедры Государственного регулирования и права МГТУ ГА.

## Рекомендуемая литература

### Нормативные правовые акты.

#### Международные

1. Руководство ИКАО по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc.9859/AN460, издание первое, 2006 г.)
2. Руководство ИКАО по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (РУБП) (Doc.9734/AN959, издание первое, 1999 г.)
3. Руководство ИКАО по предотвращению авиационных происшествий (Doc.9422, издание первое, 1984 г.)
4. Руководство ИКАО по обучению в области человеческого фактора (Doc.9683-AN/950)
5. Руководство по стандартам IOSA (издание второе, действует с марта 2007 г.)
6. Проект ИКАО-МАК RER/01/901 Типовые правила выдачи свидетельств авиационному персоналу (для стран СНГ), 2005г.

#### Национальные

7. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г.
8. Воздушный кодекс РФ. №60-ФЗ от 19.03.1997 в действующей редакции
9. Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть I от 30.11.1994 г. №51-ФЗ. Часть II от 26.01.1996 г. №14-ФЗ .Часть III от 26.11.2001г. №146-ФЗ , часть IV от 18.12.2006 г. №230-ФЗ .
10. Уголовный Кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 года №63-ФЗ в действующей редакции.
11. Трудовой Кодекс Российской Федерации от 30.12.2001г. №197-ФЗ в действующей редакции.
12. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. №195-ФЗ в действующей редакции.
13. ФЗ «О транспортной безопасности» №16-ФЗ от 09.02.2007 г в действующей редакции.
14. ФЗ «О техническом регулировании» №184-ФЗ от 27.12.2002 г. в действующей редакции
15. Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года. №Пр-241 от 03.02.2001.
16. О повышении безопасности полетов в Российской Федерации и мерах по совершенствованию деятельности в области авиации. №Пр-938 от 08.08.1998.

17. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации (ПРАПИ-98). Постановление Правительства РФ №609 от 18.07.1998.
18. ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ», утв. 31.07.2009 №128 Приказ Минтранса
19. ФАП «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации» Пр.№147 от 12.09.2008 г.

## Литература

20. Комментарий к Гражданскому Кодексу Российской Федерации, части второй/ под ред.проф. Т.Е.Абовой и А.Ю.Кабалкина; Институт государства и права РАН. - М.: Право и закон, 2002.
21. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие.-М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; Изд-во «Научная книга», 2007.
22. Свиркин В.А. Воздушное право. Часть I. Международное воздушное право (аспект безопасности): учебное пособие.- М.: МГТУ ГА, 2008.
23. Свиркин В.А. , Соловьева Т.Л. Воздушное право. Часть II. Воздушное право России (аспект безопасности): учебное пособие.- М.: МГТУ ГА, 2008.

## Электронные средства информации

Ресурсы Интернета.

При изучении дисциплины рекомендуется обращаться к следующим порталам и сайтам:

- **consultant.ru** –компьютерная справочная правовая система КосультантПлюс
- **kodeks.ru** – сайт информационно-правового консорциума «Кодекс»
- **government.ru** –Интернет-портал Правительства РФ
- **mstuca.ru** – сайт МГТУ ГА



## **Электронный адрес кафедры**

Дисциплина читается преподавателями кафедры Государственного регулирования и права МГТУ ГА.

При возникновении вопросов по изучаемой дисциплине в ходе самостоятельной работы рекомендуется обращаться за разъяснениями на электронный адрес кафедры: [pravo@mstuca.ru](mailto:pravo@mstuca.ru)

## **Структура дисциплины**

### **Раздел I. Общая часть. Основы транспортного права**

Тема 1. Введение.

Тема 2. Предмет, система и источники транспортного права

Тема 3. Реализация норм транспортного права. Юридическая ответственность.

### **Раздел II. Правовое регулирование деятельности на воздушном транспорте**

Тема 4. Источники международного и российского воздушного права

Тема 5. Основы государственного регулирования деятельности в области авиации на современном этапе

Тема 6. Правовое регулирование деятельности авиационного персонала в условиях рынка

Тема 7. Обеспечение полетов и правовой статус объектов инфраструктуры воздушного транспорта

Тема 8. Воздушные перевозки

## **Учебная программа дисциплины и методические указания к изучению тем программы**

### **Раздел I. Общая часть. Основы транспортного права**

#### **Тема 1. Введение**

Данная тема является вводной ко всему курсу. Ее назначение состоит в усвоении понятия и сущности транспортных систем и их места в хозяйственной деятельности государства. В качестве примера рекомендуется рассматривать авиационно-транспортную систему. Следует обратить внимание на принципиальные изменения в законодательстве, регулирующем деятельность персонала транспортных систем.

Все отношения в транспортной деятельности можно условно разделить на две наиболее значимые группы: имущественные отношения и отношения в сфере управления.

Права и обязанности сторон в сфере имущественных отношений возникают, как правило, из договора. Это – одна из основных особенностей отношений в условиях рынка, предусматривающая юридическое равенство сторон. Вместе с тем необходимо выделять особенности управленческих отношений, т.е. отношений субъектов транспортной деятельности с органами управления. Эти отношения характеризуются обязательностью исполнения управленческих актов, принятых в пределах компетенции органов управления и регулирующих вопросы безопасности на всех видах транспорта.

Различия сущности имущественных и управленческих отношений приводят к необходимости использования различных методов правового регулирования и использования норм различных отраслей права. Учитывая постоянное обновление нормативной правовой базы, студентам следует следить за вновь принимаемыми законами и подзаконными актами

регулирующих отношения субъектов транспортной деятельности, и, при необходимости, использовать их в процессе самостоятельного изучения курса транспортного права и при написании контрольной работы.

Вопросы для самопроверки:

1. Понятие авиационно-транспортной системы.
2. Особенности отношений, регулируемых нормами права в сфере транспортной деятельности.
3. Методы правового регулирования отношений в сфере транспортной деятельности.

Нормативные правовые акты и литература [8,22,23].

## **Тема 2. Предмет, система и источники транспортного права**

Эта тема является логическим продолжением понятия о системе права вообще. Учитывая широкий круг вопросов, которые регулирует транспортное право и разноплановую нормативную правовую базу, транспортное право следует понимать как комплексную отрасль права, включающую стройную систему принципов и правил, регулирующих отношения, возникающие в процессе деятельности транспорта.

При анализе системы транспортного права следует уделить особое внимание характеристики оснований для деления права на отдельные отрасли и правовые институты.

В процессе изучения рекомендуется анализировать основные источники транспортного права, обращая особое внимание на федеральные законы. Необходимо иметь в виду, что правовое регулирование деятельности конкретного вида транспорта осуществляется также посредством отраслевых актов. Следует иметь четкое представление о юридической значимости каждого источника.

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

Соответственно под **источниками транспортного права** следует понимать такие акты правового творчества, принимаемые на различных уровнях, которые создают, изменяют или отменяют правовые нормы, регулирующие отношения, возникающие при эксплуатации транспорта.

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

Различные нормативные правовые акты, являясь источниками права, обладают различной юридической силой, так как они принимаются в пределах компетенции конкретных государственных органов.

Независимо от степени юридической силы, все нормы транспортного права являются обязательными для исполнения теми лицами или государственными органами, к которым они обращены.

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

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

Среди законов особое место занимает Конституция Российской Федерации (основной закон государства), на основании которой разрабатываются и принимаются Транспортные уставы, Кодексы и т.д.

Ко второй группе – НПА, имеющие статус подзаконных актов (Постановления Правительства, акты министерств, федеральных служб, агентств и т.).

Определенное место среди источников транспортного права занимают односторонние и многосторонние договоры и соглашения между Россией и другими странами.

Вопросы для самопроверки:

1. Источники транспортного права.
2. Система транспортного права.
3. Иерархия действующего транспортного законодательства.

Нормативные правовые акты и литература [ 8,22,23 ].

**Тема 3. Реализация норм транспортного права. Юридическая ответственность**

В процессе реализации норм транспортного права происходит сообразование поведения субъектов правоотношений с правилами, изложенными в правовой норме. Следует выделять 4 формы реализации норм права: соблюдение, исполнение, использование и применения.

В процессе изучения курса необходимо обратить внимание на применение транспортного права. Студент должен четко представлять, как действует норма транспортного права во времени, пространстве, по кругу лиц. Важно уяснить сущность понятия «обратная сила акта». Студент должен научиться правильно проводить толкование норм транспортного права в процессе применения общих правил, изложенных в транспортном законодательстве, к конкретному случаю.

При характеристике юридической ответственности за правонарушения на транспорте следует использовать знания, полученные ранее при изучении курса «Правоведение», уметь четко отличать преступление от проступка.

При оценке правомерности совершаемых действий необходимо обратить особое внимание на специфику правового регулирования ответственности владельцев и эксплуатантов транспортных средств. Повышенная ответственность для этих случаев определена в соответствующих источниках

права. Следует изучить соответствующие разделы Гражданского кодекса, Уголовного и Трудового кодексов, Транспортных уставов и кодексов, обратив при этом внимание на формы вины, при которых возможно применение соответствующих санкций.

Вопросы для самопроверки:

1. Стадии применения норм транспортного права
2. Толкование норм транспортного права
3. Виды правонарушений на транспорте
4. Вина как основание юридической ответственности

Нормативные правовые акты и литература [8,22,23].

## **Раздел II. Правовое регулирование деятельности на воздушном транспорте**

### **Тема 4. Источники международного и российского воздушного права**

В качестве основных источников международного воздушного права, согласно ст.38 Статута Международного суда ООН, принимаются договоры и обычаи. Основная регламентирующая роль в международном воздушном праве принадлежит договорам, обычаи занимают незначительное место.

Договором в международном праве принято считать соглашение, достигнутое и выраженное в юридической форме между субъектами права, о создании, изменении или прекращении конкретного правила в качестве нормы международного права. Наиболее распространенными видами таких соглашений являются Конвенции, Соглашения, протокол Конвенции и т.п.

В практике сотрудничества между государствами в сфере воздушного транспорта важное значение имеет деятельность Международной организации гражданской авиации – ИКАО. Основными юридическими актами этой организации являются Приложения к Чикагской конвенции

1944г., на основании решений которой и была сформирована эта международная организация.

К числу основных источников международного воздушного права можно также отнести договоры государства с международными организациями и региональные договоры и соглашения. Сегодня важное значение в области обеспечения безопасности в гражданской авиации приобретают договоры между неправительственными организациями. К таким неправительственным организациям относится, например, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).

Акты, принимаемые международными неправительственными организациями, за исключением специально оговоренных случаев, по своей правовой силе являются рекомендательными и, как правило, распространяются только на членов этого международного объединения.

Российское воздушное законодательство регулирует использование воздушного пространства и деятельность в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с использованием российских воздушных судов за пределами Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами соответствующего иностранного государства или международным договором.

Главенствующее место в системе законодательства о гражданской авиации занимают положения Конституции Российской Федерации. В них закреплены нормы, оказывающие существенное влияние на правоотношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта. Особую роль среди законов, являющихся источниками воздушного права, играет Воздушный Кодекс Российской Федерации. В общей иерархии законодательства России он относится к разряду обыкновенных законов – законов, которыми обеспечивается детальное регулирование комплекса однотипных отношений.

Предметом регулирования Воздушного кодекса Российской Федерации (основного отраслевого федерального закона) являются отношения,

возникающие в процессе деятельности авиации и использования воздушного пространства.

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

Среди источников права исполнительных органов власти высшее место занимают нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации. Кроме того, деятельность по управлению гражданской авиацией обеспечивается целой системой органов, каждый из которых в пределах своей компетенции издает нормативные акты, которые обладают различной по отношению друг к другу юридической силой.

Многочисленную группу источников воздушного права России составляют нормативные правовые акты уполномоченного органа в области гражданской авиации: Федеральные Авиационные Правила, Авиационные Правила, Наставления, Положения, Руководства, Указания и т.д.

Акты уполномоченного органа в области гражданской авиации по содержанию могут быть индивидуального применения и нормативного характера.

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

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



предусмотрены ВК РФ, следует применять правила международного договора.

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

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

#### Вопросы для самопроверки:

1. Правовой статус международной организации ИКАО
2. Юридическая значимость Стандартов и Рекомендуемой практики приложений к Чикагской конвенции
3. Основные источники российского воздушного права
4. Иерархия источников воздушного права
5. Юридическая сила источников воздушного права

Нормативные правовые акты и литература [7,8-12,22,23].

### **Тема 5. Основы государственного регулирования деятельности в области авиации на современном этапе**

При характеристике государственного регулирования деятельности авиации следует уяснить цели, задачи и принципы стандартизации, сертификации и лицензирования как основных инструментов госрегулирования.

Государственное регулирование следует рассматривать как наиболее значимый фактор, связанный с повышением эффективности деятельности гражданской авиации.

Новизна методов госрегулирования на современном этапе связана, прежде всего, с переходом от административно-командного управления к нормативному правовому регулированию.

Сертификация, лицензирование, обязательное страхование жизни, здоровья, имущества, рисков, государственный надзор контроль деятельности авиапредприятий, постоянный мониторинг соблюдения требований и нормативных правовых актов – основные механизмы государственного регулирования.

Анализируя основные источники воздушного законодательства, необходимо обратить внимание на цели государственного контроля и четкий перечень лиц и объектов, для которых процедуры сертификации и лицензирования являются обязательными. Отсюда возникает необходимость уяснения понятий – авиационный персонал, авиационное предприятие, эксплуатант, перевозчик.

Следует знать систему, структуру и правовые основы функционирования федеральных органов исполнительной власти как специально уполномоченных органов в области гражданской авиации.

Последнее время стали все чаще в рамках государственного управления применяться экономические методы воздействия: банкротство авиапредприятий, инвестиционные и концессионные механизмы и т.д.

В процессе изучения раздела следует соотносить нормы воздушного законодательства Российской Федерации с требованиями международных организаций гражданской авиации и международной практикой.

Учитывая тенденцию сближения нормативной правовой базы Российской Федерации с международными требованиями, необходимо учитывать правила ИКАО, отражающие государственную политику в области развития гражданской авиации (концепцию, целевые комплексные планы и

т.д.) по созданию государственной системы обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и управлению этой системой.

Вопросы для самопроверки:

1. Основные инструменты государственного регулирования деятельности в области авиации.
2. Особенности лицензирования деятельности в области авиации.
3. Экономические методы регулирования.

Нормативные правовые акты и литература [7,8,14,22,23].

## **Тема 6. Правовое регулирование деятельности авиационного персонала в условиях рынка**

В соответствии с действующим воздушным законодательством к авиационному персоналу относятся лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности. Кроме того, к авиационному персоналу относятся и лица, осуществляющие деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения.

Таким образом, отнесение к авиационному персоналу происходит по двум критериям: по наличию специальной подготовки и сертификата (свидетельства) и по осуществлению деятельности, непосредственно связанной с выполнением или обеспечением полетов.

Экипаж воздушного судна состоит из летного экипажа (командира, других лиц летного состава) и кабинного экипажа (бортоператоров и бортпроводников), причем состав экипажа воздушного судна определенного типа воздушного судна определяется руководством по летной эксплуатации

в зависимости от типа, класса и назначения воздушного судна, а также целей и условий его эксплуатации.

В процессе написания контрольной работы и подготовки к сдаче зачета следует учесть, что в 2009 г. произошли существенные изменения в действующем воздушном законодательстве, регулирующем подготовку и обеспечение полетов. Было упразднено Наставление по производству полетов в гражданской авиации (НПП ГА 85 г.) и введены в действие Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации».

#### Вопросы для самопроверки:

1. Понятие авиационного персонала.
2. Экипаж воздушного судна, состав, права и обязанности членов экипажа.
3. Специальные требования, предъявляемые к авиационному персоналу при приеме на работу

Нормативные правовые акты и литература [1-6,19-22,23].

### **Тема 7. Обеспечение полетов и правовой статус объектов инфраструктуры воздушного транспорта**

При изучении достаточно объемного материала по данной теме необходимо прежде всего проанализировать нормативную правовую базу, регулиующую правовое положение каждого элемента инфраструктуры, а также изданные на ее основе нормативные правовые акты отраслевого характера.

Студент должен ознакомиться с практикой применения законодательства о гражданских воздушных судах, аэродромах, аэропортах.

В новых Федеральных авиационных правилах «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» существенно изменен правовой статус некоторых видов обеспечения полетов и

объектов инфраструктуры ГА. Произошло юридическое закрепление нового вида обеспечения – авиатопливного обеспечения.

В процессе изучения темы необходимо учесть все эти новации, проанализировать роль управления воздушным движением, организационное и другие виды обеспечения полетов, их роль в обеспечении эксплуатационной безопасности.

При характеристике полетов гражданских воздушных судов (ГВС) необходимо обратить внимание на особенности правового регулирования международных полетов.

Вопросы для самопроверки:

1. Основные виды обеспечения полетов в гражданской авиации
2. Нормативное правовое обеспечение эксплуатационной безопасности

Нормативные правовые акты и литература [1,8,18,19,22,23].

## **Тема 8. Воздушные перевозки**

В Гражданском кодексе РФ закреплены унифицированные общие нормы, относящиеся к железнодорожному, воздушному, морскому, автомобильному, внутреннему водному транспорту. Более детально общие условия перевозки пассажиров, грузов и багажа этими видами транспорта закреплены транспортным законодательством, состоящим из транспортных уставов, кодексов, иных законов, а также издаваемых в соответствии с ними правилами. Так п.2.ст.784 Гражданского кодекса РФ прямо определяет, что «общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами».

Соответственно условия конкретного договора воздушной перевозки «определяются соглашением сторон, если Воздушным кодексом и издаваемыми в соответствии с ним правилами не установлено иное».

Учитывая специфику и технологические особенности различных видов транспорта, законодатель представляет довольно широкие полномочия по формированию отраслевых подзаконных актов в сфере перевозок.

Все виды перевозок на воздушном транспорте осуществляются на договорной основе. Студент должен твердо усвоить понятие договора воздушной перевозки пассажиров, груза и почты, порядок заключения договора, права и обязанности сторон.

Следует также обратить внимание на документальное подтверждение заключения договора воздушной перевозки, т.е. на правильное оформление перевозочных документов. Студент должен четко формулировать юридические основания прекращения договора воздушной перевозки в одностороннем порядке (по инициативе перевозчика или по инициативе пассажира). Необходимо знать вопросы, связанные с юридической ответственностью перевозчика, в том числе юридические основания освобождения от этой ответственности.

При изучении процедуры предъявления претензий и исков необходимо обратить внимание на порядок составления претензии, исков и сроки их предъявления. Студент должен также проанализировать все виды страхования ответственности перевозчика.

#### Вопросы для самопроверки:

1. Особенности договора воздушной перевозки.
2. Юридическая ответственность перевозчика.
3. Предъявление претензий и исков по договору перевозки.
4. Основание расторжения договора воздушной перевозки в одностороннем порядке.

Нормативные правовые акты и литература [8-12,18-23 ].

## **Терминология дисциплины (понятийный аппарат)**

**Государственное регулирование использования воздушного пространства** – установление государством общих правил осуществления этой деятельности и ответственности за их соблюдение.

**Авиационный персонал** – лица, имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживания воздушного движения.

**Авиационная безопасность** – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации.

**Перевозчик** - эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

**Эксплуатант** - гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

**Авиационное предприятие** - юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ.

### **Практические занятия, их тематика и объем в часах.**

#### **ПЗ №1 -2 часа**

Юридическая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Основания юридической ответственности. Понятие и формы вины. Субъекты юридической ответственности. Особенности применения дисциплинарных, административных, уголовных санкций.

### **Контрольная работа**

По курсу «Транспортное право» для специальности 080507 «Менеджмент организации» учебным планом предусмотрено выполнение одной контрольной работы.

В ответе желательно связать теоретические вопросы с конкретными примерами из практики своей работы.

Для полного раскрытия темы необходимо:

- изучить действующее законодательство и определить, как рассматриваемый вопрос представлен в основных правовых актах;
- проанализировать литературу и существующую практику;
- на основе анализа детально изложить проблему с рекомендациями по совершенствованию действующего законодательства.

Тема работы выбирается студентом согласно шифру из числа вопросов контрольной работы.

Таким образом, в контрольной работе должны быть раскрыты два вопроса. Контрольная работа выполняется на отдельных листках (сшитых и пронумерованных) или в ученической тетради. Объем работы – не менее 15 - 20 страниц рукописного текста.

В конце работы необходимо привести перечень использованных источников права и литературы.

Следует обратить внимание, что нормативные акты должны быть расположены в строгом соответствии с «юридической значимостью» (уровнем принятия) и временем принятия нормативного акта.



Контрольная работа подписывается исполнителем с указанием даты ее выполнения.

Таблица 1 позволяет определить вопросы, которые необходимо осветить в контрольной работе. Исходными данными для определения варианта являются предпоследняя и последняя цифры номера зачетки студента-заочника.

Так, например, если две последние цифры зачетки ...35, то студенту следует раскрыть в контрольной работе 9 и 29 вопросы.

<b>Предпоследняя цифра номера зачетки</b>	<b>Последняя цифра номера зачетки</b>	<b>Номера вопросов</b>
«0» или четная	0	20,40
нечетная	0	19,39
«0» или четная	1	18,38
нечетная	1	17,37
«0» или четная	2	16,36
нечетная	2	15,35
«0» или четная	3	14,34
нечетная	3	13,33
«0» или четная	4	12,32
нечетная	4	11,31
«0» или четная	5	10,30
нечетная	5	9,29
«0» или четная	6	8,28
нечетная	6	7,27
«0» или четная	7	6,26
нечетная	7	5,25
«0» или четная	8	4,24
нечетная	8	3,23
«0» или четная	9	2,22
нечетная	9	1,21

### **Вопросы для контрольной работы**

1. Источники международного и российского воздушного права
2. Применение норм транспортного права. Издание актов применения.

3. История возникновения воздушного права и его связь с другими отраслями.
4. Реализация норм воздушного права.
5. Правонарушения на транспорте и юридическая ответственность.
6. Дисциплинарная и имущественная ответственность за правонарушения на воздушном транспорте.
7. Административная и уголовная ответственность за правонарушения на воздушном транспорте.
8. Охрана труда в гражданской авиации.
9. Государственное регулирование использования воздушного пространства.
10. Правовое регулирование деятельности авиационного персонала
11. Экипаж воздушного судна. Общие требования, допуск к полетам.
12. Правовое регулирование полетов воздушных судов.
13. Сертификационная деятельность на воздушном транспорте.
14. Лицензионная деятельность на воздушном транспорте.
15. Виды и общая правовая характеристика обеспечения полетов.
16. Авиационно-транспортная система, ее основные звенья, их взаимодействие, правовое регулирование деятельности.
17. Авиатопливное обеспечение полетов.
18. Штурманское обеспечение полетов.
19. Метеорологическое обеспечение полетов.
20. Обеспечение полетов службой организации перевозок.
21. Медицинское обеспечение полетов.
22. Орнитологическое обеспечение полетов.
23. Структура органов управления гражданской авиацией. Решаемые задачи, иерархия.
24. Воздушное судно, правовой статус. Гражданское воздушное судно, допуск к эксплуатации.
25. Управление воздушным движением. Структура, решаемые задачи.

26. Аэродромы. Аэропорты, правовой статус, допуск к эксплуатации.
27. Расследование авиационных происшествий и инцидентов. Нормативная правовая база деятельности.
28. Международные воздушные перевозки. Нормативная правовая база деятельности.
29. Авиационная безопасность. Понятие, методы обеспечения, нормативная правовая база деятельности.
30. Международная организация гражданской авиации – ИКАО, правовой статус, организация деятельности
31. Коммерческая деятельность в гражданской авиации.
32. Международные неправительственные организации гражданской авиации.
33. Страхование на воздушном транспорте. Принципы, виды.
34. Организационно-правовые средства обеспечения безопасной деятельности гражданской авиации.
35. Поисковые и аварийно-спасательные работы. Нормативная правовая база деятельности.
36. Роль человеческого фактора в обеспечении безопасности ВТ.
37. Обеспечение информационной безопасности на предприятиях гражданской авиации.
38. Организация оперативного управления деятельностью ГА.
39. Процедуры и сроки предъявления требований при нарушении договора воздушной перевозки.
40. Авиационное предприятие, эксплуатант, перевозчик. Правовой статус и особенности правового регулирования.

## СОДЕРЖАНИЕ

Учебный план дисциплины.....	3
Основные сведения о дисциплине.....	3
Рекомендуемая литература.....	7
Электронные средства информации.....	8
Электронный адрес кафедры.....	9
Структура дисциплины.....	9
Учебная программа дисциплины и методические указания к изучению тем программы.....	10
Терминология дисциплины (понятийный аппарат).....	23
Практические занятия, их тематика и объем в часах.....	23
Контрольная работа.....	24
Вопросы для контрольной работы.....	25