

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ» (МГТУ ГА)

Кафедра государственного регулирования и права

Т.Л. Соловьева

ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

Учебно-методическое пособие
по изучению дисциплины
и выполнению контрольной работы

для студентов
направления 25.03.03
заочной формы обучения

Москва
ИД Академии Жуковского
2021

УДК 347.82
ББК 056
С60

Рецензент:

Карлина Т.Д. – канд. юрид. наук, доцент

Соловьева Т.Л.

С60 Воздушное право [Текст] : учебно-методическое пособие по изучению дисциплины и выполнению контрольной работы / Т.Л. Соловьева. – М.: ИД Академии Жуковского, 2021. – 32 с.

Учебно-методическое пособие издается в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Воздушное право» по учебному плану направления подготовки 25.03.03 «Аэронавигация», квалификация (степень) – бакалавр, для студентов заочной формы обучения и содержит краткую характеристику базовых положений.

Рассмотрено и одобрено на заседаниях кафедры 21.10.2021 г. и методического совета 21.10.2021 г.

УДК 347.82
ББК 056

В авторской редакции

Подписано в печать 22.11.2021 г.

Формат 60x84/16 Печ. л. 2 Усл. печ. л. 1,86

Заказ № 876/1004-УМП37 Тираж 30 экз.

Московский государственный технический университет ГА
125993, Москва, Кронштадтский бульвар, д. 20

Издательский дом Академии имени Н. Е. Жуковского

125167, Москва, 8-го Марта 4-я ул., д. 6А

Тел.: (495) 973-45-68

E-mail: zakaz@itsbook.ru

© Московский государственный технический
университет гражданской авиации, 2021

Учебный план дисциплины

Дисциплина «Воздушное право» изучается на 4 курсе заочного обучения по направлению подготовки «Аэронавигация» (бакалавриат), профили - *Управление воздушным движением и Организация бизнес-процессов на воздушном транспорте*

Итогом освоения дисциплины является сдача зачета.

Общий объем учебных часов на дисциплину по плану заочного обучения составляет 72 часа, из них общий объем аудиторных часов (8) включает 4 часа лекций и 4 часа практических занятий. Таким образом, самостоятельной работе студентов отведено 64 часа.

При изучении дисциплины студенты выполняют 1 контрольную работу.

Основные сведения о дисциплине

Дисциплина «Воздушное право» относится к базовым дисциплинам профессионального цикла учебного плана образовательной программы направления подготовки 25.03.03 «Аэронавигация», квалификация - бакалавр.

Освоение дисциплины способствует последующей подготовке и написанию выпускной квалификационной работы.

В результате освоения дисциплины студент должен:

Знать

- основные источники национального и международного воздушного права;
- иерархию нормативных правовых актов, составляющих воздушное законодательство Российской Федерации;
- требования воздушного законодательства и нормативных правовых документов РФ в области авиации, организации воздушного движения и использования воздушного пространства и международных стандартов;
- правила использования воздушного пространства и правила полетов в воздушном пространстве РФ;
- правила и процедуры производства полетов воздушных судов;
- основы правового регулирования деятельности авиации;
- основы системы и структуру органов государственного регулирования использования воздушного пространства, государственного регулирования деятельности в области авиации и государственного контроля над деятельностью в области авиации.

Уметь:

- правильно применять нормы воздушного права в профессиональной деятельности;

- соблюдать требования международных стандартов и рекомендуемые практики в области безопасности, регулярности и эффективности международной авионавигации;

- соблюдать правила использования воздушного пространства и правила полетов в воздушном пространстве РФ.

Владеть:

- навыками использования нормативных правовых документов;

- навыками применения норм воздушного права в профессиональной деятельности;

- навыками соблюдения правил и процедур производства полетов воздушных судов.

Учитывая, что в курсе «Воздушное право» даются лишь основы знаний, основной упор делается на самостоятельную работу студентов, в ходе которой формируется интерес к отдельным институтам воздушного права.

При самостоятельной работе над курсом студентам рекомендуется:

1. Прослушать перед началом изучения дисциплины установочную лекцию по дисциплине «Воздушное право».
2. Прочитать методические указания, ознакомиться с учебным планом и сроками представления контрольной работы.
3. Подобрать и изучить необходимые источники права и рекомендуемую литературу. В случае возникновения сложностей с получением рекомендуемой литературы можно использовать другие издания (желательно публикации последних 2-х лет).
4. Составить краткий конспект, отражающий самостоятельную работу над правовыми источниками.
5. Выполнить контрольную работу соответствующего варианта, опираясь на действующее законодательство.

Следование указанным рекомендациям позволит студенту успешно защитить контрольную работу и пройти промежуточную аттестацию.

При изучении курса необходимо помнить, что происходит постоянное изменение воздушного законодательства, поэтому при работе с источником права проверяйте его действие во времени, а также в пространстве и по кругу лиц.

При возникновении сложностей с освоением той или иной темы рекомендуется обращаться за очными или заочными консультациями к преподавателям кафедры Государственного регулирования и права.

В данном учебно-методическом пособии в краткой форме изложены основы воздушного права. Для более углубленного изучения материала необходимо обратиться к рекомендуемым нормативным правовым актам и специальной литературе.

Рекомендуемая литература

Международные акты

1. Конвенция о международной гражданской авиации. Чикаго, 1944 г.
2. Приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации Обслуживание воздушного движения. Диспетчерское обслуживание воздушного движения, полетно-информационное обслуживание, служба аварийного оповещения. ИКАО, Изд.15, 2018
3. Doc.4444 Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения, ИКАО, изд.16, 2016
4. Doc. 8400. Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО, ИКАО, 2008.
5. Doc 9859/AN460, Руководство по управлению безопасностью полетов, 2009

Нормативные правовые акты.

6. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. в действующей редакции
7. Гражданский Кодекс Российской Федерации. Часть I от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ в действующей редакции
8. Гражданский Кодекс Российской Федерации Часть II от 26 января 1996 г. №14-ФЗ в действующей редакции.
9. Уголовный Кодекс Российской Федерации №63-ФЗ от 13 июня 1996 года в действующей редакции.
10. Трудовой Кодекс Российской Федерации №197-ФЗ от 30 декабря 2001 г в действующей редакции.
11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях №195-ФЗ от 30 декабря 2001 г. в действующей редакции.
12. Воздушный кодекс РФ №60-ФЗ от 19 марта 1997 г. в действующей редакции
13. Федеральный закон «О транспортной безопасности» №16-ФЗ от 09 февраля 2007 г. в действующей редакции.
14. Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ №138 от 11 марта 2010) в действующей редакции.
15. Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации, утв. Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 в действующей редакции.
16. Федеральные авиационные правила "Требования к диспетчерам управления воздушным движением и парашютистам-инспекторам", (утв. Приказом Минтранса России от 26.11.2009 N 216) в действующей редакции

17. Федеральные авиационные правила "Организация воздушного движения в Российской Федерации" (утв. Приказом Минтранса России от 25.11.2011 N 293) в действующей редакции.

18. Федеральные авиационные правила "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации" (утв. приказом Минтранса от 31 июля 2009 г. № 128) в действующей редакции.

19. Федеральные авиационные правила «Объекты Единой системы организации воздушного движения» (утв. приказом Министра транспорта РФ №31 от 18 апреля 2005) в действующей редакции.

20. Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 N 82) в действующей редакции.

21. Федеральные авиационные правила "Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации" (утв. Приказом Минтранса России от 22.04.2002 N 50) в действующей редакции

Литература.

22. Елисеев Б.П., Свиркин В.А. Воздушное право- М.: Издательство Дашков и К, 2013.

23. Свиркин В.А. Воздушное право. Часть I. Международное воздушное право (аспект безопасности): Учебное пособие.-М.: МГТУ ГА, 2008

24. Свиркин В.А., Соловьева Т.Л. Воздушное право. Часть II. Воздушное право России (аспект безопасности): Учебное пособие.-М.: МГТУ ГА, 2008

Электронные средства информации

При изучении дисциплины рекомендуется обращаться к следующим порталам и сайтам:

- **www.pravo.gov.ru** -официальный интернет-портал правовой информации.

- **consultant.ru** –компьютерная справочная правовая система КонсультантПлюс

- **kodeks.ru** – сайт информационно-правового консорциума «Кодекс»

- **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**

Структура дисциплины

РАЗДЕЛ 1. Общетеоретические вопросы воздушного права

Тема 1.1 Предмет, метод, источники воздушного права. Иерархия воздушного законодательства.

Тема 1.2 Нормы воздушного права. Формы реализации.

Тема 1.3 Правонарушения на воздушном транспорте.

Тема 1.4 Международное воздушное право.

РАЗДЕЛ II. Правовые основы перевозочной деятельности на ВТ

Тема 2.1 Перевозки воздушным транспортом.

Тема 2.2 Процедура разрешения споров при нарушении транспортных обязательств

РАЗДЕЛ III. Правовые основы функционирования авиационно-транспортной системы

Тема 3.1 Правовой режим использования воздушного пространства.

Тема 3.2 Основные звенья авиационно-транспортной системы, их правовой статус.

РАЗДЕЛ IV. Правовые основы государственного регулирования деятельности гражданской авиации

Тема 4.1 Виды авиации. Система органов государственного управления в гражданской авиации. Уполномоченный орган в области гражданской авиации. Структура, правовой статус.

Тема 4.2 Прямые и косвенные методы государственного регулирования на воздушном транспорте

Учебная программа дисциплины и методические указания к изучению тем программы.

Раздел 1. Общетеоретические вопросы воздушного права.

Тема 1.1. Предмет, метод, источники воздушного права. Иерархия воздушного законодательства.

Основные вопросы темы:

Воздушное право как отрасль права, источники воздушного права, иерархия воздушного законодательства.

Изучение дисциплины «Воздушное право» начинается с освоения базовых понятий теории воздушного права. Это основа, которая служит фундаментом построения всей системы знаний, умений и навыков, необходимой для принятия юридически грамотных решений при осуществлении профессиональной деятельности в области аэронавигации.

Каждая отрасль права характеризуется, во-первых, предметом регулирования, т.е. общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и, во-вторых, методом регулирования, т.е. тем, как на основе юридических норм обеспечивается соответствующее поведение участников правоотношений.

Особенностью воздушного права, регулирующего отношения в области авиации и использования воздушного пространства (это – предмет), является сочетание властно-организационных отношений, регулируемых административным правом (управленческие отношения), и имущественных отношений, регулируемых гражданским правом.

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.

Особенность управленческих отношений, т.е. отношений субъектов транспортной деятельности с органами управления, состоит в обязательности исполнения управленческих актов, принятых в пределах компетенции органов управления.

Различие сущности имущественных и управленческих отношений, возникающих в связи с деятельностью в области авиации и использования воздушного пространства, вызывает необходимость использования различных методов правового регулирования (императивного и диспозитивного) и норм различных отраслей права (административного, гражданского, уголовного, трудового, земельного и т.д.).

На современном этапе воздушное право призвано обеспечить четкое функционирование всех звеньев авиационно-транспортной системы в интересах коммерческой составляющей деятельности при безусловном соблюдении безопасности на воздушном транспорте. Это достигается путем воздействия на определенные, наиболее значимые области общественных отношений.

Правовое регулирование деятельности гражданской авиации предусматривает регламентирование всех видов правоотношений, возникающих в процессе эксплуатации воздушного транспорта. Юридической основой такого регулирования и являются правовые нормы воздушного права, представляющие собой установленное или санкционированное государством общеобязательное правило поведения в сфере функционирования воздушного транспорта, за несоблюдение которого наступает юридическая ответственность.

Источники воздушного права — это такие акты правотворчества, принимаемые на различных уровнях, которые создают, изменяют или отменяют правовые нормы, регулирующие отношения, возникающие при эксплуатации воздушного транспорта.

Кроме нормативных правовых актов, которые обладают различной юридической силой в зависимости от того, какой государственный орган принимал в пределах своей компетенции, к источникам воздушного права относятся и нормативные договоры (например, договоры перевозки пассажиров, грузов,

между авиапредприятиями и пр.), и решения судебных органов (прецеденты), и правовые обычаи, например, обычаи порта.

Совокупность всех нормативных правовых актов (НПА), регулирующих отношения в области авиации и использования воздушного пространства, является воздушным (авиационным) законодательством. Иерархия воздушного законодательства представляет собой расположение нормативных правовых актов в порядке убывания их юридической силы: сначала законы – Конституция, федеральные законы (Воздушный кодекс), далее – подзаконные НПА – Указы Президента, Постановления Правительства (Федеральные правила использования воздушного пространства), Приказы Минтранса (Федеральные авиационные правила), локальные нормативные правовые акты.

Тема 1.2 Нормы воздушного права. Формы реализации.

Основные вопросы темы:

Понятие нормы воздушного права (ВП). Понятие и формы реализации норм ВП.

Как и любая правовая норма норма воздушного права структурно состоит из трех элементов- гипотезы, диспозиции и санкции.

В гипотезе нормы воздушного права определены конкретные условия, при возникновении которых она может применяться.

Диспозиция является основным элементом правовой нормы. В ней изложено само правило поведения, определены права и обязанности участников этого правоотношения.

Санкция представляет собой указание на неблагоприятные последствия, которые могут наступить для участника правоотношений в случае нарушения предписания правовой нормы.

Реализация норм воздушного права также имеет четыре формы: соблюдение, исполнение, использование и применение.

Соблюдение норм воздушного права означает воздержание от совершения действий, отнесенных воздушным законодательством к разряду «запрещенных». Например, ст.51 Воздушного кодекса РФ (ВК) гласит, что размещение в районе аэродромов знаков и устройств, сходных с принятыми для опознавания аэродромов маркировочными знаками и устройствами, запрещается.

Исполнение норм воздушного права предусматривает обязательное совершение определенных, предписанных этими нормами действий или выполнения конкретных обязанностей. Например, п.3.1 статьи 52 обязывает лиц из числа специалистов авиационного персонала проходить обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры.

Использование норм воздушного права предполагает возможность выбора варианта поведения, например, осуществления конкретными лицами своих прав (например, согласно ст.58 ВК РФ командир воздушного судна имеет право принимать окончательные решения о взлете, полете и посадке воздушного судна).

Применение как форма реализации норм воздушного права представляет собой процедуру соотнесения общего правила поведения с конкретным случаем и издания актов применения. При этом важно понимать, что это не только деятельность должностных лиц, наделенных властными полномочиями, но и насущная необходимость для всех лиц из числа авиационного персонала. Она проявляется в умении оценивать правомерность принимаемых и реализуемых на практике решений по схеме применения норм воздушного права, т.к. в случае неадекватного решения в рамках занимаемой должности несут полную юридическую ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Процедура применения состоит из следующих стадий: изучение и анализ фактических обстоятельств дела и отыскание правовой нормы для применения к конкретному случаю; установление пределов действия выбранной нормы воздушного права, проведение толкования правовой нормы и принятие решения путем вынесения актов применения.

Тема 1.3 Правонарушения на воздушном транспорте.

Основные вопросы темы:

Понятие юридической ответственности. Административная, уголовная и дисциплинарная ответственность на воздушном транспорте. Гражданско-правовая ответственность участников.

Правонарушение – виновное противоправное деяние вменяемого лица на воздушном транспорте, причиняющего вред другим и обществу, влекущее юридическую ответственность

Эксплуатация гражданских воздушных судов связана с определенным риском, поэтому именно различия в степени общественной опасности нарушений в этой сфере дают основание для привлечения к дисциплинарной, административной и уголовной ответственности.

Само понятие юридической ответственности связывается законодателем с обязанностью лица претерпевать определенные неблагоприятные последствия за совершенное правонарушение.

В соответствии с принципами административного и уголовного права административная и уголовная ответственность могут наступить только в том случае, если эта ответственность прямо предусмотрена конкретной нормой административного или уголовного законодательства. Именно поэтому все факты нарушений, в том числе в сфере управления, не могут рассматриваться в качестве административных правонарушений (даже если имеют место опасные последствия), если это не предусмотрено в Кодексе об административных правонарушениях.

Кодексом об административных правонарушениях предусмотрен исчерпывающий перечень административных наказаний за свершенные противоправные деяния в области воздушного транспорта. Например, к группе право-

нарушений, за совершение которых может наступить административная ответственность, относятся нарушения требований авиационной безопасности, предусмотренные п. 11.3.1 КоАП РФ.

Практика применения административных санкций в гражданской авиации изложена в «Методических рекомендациях по организации в государственной службе гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации, территориальных органах воздушного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и органах Единой системы организации воздушного движения РФ производства по делам об административных правонарушениях», утвержденных Распоряжением Министерства транспорта №НА-116-р от 12.05.2003 года.

До принятия Уголовного кодекса 1996 года не было четкого разграничения между административным правонарушением и уголовным преступлением на воздушном транспорте, так как достаточно часто при квалификации правонарушений использовалось понятие «реальной угрозы безопасности полетов».

В действующем Уголовном кодексе Российской Федерации (глава 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта») статья 263, например, конкретно определяет основания привлечения к уголовной ответственности, в ней четко прописаны условия применения статьи. Уголовная ответственность наступает только в том случае, если лицу или лицам причинен тяжкий вред здоровью человека, наступила смерть одного человека, смерть двух или более лиц. К уголовной ответственности может быть привлечено лицо, которое в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязано было соблюдать специальные правила как по непосредственному управлению воздушным судном, так и по подготовке и обеспечению полетов.

Уголовная ответственность может наступить за правонарушения на воздушном транспорте также на основании статьи 211 Уголовного кодекса (угон воздушного судна), статьи 266 (недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями) и статьи 271 – нарушение правил международных полетов и т.д..

Дисциплинарная ответственность на воздушном транспорте наступает за совершение дисциплинарных проступков, т.е. за нарушение трудовой или служебной дисциплины, связанной в большинстве случаев с неисполнением или ненадлежащим исполнением по вине работника возложенных на него трудовых или служебных обязанностей.

Под дисциплиной труда, согласно ст.189 глава 29 Трудового кодекса РФ, понимается обязательное для всех работников подчинение правилам поведения, определенных Трудовым кодексом, иными федеральными законами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, трудовым договором.

К локальным нормативным актам относятся, прежде всего, Правила внутреннего трудового распорядка, в которых детально описываются основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора, в том числе, режим работы, время отдыха, порядок приема и увольнения и т.д.

Если же говорить о гражданско-правовой ответственности в сфере воздушного транспорта, то она, в основном, связана с неисполнением обязательств одной из сторон договора гражданско-правового характера, например, договора воздушной перевозки, договора лизинга и т.д. В результате один из субъектов терпит убытки (ущерб), и второй участник или участники возмещают их, если не докажут, что неисполнение обязательств связано с обстоятельствами непреодолимой силы.

Тема 1.4 Международное воздушное право.

Основные вопросы темы:

Понятие международного воздушного права (МВП). Основные принципы МВП. Международные межправительственные и неправительственные организации гражданской авиации. Юридическое оформление предоставления коммерческих прав при осуществлении международного воздушного сообщения.

Международное воздушное право — это система принципов и норм, регулирующих отношения между государствами и международными авиационными организациями, возникающими в связи с использованием гражданской авиацией воздушного пространства над территорией самого государства и за ее пределами в целях осуществления международных полетов.

Основные принципы международного воздушного права: 1) Принцип полного и исключительного суверенитета государств в их воздушном пространстве. Принцип получил закрепление в международных договорах (ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г. и др.). "Полный суверенитет" означает, что суверенитет государств в их воздушном пространстве не ограничен по каким-либо признакам, формам, элементам и т.п. "Исключительный" означает, что исключается суверенитет какого-либо иностранного государства (иного субъекта международного права).

2) Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве. К открытому, или международному, воздушному пространству универсального характера относится воздушное пространство за пределами территориальных вод государств (открытое море).

Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве закреплен в ст. 2 Женевской конвенции 1958 г. об открытом море и в п. 1 б ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

В соответствии с данным принципом ЛА всех государств свободно совершают полеты над открытым морем, но с учетом заинтересованности других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные Конвенцией 1982 г. в отношении деятельности в Районе.

При полетах ЛА должна обеспечиваться их безопасность, недопущение угрозы безопасности других ЛА, помех морскому судоходству и иным видам использования пространств и природных ресурсов Мирового океана.

3) Принцип обеспечения безопасности международных полетов и полетов над открытым морем летательных аппаратов.

В соответствии с этим принципом государства обязаны:

- а) принимать меры по обеспечению технической надежности авиационной техники, аэропортов, вспомогательных служб и воздушных трасс;
- б) вести борьбу с АНВ.

Что касается международных организаций гражданской авиации, то их можно разделить на две группы.

К первой группе относятся межправительственные организации в области гражданской авиации, в рамках которых представлены различные государства в лице их правительств, министерств, авиационных ведомств и т.п. Ко второй группе относятся международные неправительственные организации в области гражданской авиации. Субъектами правоотношений являются авиакомпания, аэропорты и другие авиационные объединения.

Безусловным лидером первой группы является Международная организация гражданской авиации (ИКАО) – специализированное учреждение ООН. Деятельность ИКАО как специализированной организации ООН носит всемирный характер.

Для обеспечения безопасности международных полетов важное значение имеет создание одинакового технологического режима, что возможно только на основе единообразных правил международной аэронавигации. Эту работу сегодня осуществляет ИКАО путем принятия технико-нормативных документов, содержащих технико-юридические требования к воздушным судам, их экипажу и аэронавигационным службам.

Эти требования отражаются в стандартах, рекомендуемой практике, правилах для аэронавигационных служб, рекомендациях и процедурах.

Хотя технико-юридические требования и предписания, в какой бы форме они ни закреплялись, являются рекомендательными, между ними существует четкая иерархия.

Стандарты определены как "любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции. В случае невозможности соблюдения стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции".

Рекомендуемой практикой признано "любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции".

Стандарты, Рекомендуемая практика, Процедуры в своей совокупности образуют систему Правил, внедрение которых в национальную практику государств обеспечивает унификацию действующих правил в международном масштабе.

Деятельность других межправительственных организаций распространяется обычно на отдельные регионы.

Эти международные авиационные организации можно разбить на две подгруппы по направлениям их деятельности.

К первой относятся организации, которые занимаются обеспечением региональной международной аэронавигации, направленной на обеспечение, планирование и организацию международного воздушного движения в конкретном регионе (Евроконтроль – Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации, Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре – АСЕКНА, Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации – КОКЕСНА).

Ко второй подгруппе межправительственных международных организаций можно отнести организации, ориентированные на решение экономико-правовых проблем регионального воздушного транспорта (Европейская Конференция гражданской авиации- ЕКАК, Африканская Комиссия гражданской авиации - АФКАК, Латиноамериканская Комиссии гражданской авиации-ЛАКАК и др.).

Особо можно выделить такую международную межправительственную организацию как Межгосударственный Авиационный Комитет (МАК). МАК был учрежден на основании межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (Соглашения), заключенного 12 новыми независимыми государствами, и в соответствии с установленными правилами и процедурами включен в реестр ИКАО. МАК расследует все авиационные происшествия с воздушными судами государств-участников Соглашения как на их территориях, так и за их пределами, а также в рамках соглашений, заключенных с другими государствами.

Среди неправительственных авиационных организаций, которые существуют в настоящее время (их около 200), безусловным лидером является Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА). Несмотря на то, что деятельность ИАТА носит независимый характер, последнее время наметилась тенденция сближения ИАТА и ИКАО. ИАТА использует ИКАО для решения многих важных экономических проблем международного воздушного транспорта и защиты интересов авиакомпаний.

Международное воздушное сообщение – любое сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок как на регулярной, так и на нерегулярной основе через воздушное пространство над территорией более чем одного государства

Для осуществления международного воздушного сообщения необходимо: 1) получить разрешение соответствующего государства на выполнение

полетов; 2) получить разрешение соответствующего государства на выполнение перевозок при осуществлении таких полетов. Важно, что право осуществлять полеты не влечет за собой автоматически права осуществлять перевозки.

Предоставляемые государствами друг другу права имеют самостоятельное значение и их сочетание зависит от достигнутых договоренностей между соответствующими государствами. Объемы таких прав называются коммерческими правами или «свободами воздуха». Они могут варьироваться и сочетаться самым различным образом. При этом учитывается, оценивается их реальная ценность (экономический эффект для пользователя этими правами, в том числе и прогнозируемый на будущее).

Для удобства использования «свободы воздуха» делят на: вспомогательные, обеспечивающие пролет территории государств, лежащих на маршруте полета в третьи страны (1 и 2); первичные или основные, обеспечивающие перевозки между странами-партнерами по соглашению (3 и 4); вторичные, позволяющие осуществлять перевозки из страны-партнера по соглашению в третьи страны (5-7).

Есть еще каботаж – (8 и 9), предоставляющий право осуществлять перевозки между пунктами на территории одного и того же иностранного государства.

Если страна, с которой устанавливается воздушное сообщение, не имеет с РФ общей границы, то полеты могут осуществляться с использованием свободы полетов над открытым морем и с использованием права пролета через международные проливы с учетом статуса каждого такого пролива.

Вопросы для самопроверки:

1. Какие отношения являются предметом регулирования воздушного права?
2. Что такое источники воздушного права?
3. Что означает реализация норм воздушного права?
4. Что означает принцип полного и исключительного суверенитета государства на свое воздушное пространство?
5. Что такое коммерческие права, предоставляемые государствами друг другу?

Нормативные правовые акты и литература [1-24].

Раздел II. Правовые основы перевозочной деятельности на ВТ

Тема 2.1 Перевозки воздушным транспортом.

Основные вопросы темы:

Понятие обязательства перевозки, основные права и обязанности сторон, виды воздушных перевозок

В силу обязательств перевозки перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в указанный пункт назначения, а отправитель груза (багажа), пассажир или иное лицо обязуется уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги (внести провозную плату).

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

Международная - воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

соответственно на территориях двух государств;

на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Перевозка пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами осуществляется в сроки и порядке, предусмотренные договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза. По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

Кроме того, перевозчик выполняет перевозку пассажиров, багажа, груза чартерными рейсами в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушного чартера).

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

К перевозочным документам относятся: билет, багажная квитанция, грузовая накладная, ордер разных сборов, квитанция для оплаты сверхнормативного багажа, квитанция разных сборов, электронный многоцелевой документ.

Регулярные рейсы выполняются в соответствии с расписанием движения воздушных судов, сформированным перевозчиком и опубликованным в компьютерном банке данных расписания движения воздушных судов.

Чартерные рейсы выполняются в соответствии с планом (графиком) чартерных перевозок.

Тема 2.2 Процедура разрешение споров при нарушении транспортных обязательств

Основные вопросы темы:

Ответственность перевозчика за нарушение обязательств по договору перевозки, порядок предъявления претензий, особенности при внутренних и международных перевозках.

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

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

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

Перевозчик также несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. Он же несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

Порядок предъявления требований в случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договора воздушной перевозки почты следующий:

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

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

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

- 1) несоответствие фактического наименования груза, его веса или количества единиц груза данным, указанным в перевозочном документе;
- 2) повреждение (порча) груза;
- 3) недостача или повреждение (порча) багажа;

4) обнаружение багажа или груза без перевозочных документов либо перевозочных документов без багажа или груза.

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

4. В случае нарушения договора перевозчику предъявляется заявление или претензия в аэропорту пункта отправления или в аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя.

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

Сроки предъявления претензии к перевозчику при внутренних воздушных перевозках следующие:

1. Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение шести месяцев.

Указанный срок исчисляется следующим образом:

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

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

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

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

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

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

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

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

Вопросы для самопроверки:

1. Кто является сторонами договора воздушной перевозки.?
2. Какие документы относятся к перевозочным?
3. Кто такой перевозчик?

Нормативные правовые акты и литература [7-9,11,12,20,22,24].

Раздел III. Правовые основы функционирования авиационно-транспортной системы

Тема 3.1 Правовой режим использования воздушного пространства.

Основные вопросы темы:

Понятие воздушного пространства (ВП), структура ВП, принципы использования.

Воздушное пространство Российской Федерации - воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Государства, согласно ст.1 Чикагской конвенции, обладают исключительным и полным суверенитетом на свое воздушное пространство. Этот принцип полного и исключительного суверенитета нашел отражение в воздушном законодательстве многих стран, в том числе и России.

Основное содержание этого принципа: государства самостоятельно, с учетом, в том числе национальных интересов, устанавливают правовой режим использования своего воздушного пространства.

Все пользователи воздушного пространства в государстве обладают равными правами на его использование.

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

Использование воздушного пространства это

-деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов),

- другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

Детальная регламентация использования воздушного пространства изложена в «Федеральных правилах использования воздушного пространства Российской Федерации», утвержденных Постановлением Правительства РФ №138 от 11 марта 2010 г.

Соблюдая свои национальные интересы, каждое из суверенных государств должно обеспечить в рамках международных договоров реализацию прав других государств в пределах своей территории.

Структура воздушного пространства - совокупность ограниченных вертикальной и горизонтальной плоскостями элементов воздушного пространства, которые предназначены для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства.

С целью исключения опасных сближений и столкновений воздушных судов в полете, устанавливаются вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов (эшелонирование) в воздушном пространстве на установленные интервалы.

Вертикальное эшелонирование – это установление минимальных интервалов по высоте.

Продольное эшелонирование – это рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути.

Боковое эшелонирование – рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между их линиями пути.

В соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства установлены 3 категории (класса) ВП: А, С, G, а также разрешительный и уведомительный порядки его использования.

Разрешительный порядок означает, что пользователь воздушного пространства осуществляет свою деятельность на основе предварительного, точного и текущего планирования использования воздушного пространства при координировании этой деятельности со стороны органов УВД и выдачи соответствующих разрешений.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства означает предоставление пользователям возможности выполнения полетов без получения диспетчерского разрешения, т.е. реализуется порядок, не требующий подачи заявок, планирования и т.п. Такой порядок реализуется в воздушном пространстве класса G.

Тема 3.2 Основные звенья авиационно-транспортной системы, их правовой статус.

Основные вопросы темы:

Понятие авиационно-транспортной системы (АТС), понятие экипажа, основные характеристики гражданского воздушного судна, органы управления воздушным движением. Факторы, влияющие на работу АТС.

Авиационно-транспортная система — это сложная эргатическая система, т.е. система, работа которой предусматривает функционирование человека во взаимодействии с технической средой, обеспечивающая безопасное осуществление деятельности по перевозке пассажиров, грузов, багажа, почты.

Основными звеньями этой системы являются: экипаж, гражданское воздушное судно и органы управления воздушным движением.

К экипажу пилотируемого гражданского воздушного судна (ГВС) относится группа лиц (или лицо) – члены летного и кабинного экипажа, которым в установленном порядке поручено выполнение определенных обязанностей по летной эксплуатации ГВС, по эксплуатации специального оборудования, обслуживанию находящихся на борту гражданского воздушного судна пассажиров при выполнении задания на конкретный полет.

Правовое положение экипажа гражданского воздушного судна определяется совокупностью норм воздушного права, регламентирующих деятельность экипажа в процессе эксплуатации воздушного судна.

Основными объектами правового регулирования являются: права, обязанности, ответственность членов экипажа, требования к экипажу, его состав, классификация.

К летному составу экипажа относятся лица, имеющие действующее свидетельство летного состава, подготовку и опыт, необходимые для управления воздушным судном данного типа или его оборудованием, а также осуществляющие существенные обязанности по управлению воздушным судном в течение летного времени.

Члены кабинного экипажа (бортпроводники и бортоператоры), в отличие от летного состава, не выполняют задач, связанных с непосредственным управлением ГВС (пилотированием), хотя и обеспечивают надлежащую эксплуатацию и безопасность полетов и должны иметь свидетельства установленного образца.

Минимальный состав экипажа определяется Руководством по летной эксплуатации гражданского воздушного судна.

Командир воздушного судна (КВС) – центральная фигура экипажа. К основным функциям командира воздушного судна относятся: руководство всей деятельностью экипажа; обеспечение строгой дисциплины и порядка на борту воздушного судна; соблюдение правил полетов и эксплуатации; принятие необходимых мер к обеспечению безопасности людей, находящихся на борту ВС; принятие необходимых мер к обеспечению сохранности воздушного судна и имущества.

На борту воздушного судна действует принцип единоначалия. Суть этого принципа - признание за командиром воздушного судна в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна права отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения; права применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полетов воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна.

Однако, авиационным законодательством предусмотрены случаи, когда один из членов экипажа не только должен, но и обязан вмешаться в действия

командира воздушного судна. Основной целью такого вмешательства является устранение явной угрозы безопасности выполняемого полета.

Требования к членам экипажа содержатся в федеральных авиационных правилах «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам гражданской авиации)» (утв. Приказом Минтранса РФ от 12.09.2008 г. №147).

К воздушным судам относятся летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды.

В соответствии с авиационным законодательством РФ гражданские воздушные суда Российской Федерации подлежат регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов России (ведет Росавиация). Юридическим актом, удостоверяющим регистрацию, является свидетельство о регистрации.

В случае включения данных о гражданском воздушном судне в Государственный реестр ему присваиваются государственный и регистрационный опознавательные знаки, которые наносятся на гражданское воздушное судно.

Опознавательные знаки гражданского воздушного судна состоят из: государственного знака, изображаемого в виде двух букв латинского алфавита RA, регистрационного знака, состоящего из пяти арабских цифр или сочетания арабских цифр и букв латинского алфавита. Кроме государственного и регистрационного опознавательных знаков на гражданское воздушное судно наносится изображение государственного флага Российской Федерации.

К основным актам, формирующим юридическое основание для эксплуатации ГВС, можно отнести: Летное руководство самолета (ЛР) – Aeroplane Flight Manual (AFM), Руководство по летной эксплуатации для экипажа (РЛЭ) – Flight Crew Operating Manual (FCOM), Руководство по производству полетов эксплуатанта (РПП) – Operations Manual (OM), а также Минимальный перечень оборудования (МПО) – Minimum Equipment list (MEL)

Гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации только при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам), выданных на основании сертификата типа.

Организация воздушного движения включает в себя: обслуживание (управление) воздушного движения; организацию потоков воздушного движения; организацию воздушного пространства.

Концепция диспетчерского обслуживания ВС состоит в том, что в процессе всего выполнения полетов происходит непрерывное предоставление экипажам любой аэронавигационной информации, касающейся выполняемого полета, а именно: сведений об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимых для организации и выполнения полетов.

К основным документам аэронавигационной информации относятся: перечни воздушных трасс Российской Федерации; перечни местных воздушных линий и аэродромов; сборники и регламенты аэронавигационной информации и приложения к сборникам, включающие минимумы аэродромов для взлета и посадки; сборники аэронавигационной информации по международным воздушным трассам; НОТАМы России и иностранных государств (НОТАМ - извещение об изменениях в аэронавигационном оборудовании, обслуживании, о возможных опасностях в полете, а также о регламентах работы аэропортов, запретах и ограничениях); радионавигационные карты.

К диспетчерскому обслуживанию воздушных судов в соответствии с федеральными авиационными правилами относятся: районное диспетчерское обслуживание; диспетчерское обслуживание подхода; аэродромное диспетчерское обслуживание.

На эффективное функционирование авиационно-транспортной системы влияет не только слаженная работа ее основных звеньев, но и воздействие внутренних факторов, к которым относятся виды обеспечения полетов.

К ним Воздушный кодекс РФ, а также федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утв. Приказом Министра транспорта РФ №128 от 31.07.2009, относят: метеорологическое, радио, электро- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, поисковое, аварийно-спасательное, авиатопливное и другое обеспечение полетов воздушных судов, осуществляемое на единых условиях за плату, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации.

Краткая характеристика этих видов обеспечения в соответствии с действующим авиационным законодательством следующая.

Обеспечение авиационной безопасности включает мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Авиатопливное обеспечение полетов предназначено, прежде всего, для осуществления заправки воздушных судов горючими и смазочными материалами, имеющими паспорта качества.

Аварийно-спасательное обеспечение полетов в гражданской авиации осуществляется в целях своевременного оказания помощи пассажирам и экипажам воздушных судов, терпящих бедствие на аэродроме и в районе аэродрома.

Аэродромное обеспечение полетов включает комплекс мероприятий по поддержанию летного поля аэродрома, включающего ВПП, РД, перроны и места стоянки воздушных судов, площадки специального назначения, в постоянной эксплуатационной готовности для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

Инженерно-авиационное обеспечение включает: содержание воздушных судов в исправном состоянии в соответствии с установленными норматив-

вами; обеспечение своевременного и качественного технического обслуживания воздушных судов; обеспечение высокого уровня безопасности, регулярности полетов и культуры обслуживания пассажиров; анализ причин отказов и неисправностей авиационной техники и внедрение мероприятий по их предупреждению; совершенствование технических знаний летного и инженерно-технического состава и практических навыков по вопросам технической эксплуатации авиационной техники и пр.

Медицинское обеспечение полетов необходимо для определения годности по состоянию здоровья к летной работе, управлению воздушным движением, обучению в учебных заведениях гражданской авиации по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников и диспетчеров УВД, а также для выявления ранних форм заболеваний, факторов риска и функциональных отклонений в состоянии здоровья с целью назначения оздоровительных мероприятий.

Метеорологическое обеспечение полетов осуществляется в целях обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления требуемой метеорологической информации пользователям воздушного пространства, органам, осуществляющим организацию воздушного движения.

Орнитологическое обеспечение полетов включает комплекс мероприятий, направленных на предотвращение столкновений воздушных судов с птицами

Радиотехническое обеспечение полетов и авиационная электросвязь - комплекс организационных и технических мероприятий, направленных на поддержание объектов и средств РТОП и связи в постоянной готовности к применению и эффективному использованию радиолокационной, радионавигационной информации и авиационной электросвязи, необходимой для обеспечения безопасности полетов.

Электросветотехническое обеспечение полетов необходимо для централизованного электроснабжения объектов аэропорта; технической эксплуатации систем светосигнального оборудования, в том числе системы визуальной индикации глиссады. Организация эксплуатации электросветотехнического обеспечения полетов осуществляется службами ЭСТОП авиапредприятий.

Вопросы для самопроверки:

1. Кто и на основании каких нормативных правовых актов подлежит обязательному медицинскому освидетельствованию?
2. Какие специальные требования предъявляются к членам экипажа?
3. Каковы цели эшелонирования воздушного пространства?
4. Какие задачи решаются при авиатопливном обеспечении полетов?

Нормативные правовые акты и литература [6,12-24].

Раздел IV. Правовые основы государственного регулирования деятельности гражданской авиации.

Тема 4.1 Виды авиации. Система органов государственного управления в гражданской авиации. Уполномоченный орган в области гражданской авиации. Структура, правовой статус.

Основные вопросы темы:

Понятие и цели государственного регулирования на воздушном транспорте. Основные методы государственного регулирования.

Согласно ВК РФ, авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию.

Авиация, используемая в целях осуществления функций государства и обеспечения решения задач в области обороны и т.п., относится к государственной, а используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

Для того, чтобы ориентироваться в иерархии нормативных правовых актах, регулирующих отношения в области авиации и использования воздушного пространства, необходимо знать структуру органов власти, особенно структуру федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ). Именно ФОИВ осуществляют полномочия по государственному регулированию на воздушном транспорте.

Государственное регулирование (ГР) на воздушном транспорте представляет собой деятельность государства в лице уполномоченных органов, направленную на реализацию государственной политики в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации) с использованием специальных средств, форм и методов.

Цель такого госрегулирования - эффективное функционирование воздушного транспорта (гражданской авиации) и связанных с ним объектов инфраструктуры в настоящее время и их развитие в интересах будущих поколений.

Эффективность функционирования предполагает, в первую очередь, обеспечение безопасности гражданской авиации, при том, что: 1) воздушное судно является источником повышенной опасности; 2) основная цель любой предпринимательской деятельности, в том числе и на ВТ, получение прибыли. Поэтому без государственного участия здесь не обойтись.

В настоящее время уполномоченным органом в области гражданской авиации является Министерство транспорта Российской Федерации, которое функционирует на основе Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. №395.

Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

Минтранс РФ осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) и Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации).

Можно выделить два основных направления государственного регулирования (ГР) на воздушном транспорте, а именно: 1) связанное непосредственно с воздушным транспортом (ГР развития авиации, ГР деятельности в области ГА, ГР использования воздушного пространства); 2) сопутствующие направления (ГР отношений собственности, ГР предпринимательской деятельности).

Тема 4.2 Прямые и косвенные методы государственного регулирования на воздушном транспорте

Основные вопросы темы:

Понятие прямых методов государственного регулирования, понятие косвенных методов государственного регулирования.

Методы государственного регулирования можно разделить на следующие основные группы: прямые методы ГР и косвенные. Прямые методы характеризуются непосредственным властным воздействием государственных органов на регулируемые отношения и выражаются в принятии субъектом управления в рамках компетенции управленческого решения в виде правового акта управления, юридически обязательного для адресата и содержащего прямое предписание императивного (директивного) характера на совершение определенных действий. Примеры – государственная регистрация гражданских воздушных судов, лицензирование перевозок пассажиров, грузов, сертификация типов гражданских воздушных судов и т.п.

Косвенные методы основываются на экономических средствах воздействия и выражаются в создании условий, влияющих на мотивацию должного поведения посредством материальных стимулов – материального поощрения и ответственности. Примеры - планирование, денежно-кредитная и бюджетная политика, инструменты ценообразования и пр.

Следует иметь в виду, что нормативный договор также можно отнести к одному из методов государственного регулирования, так называемому право-

вому, т.к. договор, не соответствующий нормам права, установленным государством, будет считаться ничтожным (недействительным с момента заключения).

Вопросы для самопроверки:

1. Каковы цели государственного регулирования?
2. Какой федеральный орган исполнительной власти является уполномоченным в области гражданской авиации?
3. Что подтверждает сертификация?

Нормативные правовые акты и литература [1-24].

Терминология дисциплины (понятийный аппарат)

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

Авиационное предприятие – это 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.

Безопасность полетов - состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления факторов (источников) опасности и управления факторами риска для безопасности полетов.

Воздушное пространство Российской Федерации -воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Государственное регулирование (ГР) на воздушном транспорте - деятельность государства в лице уполномоченных органов, направленная на реализацию государственной политики в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации) с использованием специальных средств, форм и методов.

Использование воздушного пространства --деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения.

Транспортная безопасность - состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ОТИ и ТС) от актов незаконного вмешательства.

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.

Практические занятия, их тематика, объем в часах.

ПЗ.№1 Юридическая ответственность за нарушения авиационного законодательства – **2 часа.**

ПЗ.№2 Нормативное правовое регулирование деятельности авиационного персонала – **2 часа.**

Требования и рекомендации по выполнению контрольной работы.

По курсу Воздушное право направления подготовки 25.03.03 *Аэронавигация*, квалификация (степень)- бакалавр, 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 нормативных правовых актах;
- проанализировать литературу и существующую практику;
- на основе анализа детально изложить проблему, возможно с рекомендациями по совершенствованию действующего законодательства.

Необходимо помнить, что контрольная работа по изучаемой дисциплине является результатом интеллектуальной деятельности конкретного студента, поэтому она носит строго индивидуальный характер и исключает дублирование.

Тема работы выбирается студентом по номеру зачетки из числа вопросов контрольной работы. В работе должны быть рассмотрены 2 вопроса.

Контрольная работа выполняется на отдельных листках (сшитых и пронумерованных) или в ученической тетради. Объем работы – не менее 15 - 20 страниц текста.

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

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

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 ...46, то студенту следует раскрыть в контрольной работе 8 и 28 вопросы.

Таблица №1

Предпоследняя цифра номера зачетки	Последняя цифра номера зачетки	Номера вопросов
«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. Воздушное право, как отрасль права. Предмет и метод регулирования, источники.
2. Виды реализации норм воздушного права. Применение норм воздушного права, издание актов применения
3. Понятие, структура нормы воздушного права. Действие норм воздушного права во времени, в пространстве и по кругу лиц. Толкование правовых норм.
4. Международные авиационные организации, их основные цели и задачи. Международные конвенции в сфере ГА. Решаемые задачи.
5. Международная организация гражданской авиации – ИКАО, История создания, цели, структура. Юридическая сила принимаемых актов.
6. Международная неправительственная организации ИАТА, структура и основные органы, решаемые задачи.

7. Основные источники и принципы международного воздушного права. Гармонизация национального законодательства в области ГА с международным.
8. Международное воздушное сообщение – понятие, правовая база осуществления, «свободы воздуха».
9. Правовой режим использования воздушного пространства. Нормативная правовая база регулирования использования. Международные акты в сфере использования ВП.
10. Понятие, юридическая классификация, допуск к деятельности авиационного персонала. Международные и национальные источники, регулирующие отношения в этой области.
11. Экипаж гражданского воздушного судна. Общие требования, допуск к полетам. Международные и национальные источники.
12. Виды и общая правовая характеристика обеспечения полетов. Международные и национальные источники.
13. Гражданское воздушное судно. Правовое регулирование полетов гражданских воздушных судов. Международные и национальные источники.
14. Понятие, процедура получения и юридическая значимость сертификата типа и сертификата летной годности (конкретного экземпляра) воздушного судна
15. Управление воздушным движением. Понятие и структура воздушного пространства. Международные и национальные источники.
16. Правовое понятие специально уполномоченного органа в области гражданской авиации. Структура органов управления, основные задачи.
17. Понятие государственного служащего, возникновение государственно-служебных отношений, правоограничения, связанные с государственной службой.
18. Государственная регистрация воздушных судов, прав на воздушные суда и сделок с ними.
19. Технические регламенты: понятие, цели принятия, юридическая сила, структура, примеры.
20. Понятие, цели, объекты сертификационной деятельности на воздушном транспорте. Правовое сопровождение деятельности.
21. Понятие и правовая характеристика авиапредприятия, эксплуатанта, перевозчика. Нормативная правовая база регулирования деятельности.
22. Понятие авиационного персонала. Нормативная правовая база. Особенности правового регулирования трудовой деятельности авиационного персонала. Социальные гарантии.
23. Договор воздушной перевозки пассажиров: понятие, стороны, условия, ответственность сторон. Нормативная правовая база регулирования.
24. Договор воздушной перевозки грузов: понятие, стороны, условия, ответственность сторон. Нормативная правовая база регулирования.
25. Перевозка опасных грузов воздушным транспортом, особенности, нормативная правовая база регулирования.

26. Понятие авиационных работ, решаемые задачи. Международные и национальные источники.
27. Понятие, виды правонарушений на воздушном транспорте. Юридическая ответственность за правонарушения на воздушном транспорте.
28. Вина как основание юридической ответственности. Понятие авиационного преступления. Юридические основания привлечения к уголовной ответственности
29. Понятие, цели и принципы расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами. Международные и национальные источники регулирования.
30. Понятие, цели и принципы расследования авиационных инцидентов с гражданскими воздушными судами. Международные и национальные источники регулирования.
31. Понятие, цели и структура административных регламентов (АР). Юридическое основание принятия. Примеры и краткая характеристика АР в области гражданской авиации.
32. Инженерно-авиационное обеспечение полетов, характеристика, правовое регулирование. Международные и национальные источники.
33. Аэродромное обеспечение полетов, характеристика, правовое регулирование. Международные и национальные источники.
34. Поисковое, аварийно-спасательное обеспечение полетов, характеристика, правовое регулирование. Международные и национальные источники.
35. Радиотехническое и электросветотехническое обеспечение полетов, характеристика, правовое регулирование. Международные и национальные источники.
36. Правовое регулирование аэронавигационного обслуживания.
37. Принципы и виды страхования на воздушном транспорте.
38. Транспортная безопасность, понятие, обеспечение. Система нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих вопросы транспортной безопасности на объектах воздушного транспорта.
39. Авиационная безопасность (АБ), понятие, обеспечение. Международные и национальные источники воздушного права в области АБ.
40. Информация ограниченного доступа: понятие, виды, правовые основы защиты. Государственная и коммерческая тайна.

Оглавление

Учебный план дисциплины	3
Основные сведения о дисциплине	3
Рекомендуемая литература	5
Электронные средства информации	6
Электронный адрес кафедры	6
Структура дисциплины	7
Учебная программа дисциплины и методические указания к изучению тем программы.	7
Раздел 1. Общетеоретические вопросы воздушного права.	7
Тема 1.1. Предмет, метод, источники воздушного права. Иерархия воздушного законодательства.....	7
Тема 1.2 Нормы воздушного права. Формы реализации.....	9
Тема 1.3 Правонарушения на воздушном транспорте.....	10
Тема 1.4 Международное воздушное право.....	12
Раздел II. Правовые основы перевозочной деятельности на ВТ.....	15
Тема 2.1 Перевозки воздушным транспортом.	15
Тема 2.2 Процедура разрешение споров при нарушении транспортных обязательств.....	17
Раздел III. Правовые основы функционирования авиационно-транспортной системы...	19
Тема 3.1 Правовой режим использования воздушного пространства.....	19
Тема 3.2 Основные звенья авиационно-транспортной системы, их правовой статус.....	20
Раздел IV. Правовые основы государственного регулирования деятельности гражданской авиации.....	25
Тема 4.1 Виды авиации. Система органов государственного управления в гражданской авиации. Уполномоченный орган в области гражданской авиации. Структура, правовой статус.....	25.
Тема 4.2 Прямые и косвенные методы государственного регулирования на воздушном транспорте.....	26
Терминология дисциплины (понятийный аппарат)	27
Практические занятия, их тематика, объем в часах.	28
Требования и рекомендации по выполнению контрольной работы.	28
Вопросы для контрольной работы	29